

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

LE FORUM DU CFAL

NON AU FUSEAU A !

19 MAI 2008



Réponses rédigées par :
A3CFAL
Association des Citoyens de la Côtière contre le CFAL
Chemin de la Plaine
01120 Dagneux

>> Faire sauter le bouchon ferroviaire lyonnais



LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE CONSTITUE UN ENJEU MAJEUR POUR LA POLITIQUE DE TRANSPORTS DE FRET, À L'ÉCHELLE RÉGIONALE, NATIONALE ET EUROPÉENNE. IL PERMETTRA DE DISPOSER D'UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE PERFORMANTE POUR FAVORISER LE REPORT MODAL DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DE LA ROUTE VERS LE RAIL, ET SOULAGER AINSI LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS.



Le Fuseau A est l'enfant illégitime du CFAL et de technocrates qui veulent reporter la paternité sur la démocratie et sur l'écologie.
Mais dans l'ADN du Fuseau A en 2008, on ne retrouve ni l'un ni l'autre.

Ce choix de fuseau est le résultat d'arguments fallacieux, volatils et envolés dès leurs effets obtenus.

Que reste-t'il de l'esprit du Grenelle de 2007 qui nous assurait d'une prise de décision juste, éclairée et permettant l'adhésion ou au minimum la compréhension des publics impactés ?

—A3CFAL—

Association des Citoyens de la Côteière Contre le CFAL

UN MAILLON CLÉ POUR

LE DÉVELOPPEMENT DU FRET

Raccordé à la branche Sud de la future LGV Rhin-Rhône et à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, le CFAL est le lien indispensable entre la région Rhône-Alpes, l'Allemagne et l'Italie, pays qui sont les deux premiers partenaires commerciaux de la région.



PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC VOYAGEURS RÉGIONAL

Parallèlement, le CFAL contribue au développement de l'offre TER. En effet, le report de circulations fret de transit sur une nouvelle ligne ferroviaire de contournement permet de redonner des capacités à l'intérieur du nœud ferroviaire lyonnais, aujourd'hui saturé. Le trafic voyageurs peut ainsi pleinement poursuivre son développement, notamment sur les lignes Lyon/Ambérieu-en-Bugey, Lyon/Villefranche-sur-Saône, Lyon/Bourgoin-Jallieu).



AMÉLIORER LE TRAFIC

DE MARCHANDISES EN RHÔNE-ALPES

Au niveau régional, le Contournement permet d'améliorer les conditions d'acheminement au départ ou à l'arrivée des principaux sites ferroviaires de fret que sont Sibelin et Venissieux, ce qui profite de fait à l'ensemble des gares fret de la région. Il assure également une meilleure desserte des grandes zones logistiques actuelles ou en projet (Plaine de l'Ain, Est-Lyonnais, Nord-Isère et Vallée du Rhône).

RENFORCER LA DESSERTE

DE L'AÉROPORT LYON-SAINT EXUPÉRY

Le Contournement rend possible le renforcement des liaisons voyageurs entre les grandes villes de la région et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Grâce au projet de tramway rapide Leslys, il assure également une continuité de desserte entre les gares de Saint Exupéry et Lyon Part-Dieu.

—A3CFAL—

Trafic LGV Rhin Rhône

+

Trafic de la ligne Lyon - Turin

mais aussi :

+

Trafic fret de la Part Dieu

+

Trafic fret en provenance du Boulou (de l'Espagne aujourd'hui et du Portugal à terme avec la Transeuropéenne Lisbonne-Kief)

+

Trafic fret en provenance de l'Allemagne (ou Luxembourg)

+

le trafic de fret de la ligne Lyon -Ambérieu

+

le trafic des TER GV entre les grandes villes de la région.

—A3CFAL—

Mais si le "phasage" est maintenu, les lignes existantes seront sur-saturées par ce flux supplémentaire de trains de fret et de TGV. Ce sera inévitablement au détriment de la qualité de la desserte TER.

Phasage = moins de TER

—A3CFAL—

SIBELIN et Venissieux sont au sud de Lyon. Seront-ils aménagés pour le transfert modal ? Ou sont les plateformes de transfert modal dans le nord du CFAL ?

