



Bourg en Bresse, le 8 juillet 2005

La directrice départementale,
à
Monsieur le Préfet de l'Ain

objet : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
Consultation sur les études préliminaires
Avis de la DDE de l'Ain

référence : lettre Préfet de Région n°001117 du 03 mai 2005 + dossier RFF annexé
affaire suivie par : Thierry BERNASCONI - SGT/APRT - 524p74
tél. 04 74 45 63 15, fax 04 74 45 62 35
mél : prospective-transport.dde-sin@equipement.gouv.fr

Par lettre en date du 3 mai 2005 Monsieur le Préfet de Région Rhône Alpes nous a consultés sur les études préliminaires menées par Réseau Ferré de France sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (C F A L).

Ces études constituent la première étape du processus d'étude engagé dans le cadre d'un cahier des charges approuvé le 16 mai 2003.

Le dossier rappelle les grandes fonctionnalités attendues du projet en application de ce cahier des charges :

- 1- développer le transport ferroviaire de marchandises :
 - contribuer au développement du transit Nord-Sud
 - améliorer le trafic de Rhône Alpes
 - participer à l'acheminement du trafic de la liaison Lyon - Turin
- 2- contribuer au développement des services régionaux de voyageurs
- 3- renforcer la desserte de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry
- 4- permettre une meilleure desserte des zones logistiques.

Il se limite à la partie Nord du projet qui, à elle seule, peut contribuer pour l'essentiel à ces grandes fonctionnalités.

Pour toute observation à caractère général ou réclamation
Vous voudrez bien écrire à DDE de l'Ain, à l'attention du médiateur

direction
départementale
de l'Équipement
Ain



service
grands
travaux
atelier
prospective
transports

conseil du public
9h30 à 11h30 et 13h30 à 16h30

1 RUE BOURGMAYER
P 413

1012 BOURG EN BRESSE
0103

téléphone :
04 74 45 62 37

télécopie :
04 74 45 24 48

él. Service-grands-
travaux.dde-ain
equipement.lgouv.fr

000237

Il propose à notre avis quatre fuseaux de tracé (A, B, C, D) en décrivant pour chacun d'eux une analyse portant sur :

- le recensement des sensibilités du territoire et les principes d'insertion du projet,
- les fonctionnalités permises et les performances atteintes
- l'articulation entre le projet et les autres à l'étude par ailleurs (branche Sud LGV Rhin Rhône, itinéraire fret Lyon – Turin)

Le but de la présente démarche d'études et de la consultation est d'aboutir à un choix parmi ces quatre fuseaux, choix qui devrait servir de référence lors de l'étape suivante (avant projet) pour la recherche d'un tracé de principe.

Analyse globale

Vis à vis des fonctionnalités attendues du projet, le fuseau D nous paraît avoir un inconvénient majeur en ce qu'il ne contribue pas à la desserte de Saint Exupéry. En outre, ce fuseau D présente les inconvénients d'une moindre synergie avec les autres projets à l'étude (Lyon-Turin et surtout branche sud de la LGV Rhin Rhône) ; ces autres projets ne pouvant, dans cette option, contribuer à compléter la desserte TGV de Saint-Exupéry.

Sur le thème des sensibilités du territoire et des principes d'insertion du projet et pour sa partie non commune avec les autres fuseaux (notamment le C), ce fuseau D ne concerne que peu le département de l'Ain et n'appelle pas sur ce seul territoire de commentaire particulier ; néanmoins sur la suite de son tracé plus au sud (qui ne nous concerne pas puisqu'en dehors du département de l'Ain), il ne semble pas en être de même.

Pour conclure très synthétiquement sur ce fuseau D, en conclusion des arguments cités précédemment, on ne voit pas ce qui peut militer pour une suite des études sur ce fuseau.

Le fuseau C pourrait apparaître comme le meilleur compromis pour répondre aux fonctionnalités attendues du projet tout en offrant de bonnes opportunités d'insertion du projet vis-à-vis des sensibilités du territoire, sous réserve néanmoins d'un accord des acteurs représentatifs du PIPA, les conditions d'insertion d'une telle infrastructure pouvant à ce niveau s'avérer délicates.

Le fuseau A présente quant à lui un avantage majeur du fait qu'il offre pour les court et moyen termes des possibilités de phasage, donc des opportunités de faisabilité financière plus pragmatiques.

Néanmoins ce fuseau présente entre Bèligneux et Niévroz les impacts les plus contraignants sur le milieu humain (impacts qui sont d'ailleurs assez peu rendus dans le dossier, notamment par la carte des contraintes sur le milieu humain). Ces impacts peuvent prendre une acuité particulière à très long terme dans le cadre d'un probable développement urbain important de ce secteur.

En outre ces inconvénients n'apparaissent en aucune façon contrebalancés par une éventuelle meilleure participation du projet (dans cette variante) à l'aménagement local, notamment par une meilleure contribution à la desserte TER périurbaine (voir 1^{er} paragraphe du chapitre suivant de cette note).

