



Réseau Ferré de France
Direction Régionale Bourgogne-Franche-Comté
Mission Branche Sud LGV Rhin-Rhône
3 allée de l'île aux moineaux
Avenue Edouard Droz
25042 BESANCON cedex

Dagneux le 29 Décembre 2009

Objet : Dossier de consultation pour avis sur la LGV Rhin-Rhône Sud.

PREAMBULE

Le 3 Mars 2009, le COPIL du CFAL décide que le CFAL nord se terminerait à Leyment et reporte le tronçon Leyment –Ambronay initialement rattaché au CFAL vers la LGV RRS. Ce report avait pour objectif de figer le point de jonction à un point de maillage et de laisser du temps pour étudier une nouvelle intégration du tracé pour le secteur Leyment-Pont-d'Ain.

L'A3CFAL constate :

- que 7 mois plus tard, l'administration n'a pas acté cette modification. Le point de jonction, dans le dossier de consultation (tome 4), n'est jamais clairement défini si bien qu'il se « promène » tantôt au nord d'Ambérieu, tantôt à Ambronay, tantôt à Château-Gaillard et tantôt à Pont-d'Ain.
- que le dossier de consultation, mis à disposition pour avis, est muet sur les incidences techniques et administratives qui impactent lourdement les secteurs traversés.
- que le dossier de consultation, en retenant entre Leyment et Ambronay un tracé et non un fuseau, témoigne du défaut de concertation sur ce secteur.
- que l'incidence du report de cette section vers la LGV déclenche un effet induit direct, en terme de sabotage du service TER, pendant le différentiel de temps lié à la réalisation des deux projets. Aucune analyse et aucun chiffrage des moyens stratégiques et organisationnels ne sont présentés, malgré les demandes répétées des associations et grands élus concernés.
- que les contraintes techniques mises à jour lors de l'APS de décembre 2008 sur le CFAL n'ont pas été versées au dossier.

L'A3CFAL considère :

- que le tracé de cette section n'ayant fait l'objet d'aucune décision de choix ne peut être laissé à la seule appréciation de RFF qui le pré-positionne à l'est de l'autoroute.
- que le bilan LOTI sur la section incriminée n'a pas été réalisé.
- que ce dossier est incomplet et partial.
- que les communes situées dans le secteur de la jonction, impactées par LGV RRS, ne sont pas correctement informées par le dossier de consultation (tome4).

L'A3CFAL regrette :

- de ne pas pouvoir porter d'avis sur les éléments du dossier de la LGV RRS pour tout ce qui concerne la partie sud : Leyment - Pont-d'Ain.

L'A3CFAL décide :

- d'apporter, par respect de la démarche engagée, sa contribution à l'enquête en cours et de formuler une nouvelle lecture du dossier.

ANALYSE DU DOSSIER

❖ Des arguments fallacieux

- La LGV RRS est présentée comme une alternative à la LGV Sud-Est (Paris-Lyon) bien que ce rôle ait été dévolu spécifiquement à la future LGV Centre Auvergne.
- RFF justifie le choix d'une ligne nouvelle mixte au sud de Bourg par le fait qu'elle doit se raccorder avec le CFAL dont la mixité ne se justifie que par un raccordement avec la LGV Rhin-Rhône. Ainsi, par un raisonnement circulaire, RFF justifie a posteriori les deux dossiers LGV Rhin-Rhône Sud + tracé A du CFAL. Par ce raisonnement mathématique qui lui est propre, RFF démontre que deux projets ne disposant chacun que de 50% de bonnes raisons, peuvent par addition devenir deux bons projets : $(0,50 + 0,50 = 2)$.
- RFF pose le postulat de la mixité au Sud, mais ne propose pas l'utilisation pour les 60 TGV / jour, de la ligne de la Dombes doublée, électrifiée et mise à niveau pour une vitesse convenable, alors qu'un point de maillage avec la LGV Sud-Est est possible au niveau des Echets (réintroduction de 30 TGV / jour en destination St Exupéry et Sud de la France). RFF dévalorise cette ligne en ne lui opposant que des caractéristiques liées au FRET (pente supérieure à 1%, environnement spécifique de la Dombes ext.). Pourtant la ligne de la Dombes avait été retenue par RFF comme « une solution à approfondir » (tome 3).
- RFF présente la mixité comme étant la meilleure solution pour une utilisation TGV, TER et FRET mais se garde bien de chiffrer les coûts supplémentaires de l'investissement et de l'exploitation, et de préciser, à terme, le risque de saturation de la ligne.