—A3CFAL—

Avec ou sans le CFAL, LESLYS sera la liaison voyageurs entre St Exupéry et la Part-Dieu.

Quelle est la place réelle des TER avec le CFAL ? Le CFAL est à l'est de l'A432, les voyageurs devront traverser l'autoroute + les pistes avant d'arriver à l'aéroport ? Quel est le coût pour emmener les voyageurs vers l'aéroport ?

OÙ EN EST-ON ?

À l'issue du débat public organisé en 2001, un découpage du projet entre deux sections Nord et Sud a été réalisé, afin d'avancer plus rapidement sur la partie la plus urgente de l'itinéraire, la section Nord.

■ **Section Nord (Ambérieu - Grenay)**
Les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) sont en cours.

■ **Section Sud (Grenay - Vallée du Rhône)**
Un périmètre est défini et des études préliminaires sont engagées afin d'identifier les différentes options de passage. Une consultation publique sera ensuite organisée.

Pour préserver une vision globale de l'itinéraire, le programme complet du projet devra être défini avant le lancement de l'enquête publique de la section Nord à l'horizon 2009.

— A3CFAL —

Mais, dans le dossier de consultation de 2005, la quasi totalité des institutions consultées, ont déploré ce découpage nord/sud et ont fortement critiqué le manque de vision globale du contournement.

Raccordement et utilisation de la ligne existante Lyon-Ambérieu

Connexion à la LGV Rhin-Rhône

Connexion au CFAL sud

Connexion à la LGV Lyon-Turin

Dans le sud, pour RFF, il y a suffisamment de réseaux existant. Il n'y a pas d'urgence à construire des lignes neuves.

Dans sa volonté d'aller plus "vite" RFF veut aussi aller au "moins cher" en ne construisant la ligne neuve que dans sa partie congrue entre St Exupéry et Dagneux. Pourquoi avoir masqué le prix à payer => le sabotage des TER ?

— A3CFAL —

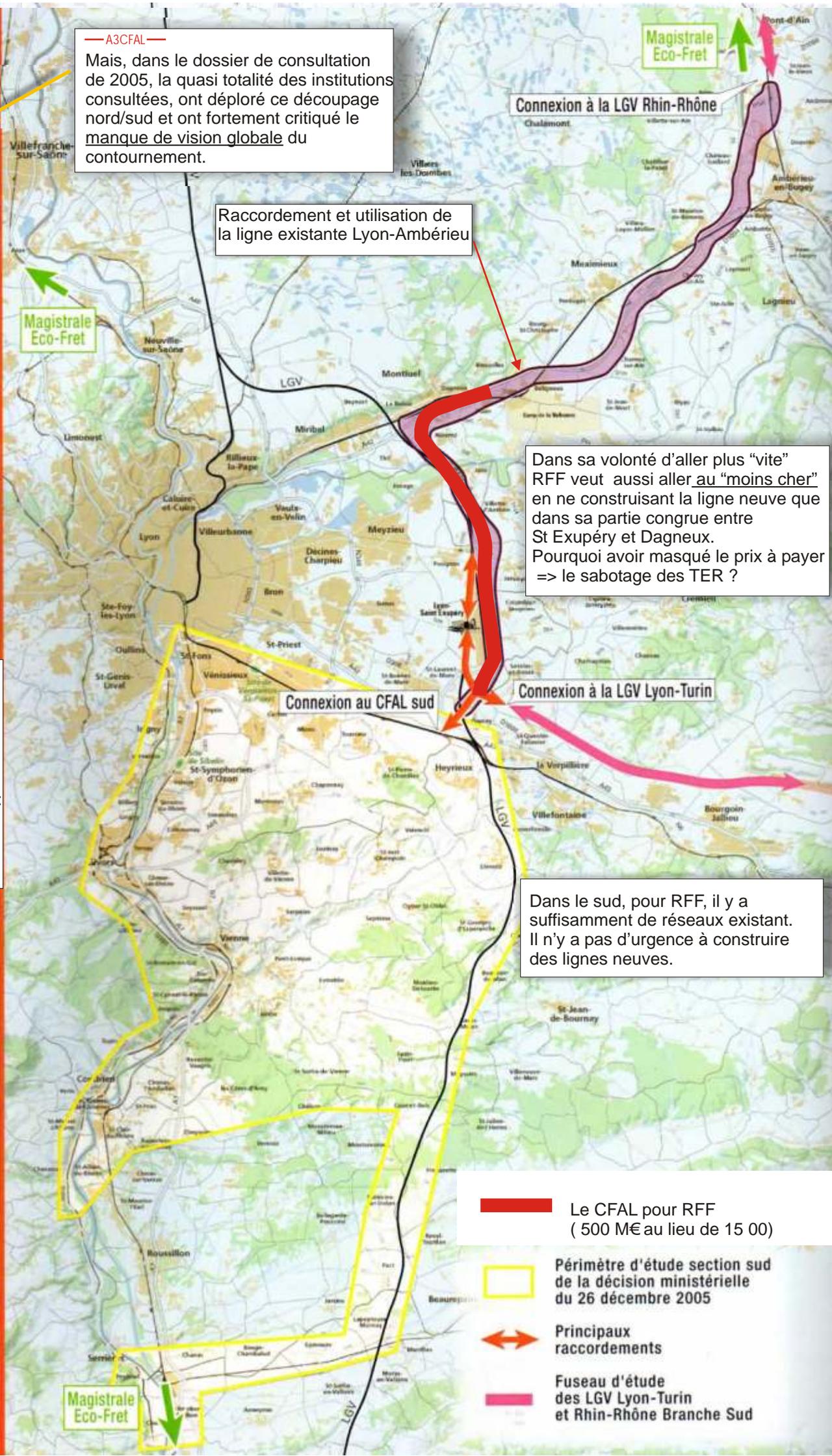
N'oublions pas que sans le phasage, le fuseau A est :
le plus long
le plus cher
le plus impactant pour :
la population
les industriels
les emplois à venir