Une façon de répondre complètement aux fonctionnalités attendues du projet tout en s'affranchissant des principaux inconvénients du fuseau A (au droit de la Côtière) et aux difficultés probables du fuseau C pour l'insertion du projet au droit du PIPA paraît offerte par le fuseau B.

Néanmoins, en l'état actuel des études ce fuseau B semble présenter des impacts majeurs sur le milieu naturel, notamment dans le secteur de la confluence de l'Ain et du Rhône. Cet argument, certes majeur, apparaît néanmoins le seul important en défaveur du fuseau B : le niveau actuel des études mériterait ainsi d'être approfondi avant d'écarter un tel fuseau B qui, par ailleurs semble bien s'inscrire dans une prospective territoriale à très long terme pour ce projet. Ce qui ne paraît pas être le cas pour le fuseau A susceptible de poser des problèmes accrus à cette échéance lointaine au droit de la Côtière.

Enfin il apparaît clairement que la comparaison des coûts globaux de chaque variante n'apporte pas d'arguments significatifs pour le choix du fuseau à retenir.

Observations plus locales ou sectorielles

- **développement des services régionaux et fuseau A**
la contribution du projet au développement des services régionaux de voyageurs (notamment pour le périurbain) n'est pas quantifiée ni même évaluée sommairement dans le dossier proposé. Ceci nous paraît préjudiciable à l'acceptabilité du projet, surtout si cette contribution est variable selon le fuseau adopté. On peut imaginer par exemple que cette contribution serait plus importante dans le cas du fuseau A du fait de la synergie et de l'articulation possibles des deux infrastructures (existante et projetée). Ceci serait de nature à contrebalancer les impacts sur le milieu humain, si tant est toutefois qu'une telle variante soit susceptible d'améliorer davantage que les autres le niveau de service périurbain voyageurs de la partie impactée.
- **fuseau A au droit de la Côtière (entre Beligneux et Niévroz)**
le passage le plus délicat de ce fuseau se situe indéniablement entre Beligneux et Niévroz où il s'avérera dans doute difficile de maintenir un vrai principe de jumelage à A 42 compte tenu des constructions existantes. Cette difficulté est évoquée au dossier p 124, notamment au droit de "la zone d'activités de Beynost - Montluel - Dagneux" en reportant la recherche de solution à des études ultérieures. On ne voit pas cependant, dans le cas de vrai jumelage, comment éviter la démolition de bâtiments importants. Par ailleurs l'évitement systématique du camp de la Valbonne ne sera pas forcément compris par les habitants, d'autant que l'analyse des différentes cartes ne permet pas d'exclure son utilisation pour le passage d'une voie ferrée.

- **fuseaux A et B à Charnoz**

le principe de longer l'autoroute côté Sud Est se heurte à l'existence d'une zone d'activités à Charnoz le long de l'autoroute. Cette zone comprend déjà plusieurs bâtiments dont un entrepôt de logistique situé sur le site de l'ancienne cave vinicole Ramel.

- **comparaison des fuseaux au regard de l'agriculture**

la synthèse comparative des fuseaux au regard de l'activité agricole ne nous paraît pas pertinente. Du point de vue agricole, la plaine de l'Ain (de Sainte-Julie à Loyettes) ne nous paraît pas justifier une dévaluation de l'intérêt des fuseaux C et D. Au regard des surfaces et des cultures en jeu, une infrastructure linéaire devrait y être moins pénalisante que sur des secteurs plus diversifiés et moins industrialisés.

- **Comparaison des fuseaux au regard du paysage**

la prise en compte des échelles de paysage devrait pénaliser fortement les fuseaux B et D (pour ce dernier, dont les contraintes sont essentiellement situées hors département de l'Ain) qui traversent des territoires plus cloisonnés ou plus vallonnés, aux composantes et au parcellaire plus fins (c'est le cas pour le fuseau B entre la Valbonne et Vilette d'Anton).

- **prise en compte des risques liés aux sites SEVESO**

le dossier ne s'étend pas sur la question de la gestion des risques liés aux sites SEVESO. Cette question peut se révéler majeure dans le choix du fuseau à retenir selon les difficultés à surmonter pour la gestion de ce type de risque.

Autres commentaires

- **préservation de passage dans le secteur d'Ambérieu**

Dans le secteur d'Ambérieu et plus particulièrement sur la commune de Château-Gaillard, le fuseau unique du projet dans ce secteur traverse la zone construite et constructible d' "En Beauvoir" qui s'étend entre le diffuseur autoroutier et la base aérienne d'Ambérieu. Il semble ne rester plus qu'une trouée vierge (mais constructible) pour le passage de la nouvelle infrastructure, passage unique au sein d'une zone construite qui mixte habitat et activités. Il serait opportun, en parallèle au processus d'études en cours, que ce passage unique soit préservé (par exemple par un PIG), aucune autre option alternative raisonnable n'étant envisageable.

Plus globalement sur ce secteur d'Ambérieu concerné par le fuseau unique du projet et qui fait actuellement l'objet d'un "schéma de secteur", il serait opportun que RFF affine son tracé et le formalise par un PIG pour que ce schéma de secteur puisse l'intégrer.