❖ Un rédactionnel sournois

Le dossier Tome 4 est difficilement appréhendable pour un individu lambda. Il est nécessaire de posséder une grande acuité :

- **Visuelle** car pour informer il eut fallu que les cartes (a priori indispensables à la compréhension) soient lisibles (page 6, 7, 21, 44). En l'état ce sont plus des illustrations que des cartes.
- **Technique**, vu la somme de connaissances considérées comme acquises sur les notions ferroviaires de sillons, maillage, cantonnement, évitements qui ne font l'objet que de 20 à 30 mots d'explication en annexes.
- **Financière** avec des tableaux de synthèse qui utilisent des critères discriminants (TRI avec ou sans COFP) pour le choix des fuseaux, sans en donner le sens ni les échelles de valeur. Les quelques explications données en marge ou en annexe ne suffisent pas à expliciter leur utilisation. Aucune comparaison avec des projets déjà réalisés n'est fournie pour étayer cette thèse.
- **Analytique** car le changement d'échelle en cours d'exposé est récurrent ce qui complique l'analyse. Nous sommes à la limite de l'honnêteté lorsque l'on compare des sillons escomptés sur les nouvelles lignes à des circulations constatées, amplifiant ainsi les écarts ce qui donne l'impression de réels bénéfices liés au nouvel ouvrage (cf. page 23 aménagements 1,2 et 3 en sillons, opposé à 60 circulations).

❖ Un contexte dévoyé

Ce dossier devait proposer une information plus approfondie des avis retenus suite au dossier tome 3 et notamment :

- Etablir un état des lieux objectif de l'existant.
- Lister les améliorations techniques susceptibles d'être réalisées pour une mise à niveau des lignes existantes (ex : ligne de la Dombes)
- Comparer les avantages, inconvénients et coûts de toutes les solutions envisageables

Or, il oriente délibérément le choix d'un tracé vers celui arbitrairement mis en exergue par RFF, ce qui est contraire au cahier des charges du 13 Mars 2003.

❖ Un bilan économique négatif

- Le coût de plusieurs aménagements de la gare de Bourg-en-Bresse est chiffré en page 23. Ils sont présentés comme des solutions pouvant être réalisées indépendamment dans le descriptif mais d'une façon cumulative dans le chiffrage. Pourquoi réaliser l'aménagement 1 ou l'aménagement 2 si la solution 3 est retenue ? Quel en serait alors le coût ?
- Les 211 M€ d'aménagements dans Bourg ressemblent plus à un rattrapage de travaux qu'à un besoin réel lié à la LGV, si l'on admet le contournement.
- Le taux de rentabilité interne est dans tous les cas très bas et loin du taux de référence visé généralement pour ce type de projet (à ce jour 8%)
- Le contournement de Bourg-en-Bresse a une fonctionnalité principalement liée au CFAL et non à la LGV. Son coût devrait être normalement imputé au CFAL au détriment de son propre taux de rentabilité.
- L'itinéraire TGV via la ligne de la Dombes avec maillage aux Echets devrait permettre une amélioration sensible du « TRI » jusqu'alors déplorable de la gare de Satolas. Autre avantage notable, les TGV seraient sur une voie dédiée non saturée 30 Km plus en amont que la solution CFAL.

❖ Un manquement au devoir d'information

- L'Administration et RFF n'ayant pas pris acte de la décision du COPIL du 3 Mars 2009 d'arrêter le CFAL donc la LGV à Leyment, fait que de nombreuses communes, pourtant directement impactées par la LGV, ne sont pas correctement informées de l'évolution du dossier.
- L'ouvrage de réintroduction des TGV sur la ligne historique Lyon-Ambérieu (virgule de la Boisse) qui a une fonctionnalité liée à la LGV n'est cité qu'une fois alors qu'il représente un franchissement autoroutier, et deux saute-moutons en zone urbanisée et inondable.(coût estimé de 76 M€)

❖ Une argumentation arbitraire

Trois arguments sont très largement invoqués comme favorables à tous les projets ferroviaires récents :

- le jumelage à une autoroute,
- la mixité,
- le phasage.