Le CFAL pour RFF
(500 M€ au lieu de 15 00)

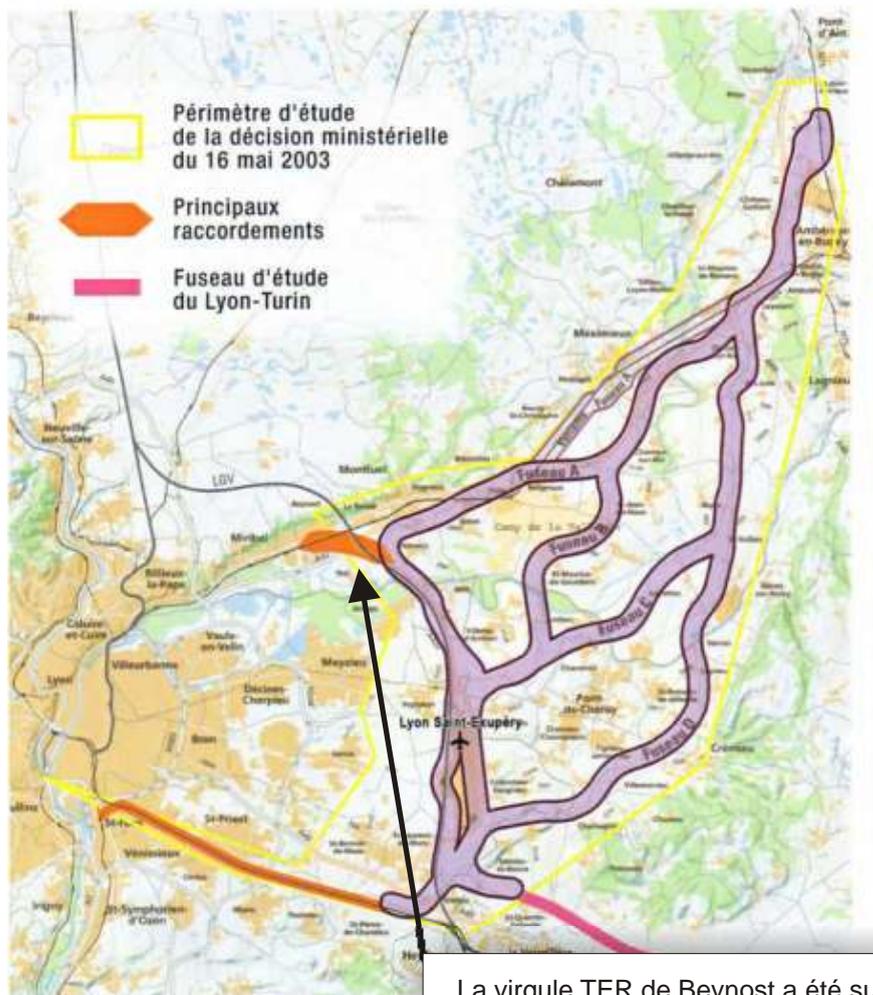
Périmètre d'étude section sud de la décision ministérielle du 26 décembre 2005