- **préservation de passage sur la commune de Beynost**

le raccordement du contournement ferroviaire à la ligne traditionnelle en direction de Lyon par la rive droite du Rhône est envisagé sur une zone agricole de Beynost encore vierge mais soumise à forte pression foncière. Le SCOT du BUCOPA y localise tendanciellement l'extension de l'urbanisation de Beynost. La révision du PLU venant de débiter, RFF devrait finaliser rapidement son projet pour espérer sa prise en compte dans le PLU.

- **problématique hydraulique et eaux souterraines**

Les auteurs ont fait une lecture partielle du SAGE de la Basse Vallée de l'Ain. Document désormais opposable aux tiers (depuis mars 2003), il s'applique non seulement aux eaux souterraines (le SAGE BVA n'est cité que p 88 et 150 du dossier RFF), mais aussi à l'ensemble des milieux et activités liés à l'eau et aux milieux aquatiques de l'Ain et de ses affluents. Or les 4 fuseaux concernent, avec une acuité variable la rivière, ses annexes, ses affluents, etc. Il aurait été bon de le citer notamment en pages 74, 89, 153, ... En outre, la suite des études devrait en conséquence tenir compte des orientations et préconisations du SAGE. Les conséquences techniques peuvent porter entre autres sur le respect de l'espace de liberté de la rivière, sur la qualité des milieux, sur le franchissement des lits majeurs.

Le SDAGE quant à lui qualifie la nappe de la basse vallée de l'Ain comme patrimoniale. Il aurait été aussi utile que le dossier s'y réfère. De manière générale, et comme le souligne le dossier, les eaux souterraines constituent un enjeu fort.

- **gestion des matériaux**

la partie "gestion des matériaux" aurait mérité plus que 5 lignes d'une grande banalité. La forte productivité potentielle de la basse Vallée de l'Ain en granulats, en concurrence avec de multiples autres usages (de surface ou de sous-sol), est un élément qui pourrait marquer fortement des options de tracé. Il aurait été bon que le dossier rappelle d'une part qu'un Schéma des carrières existe dans l'Ain, et que d'autre part si les matériaux sont abondants et faciles d'accès, il ne sont pas forcément disponibles pour des remblais. En tout état de cause, la suite des études devrait mieux prendre en compte ces préconisations.

- **problématique particulière du site d'Ambérieu**

la présente consultation ne va pas manquer de relancer au sein des élus concernés la notion de positionnement privilégié du secteur d'Ambérieu en matière de logistique et de fret ferroviaire.

Le dossier évoque en sa page 45 cette question du site d'Ambérieu et des évolutions envisagées.

Les élus locaux de ce secteur ne retrouveront pas dans ce texte les ambitions qu'ils affichent dans leur schéma de secteur consistant à accueillir "un équipement de transbordement rail-route" sur le site du camp militaire des Fromentaux aujourd'hui désaffecté.

Bien que l'Etat ne porte pas une telle ambition, il serait souhaitable qu'il puisse disposer des éléments d'analyse à la bonne échelle pour afficher sa vision sur une telle éventualité, ne serait-ce que vis à vis des stratégies nationales affichées pour promouvoir le fret ferroviaire.

En parallèle aux différentes démarches menées sur les grands projets ferroviaires (CFAL, LGV Rhin Rhône, branche fret de la LGV Lyon – Turin) ne pourrait-il être envisagé, sous l'égide de l'Etat, et en s'appuyant sur les volontés nationales affichées pour promouvoir le fret ferroviaire, que soit menée une étude d'opportunité et de faisabilité d'une plate-forme fret dans ce secteur ? Cette étude devrait répondre à des questions majeures pour l'organisation de ce territoire :

- à quelles vocations peut répondre ce secteur en matière de fret ferroviaire ? (triai de wagons ? transbordement d'autoroute ferroviaire ? plate-forme de transport combiné ? plate-forme logistique ? etc)
- opportunité de ces vocations en fonction des politiques nationales sur le fret ferroviaire
- positionnement optimal de tels équipements ?
- faisabilité, notamment en terme de raccordements et de dessertes (rail et route) et notamment pour le site des Fromentaux.

• **synergie du projet avec les autres projets ferroviaires**

Le dossier met en exergue l'effet de synergie des différents projets ferroviaires (p23 et 25). Ainsi, la réalisation du contournement de Bourg-en-Bresse jusqu'à l'exécution complète de la branche sud de la LGV Rhin Rhône et la mise en service de la branche fret du projet Lyon – Turin contribueraient fortement à la croissance des trafics sur le CFAL.

Ainsi, l'avancement concomitant des autres projets apparaît important pour la valorisation mutuelle de l'ensemble des projets, notamment pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises au détriment du transport routier.

Parmi ces autres projets, celui du contournement de Bourg-en-Bresse présente une importance particulière du fait de l'augmentation prévisible des nuisances liées aux traversées croissantes de flux marchandises au centre de cette ville.

La directrice départementale

Martine LEBEAU