Ces 3 arguments sont pourtant très versatiles. En effet le principe fondateur du jumelage à des infrastructures existantes dépend fortement de l'ouvrage premier et de l'écart de temps entre la réalisation des deux projets.



- **Effet du jumelage.**

- Les autoroutes attirent l'urbanisation autour d'elles. Les infrastructures techniques, bacs de rétention, stations électriques, stations-service et échangeurs qui les bordent deviennent des freins à un jumelage strict. Cela contribue à une emprise foncière supérieure, compte-tenu des nombreux délaissés dans les courbes et évitements. Il en découle des surcoûts importants pour déplacer ces installations, et des surcoûts pharamineux pour re-créeer des ponts ou les élargir. RFF ne précise pas qui entretiendra le délaissés. (Risques d'ambrosie, décharges sauvages par effet d'encassement)

- Pour les riverains, la perception du bruit et notamment le bruit cumulé généré par les infrastructures jumelées reste aléatoire et difficilement acceptable. La protection phonique devient plus complexe. Répondre de façon stricte aux exigences administratives et aux normes peut conduire à des aberrations techniques et a un effet boomerang si le bruit cumulé n'est pas pris en compte. Un écran phonique entre une autoroute et une ligne de chemin de fer peut tout aussi bien réduire l'impact de l'un et réfléchir le bruit de l'autre et vis-versa.

- **Effet de la mixité.**

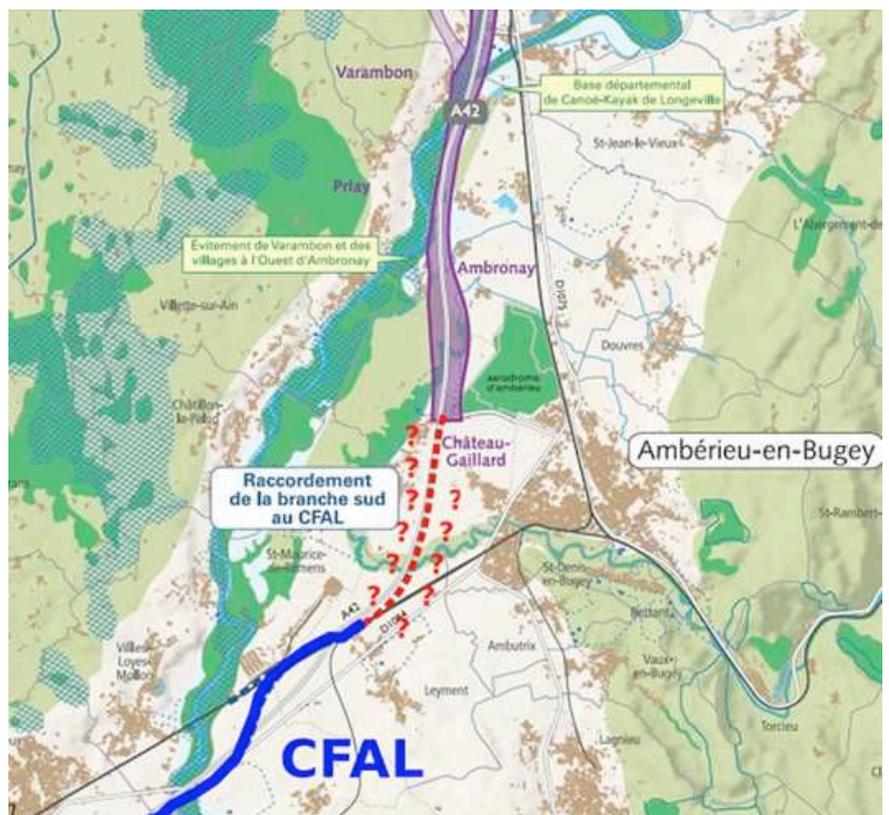
Elle est d'abord un argument financier, car en augmentant l'utilisation de l'ouvrage, elle permet d'améliorer le TRI. Donc pour un ouvrage sous-utilisé, c'est bénéfique. A contrario, pour un ouvrage initialement chargé la page 17 du tome 4 est très explicite, la mixité consomme des sillons et diminue la robustesse d'exploitation. Or le contournement de Bourg jusqu'au CFAL est initialement chargé.