Principaux raccords

Fuseau d'étude des LGV Lyon-Turin et Rhin-Rhône Branche Sud



>> La recherche d'un fuseau



La virgule TER de Beynost a été supprimée par la décision ministérielle du 3 avril 2007.

Elle a été le “miroir aux alouettes” pour les élus, qui pensaient que la desserte TER serait particulièrement améliorée...

Beaucoup d'institutions ont choisi le fuseau A car les raccordements CFAL/TER étaient les plus courts.

Le fuseau A a été conservé, les “virgules de raccordement ont disparu...

— A3CFAL —

La consultation menée au printemps 2005 avait pour but de choisir un fuseau de passage pour la section Nord du Contournement, parmi quatre options. Le fuseau A a été choisi pour ses possibilités de jumelage aux infrastructures existantes (A42, A432).

LA CONSULTATION EN CHIFFRES CLÉS

- 8 réunions publiques
- 22 réunions de présentation
- Dossier de consultation diffusé à 700 exemplaires
- 300 organismes consultés
- 125 avis exprimés



— A3CFAL —

S'adosser aux infrastructures existantes pour éviter les nouvelles découpe de territoire sauf sur la commune de Niévroz qui cumule toutes les contraintes des grosses infrastructures + les risque d'inondation + les nuisances de St Exupéry.

Le CFAL va découper la future zones industrielles “des Goucheronnes” Seule possibilité pour la Côtère de faire venir de nouvelles entreprises et de développer l'emploi.

Il n'est jamais évoqué les avis contre le fuseau A : la DDE de l'Ain ou la DRASS (Direction Régionale des affaires Sanitaires et sociales) par exemple qui critiquent plus que sévèrement l'étude..

>> UN TRAVAIL APPROFONDI SUR LE SECTEUR DE LA CÔTIÈRE



Cependant, face à certains points soulevés lors du débat, et à la demande des élus concernés, des expertises complémentaires poussées ont été menées sur le secteur de la Côtier pour réduire les impacts du tracé et le comparer à des solutions alternatives proposées par les élus locaux (tracé en tunnel sous La Valbonne, tracé enterré sous Balan et Niévroz).

>> À ce jour, aucune solution n'obtient de consensus. Aussi le 19 mai, le Forum du CFAL doit permettre à chacun de prendre connaissance des avancées des études et de s'exprimer.

— A3CFAL —

Un travail approfondi pour démontrer quoi ?
Que le tracé A peut passer malgré tous les problèmes environnementaux ?
après avoir rencontré les élus ainsi que les industriels de la Côtier, nous doutons plus que fortement du résultat, car à ce jour RFF, n'a apporté aucune réponse satisfaisantes aux problèmes du passage du CFAL dans notre secteur.

POURQUOI LE FRET FERROVIAIRE EST-IL AMENÉ À SE DÉVELOPPER ?

L'AUGMENTATION DES TRAFICS SUR LES GRANDS AXES EUROPÉENS, LA SATURATION PROGRESSIVE DES ITINÉRAIRES ROUTIERS ET LA MONTÉE EN PUISSANCE DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES, RENDENT NÉCESSAIRE LE REPORT MODAL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES VERS LE RAIL. SI LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE SE HEURTE AUJOURD'HUI À UNE FORTE CONCURRENCE, SON MARCHÉ EN PLEINE MUTATION OFFRE, À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE, D'INDÉNIABLES OPPORTUNITÉS.