- **Effet du phasage**

Il est un argument financier, mais aussi politique puisqu'il permet le report de paiement sur d'autres mandatures. Dans le cas présent, le phasage ne peut être bénéfique que si le projet de voie neuve décongestionne la voie historique entre Pont d'ain et Leyment. Malheureusement aucun scénario n'est présenté ; c'est de nouveau un argument incantatoire.

❖ **Un tracé arbitraire**

Le tracé de la jonction LGV-CFAL (entre Leyment et Château-gaillard) qui n'a jamais fait l'objet d'une décision de choix ni dans le projet CFAL ni dans celui de la LGV est déjà arbitrairement pré-positionné par RFF, à l'Est de l'autoroute. Pourquoi ?

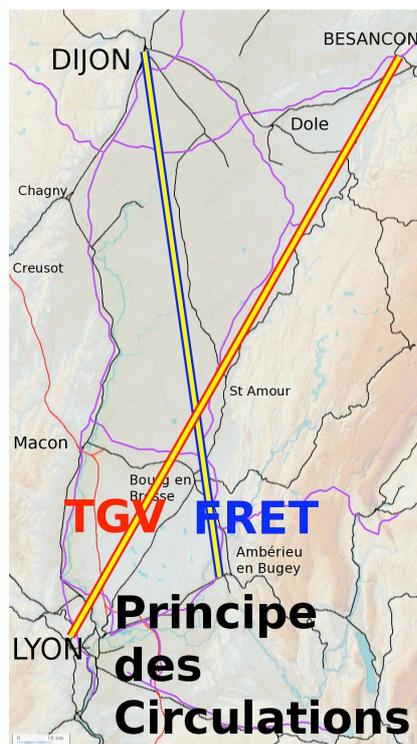


VERS UNE NOUVELLE LECTURE

Notre propos, qui intègre les orientations mises en avant par le grenelle de l'environnement en recherchant l'adéquation des exigences écologiques et économiques d'une telle infrastructure, incite à l'optimisation de l'usage de l'existant avant la création de voie neuve.

La lecture de ce dossier peut se résumer à 2 circulations :

- **Pour TGV : Circulation de Nord-est vers Sud, Sud-ouest avec une convergence sur Lyon**
- **Pour FRET : Circulation de Nord-ouest vers Sud, avec un évitement de Lyon**

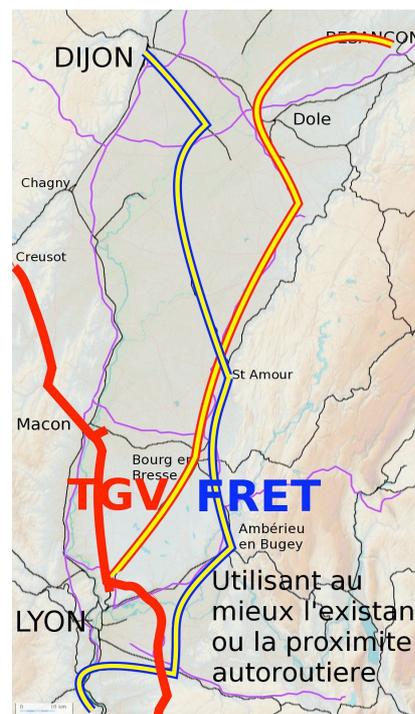


RFF propose une circulation en Y avec des voies dédiées jusqu'au centre du Y. Puis une voie mixte FRET-TGV jusqu'au raccordement avec le CFAL qui devient par la force des choses mixte. Ce qui est contraire au principe des circulations.

A3CFAL propose une circulation en X. Chaque branche du X est dédiée à un usage.

(Fond de carte géoportail)

- Réseau ferré existant
- Ligne LGV sud-est
- Projet LGV usage TGV
- Ligne usage FRET
- Ligne usage mixte
- Réseau autoroutier existant



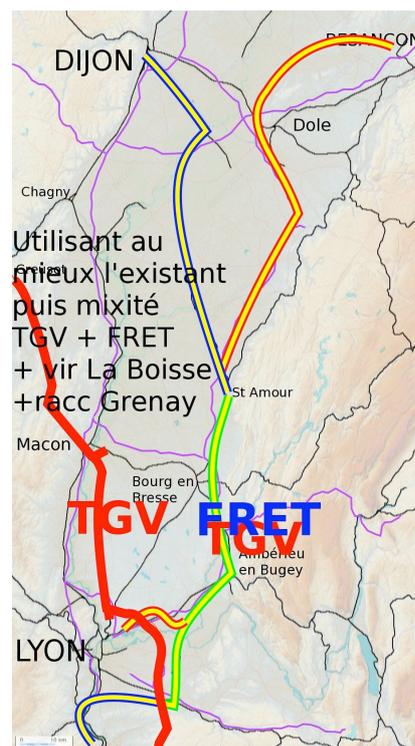
Circulation en Y

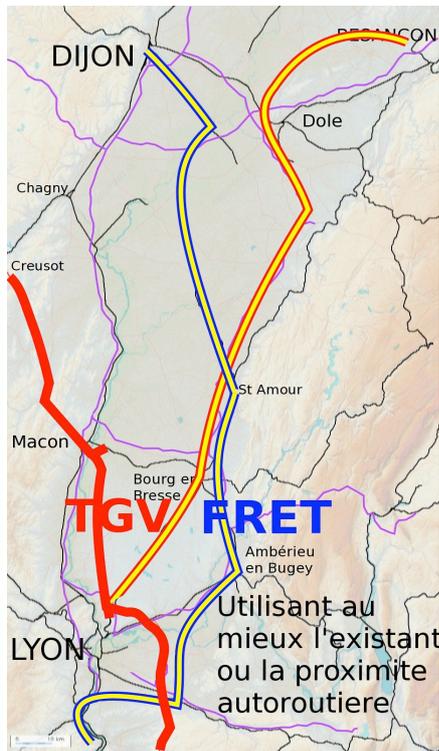
Le dossier présenté par RFF devient incompréhensible puisqu'il fait apparaître une différence de traitement entre le Nord et le Sud. Au Nord, le principe de non découpe du territoire et d'optimisation ont été respectés par la spécialisation des usages et la création d'une voie neuve en jumelage jusqu'au centre du Y.

A partir de ce point, le dossier change de logique car RFF propose la création d'une voie neuve mixte pour la circulation des TGV et du FRET jusqu'au raccordement avec le CFAL.

Cette mixité n'apporte que des inconvénients :

- augmentation des nuisances sans justification probante pour Pont d'ain, Ambérieu, puis pour tout le secteur de la Cotière et pour finir de la Boisse jusqu'à St-Clair (par le biais du raccordement de la Boisse),
- risque de saturation de la ligne en cas de progression du trafic FRET
- sabotage du développement des TER sur la ligne historique LYON-Ambérieu





Circulation en X

Les circulations TGV et FRET sont traitées suivant leurs exigences et spécificités propres.

Pour le trafic TGV, RFF dispose du foncier de la ligne de la Dombes (qui fut à 2 voies, puis réduite pendant la guerre). Cette ligne croise la LGV Sud-Est aux Echets, créant l'opportunité d'un point de maillage.

Cette ligne serait donc optimisée en acceptant 80 circulations/jour au lieu de 20 aujourd'hui.

Les TGV gagneraient à chaque trajet une trentaine de Km de circulation d'où un bilan carbone favorable, un TRI des ouvrages et de la gare de Satolas amélioré.

La libération des contraintes sur la ligne entre St Clair et Ambérieu favoriserait le développement des TER pour accompagner la progression de la demande.

En Côtière, l'acceptation de la voie neuve du CFAL serait rendue plus facile par la disparition des circulations FRET + TGV sur la ligne historique.

Dans ces conditions, la circulation du FRET sera assurée à partir du contournement de Bourg et jusqu'au CFAL par la voie historique si le nombre de sillons disponibles le permet voire par une voie neuve respectant les critères techniques développés ci-dessous par notre synthèse.

Le CFAL quant à lui sera moins cher en ne créant pas la « Virgule de la Boisse ». tout en étant en adéquation avec son cahier des charges initial.