DES AMBITIONS AFFICHÉES

Le gouvernement français se positionne en faveur d'un rééquilibrage du trafic de marchandises au profit du transport ferroviaire, avec 4 objectifs clairement affichés :

- ouvrir le réseau national à de nouvelles entreprises ferroviaires pour dynamiser le marché ;
- poursuivre et développer des solutions intermodales de transport dans l'acheminement ferroviaire ;
- faire en sorte que les différents systèmes d'exploitation soient compatibles et que l'offre de sillons soit commercialisée à l'échelle européenne ;
- offrir une circulation fluide et rapide sur les principaux couloirs de marchandises.

LE RAIL, UN PRODUIT LABELISÉ « DÉVELOPPEMENT DURABLE »

- **Moins d'énergie** : Avec 1 kg de pétrole, le train parcourt 172 km, contre 39 pour la voiture et 18 pour l'avion.
- **Moins de gaz à effet de serre** : 0,5%, c'est la part du ferroviaire dans les émissions de CO₂ liées au transport (contre 94,1% pour la route, 2,7% pour l'aérien et 1,7% pour le fluvial).
- **Moins de pollution de l'air** : Le train utilise une énergie principalement d'origine électrique.
- **Moins d'espace consommé** : Alors qu'une autoroute à 2x2 voies nécessite près de 28 mètres de largeur, une ligne à grande vitesse occupe seulement 15 mètres.
- Une alternative à la congestion routière

DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS

Après un déclin continu ces 30 dernières années, la part du ferroviaire dans le fret a amorcé une hausse en 2007. Les perspectives pour 2008 permettent d'envisager une croissance nette du trafic en cumulant, pour la première fois, le redressement de Fret SNCF et le développement des opérateurs privés.



— A3CFAL —

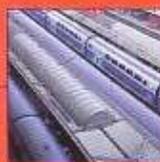
30 ans de déclin...
et en 2008 le miracle !

— A3CFAL —

La surface consommée est de 15 mètres, mais quelles est la largeur du remblai au niveau sol : 30 mètres ? 40 mètres ? + ?

Il faut tenir compte aussi, des terrains orphelins entre l'autoroute et le CFAL. Par exemple au niveau de Dagneux, il y aura 60 mètres d'axe à axe.
Il n'y a pas sur-consommation de territoire ?

Qui va payer l'entretien ?



Le CFAL et le bruit

POUR RÉPONDRE AUX INTERROGATIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE CONCERNANT L'IMPACT SONORE DU CONTOURNEMENT, DES ÉTUDES ACOUSTIQUES ONT ÉTÉ MENÉES ENTRE AMBRONAY ET NIÉVROZ.

UNE ANALYSE EN 3 ÉTAPES

Ces études ont été conduites en respectant 3 étapes :

1. Évaluer l'ambiance sonore actuelle.

Sur une zone d'étude de 1 000 mètres située de part et d'autre de l'axe du fuseau A, 16 points de mesures ont été identifiés, entre Ambronay et Niévroz. Cette campagne de mesures comprend l'intégration des conditions météorologiques. À l'appui de ces résultats, une modélisation de l'ensemble des données a été réalisée avec le logiciel acoustique MITHRA.

>> **Les niveaux de bruit sont inférieurs à 65 dB(A). L'ambiance sonore actuelle est dite « modérée ».**

2. Modéliser l'impact acoustique du projet à partir des trafics estimés 20 ans après la mise en service.

3. Proposer des protections acoustiques pour maintenir les niveaux de bruit en dessous des seuils réglementaires pour la période nocturne, plus favorables aux riverains.

UNE PROTECTION À LA SOURCE

RFF privilégie la protection à la source du bruit.

Cela consiste à **implanter un écran antibruit, ou un merlon (butte de terre) au plus près de la voie ferrée.**

Afin de mieux intégrer la voie ferrée dans le paysage, **la solution des merlons acoustiques est privilégiée** dès lors que les caractéristiques environnementales du site le permettent (topographie, emprises, zones inondables...).