Ce schéma permet à chacun de ces ouvrages de travailler au mieux, dans un contexte d'exploitation simplifié et une acceptation facilitée. Par un effet domino vertueux, les TER retrouveraient sur les lignes historiques l'opportunité d'un développement à la hauteur des enjeux écologiques à venir.

Aussi demandons-nous un tableau comparatif des circulations constatées puis envisagées dans un schéma en X, puis en Y, pour valider ou infirmer le bien-fondé de notre proposition

Synthèse de notre contribution pour le dossier de consultation

Les manquements, les incohérences, une interprétation fallacieuse, une présentation sournoise, le sentiment d'inachevé et l'imprécision de certains développements laissent penser que RFF cherche à orienter la lecture du dossier vers sa solution.

L'A3CFAL souhaite qu'une nouvelle lecture du dossier soit conduite pour comparer la solution X avec celle préconisée par RFF (solution Y)

✓ Secteur de Besançon à St Amour

Le tracé Est, tel que nous est présenté par RFF, nous semble assez bien adapté aux exigences techniques d'une ligne nouvelle jusqu'à son intersection avec celle de la Bresse.

✓ Secteur de St Amour à Bourg-en-Bresse.

Le tracé Est pour ce secteur bien que techniquement admissible, ne répond pas aux exigences du cahier des charges. La solution d'une ligne 2 fois 2 voies suivant la ligne historique n'est pas étudiée. Elle semble pourtant plus intéressante sur le plan économique et présente également une meilleure intégration environnementale.

Du point d'intersection des deux branches du X partira le contournement de Bourg.

✓ **Secteur de Bourg-en-Bresse**

- La gare actuelle, réaménagée, semble être une bonne solution. Tous les TGV en direction du sud transiteront par cette gare.
- Le contournement de Bourg bien que très coûteux doit être maintenu dans cette étude. Il sera dédié au FRET et sa réalisation différée dans l'attente d'une saturation de la ligne actuelle. Sa fonctionnalité étant dédiée au fret son coût devra être supporté par le CFAL.
- La ligne de la Dombes (voie directe pour une convergence sur Lyon et Sud) entre tout naturellement dans le schéma de circulation des TGV Nord-Sud. (solution X). Il est impératif de lancer une étude approfondie sur cette solution.

✓ **Secteur Sud de Bourg-en-Bresse / jonction avec le CFAL**

- La mixité de la ligne doit être abandonnée
La voie historique semble, dans l'état actuel des évaluations de trafic, nettement suffisante.
- Le passage à 2 fois 2 voies de la ligne historique jusqu'à Pont d'Ain doit être réexaminé techniquement. Cette solution convient également dans l'optique d'une réalisation différée.
- Si une nouvelle ligne dédiée FRET devait s'imposer de Pont d'Ain à Leyment Elle devra prendre en compte la recommandation faite, le 4 Novembre 2009 en Mairie d'Ambronay par l'ensemble des instances politiques et décisionnaires y compris les forces vives du secteur concerné à savoir :
 - Que le tracé, insidieusement représenté sur le plan fourni, à l'est de l'autoroute soit abandonné.
 - Qu'un nouveau dossier de consultation pour avis pour la partie sud de Bourg –Leyment soit lancé et qu'il fasse apparaître non pas un tracé mais un fuseau d'étude de part et d'autre de l'autoroute.
 - Que les tracés proposés à l'intérieur de ce fuseau fassent l'objet d'une étude technique sérieuse qui devrait selon toute logique préconiser, également, un passage à l'ouest de l'autoroute en évitant les zones habitées de Château-Gaillard et d'Ambronay. Cette solution éviterait un double franchissement de l'autoroute à Leyment.
 - Que les contraintes techniques mises à jour lors de l'APS de Décembre 2008 sur le CFAL soient intégrées au dossier de la LGV :
 - L'intérêt régional de la base de loisirs de Longeville, et de la zone adjacente dite déversoir,
 - Pour Ambronay : Le bâti des hameaux de la Championnière, le Genoud et le Vorgey et Longeville.

A3CFAL
Ambronay-Leyment

Leila Barboyon

Pour A3CFAL
le président

Rémi Gauthier