Pour les bâtiments isolés et les bâtiments pour lesquels la protection par écran ou merlon n'est pas suffisante ou possible, **des protections de façade sont prévues.**

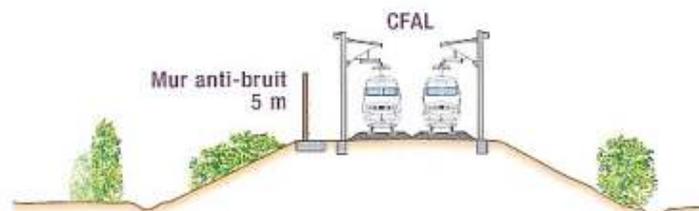
Sur une infrastructure nouvelle, le fait de privilégier la mise en place d'écrans ou de merlons est facilitée par l'absence de contraintes ferroviaires d'exploitation ou de disponibilité du foncier.

Seuil limite de la contribution sonore de l'infrastructure ferroviaire pour les habitants

	Ambiance sonore préexistante au projet	Contribution sonore du projet seul 6h-22h	Contribution sonore du projet seul 22h-6h
Ligne nouvelle parcourue par des trains circulant à moins de 250 km/h	Ambiance sonore modérée (6h-22h) < 65dB(A) (22h-6h) < 60dB(A)	< 63dB(A)	< 58dB(A)
	Ambiance sonore non modérée (6h-22h) > 65dB(A) et/ou (22h-6h) > 60dB(A)	< 68dB(A)	< 63dB(A)



Profil en travers avec protections par merlon (butte de terre)



Profil en travers avec protections par écran antibruit

LES MESURES ENVISAGÉES POUR LE CFAL

Pour réduire les nuisances sonores induites par le projet du CFAL, des **écrans ou merlons de 2 à 5 m de hauteur** sont envisagés sur les communes de Niévroz, La Boisse, Dagneux, Bèlignieux, Charnoz, Villieu-Loyes-Mollon, Chazey-sur-Ain, Leyment, Château-Gaillard et Ambronay. Sur une vingtaine d'habitations, des **isolations de façades** pourront compléter les protections. Enfin, sur les secteurs les plus sensibles, un passage en **tranchée couverte** est envisagé.

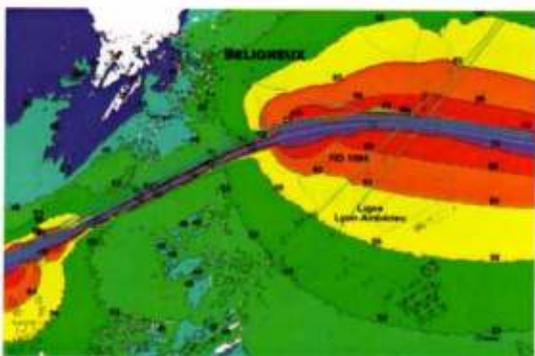
Des protections pratiquement tout le long du tracé. Le CFAL est trop implanté en zone urbaine.

L'EXEMPLE DE BÉLIGNEUX

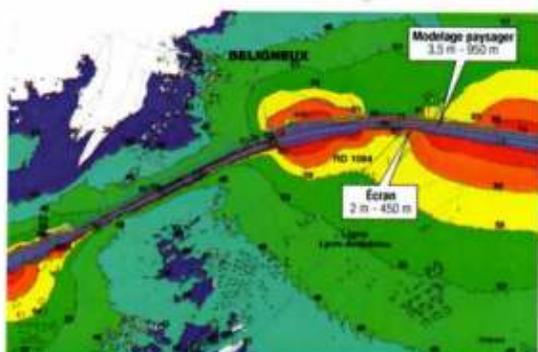
Les cartes ci-dessous présentent la situation acoustique 20 ans après la mise en service du CFAL sur la commune de Bèlignieux sans protection acoustique (carte n° 1) et avec protections acoustiques (carte n° 2) :

Sur la carte n° 2, le secteur est protégé via plusieurs dispositifs :

- le site de la Grande Dangereuse, par un merlon de 3,5 m entre l'A42 et le CFAL ;
- les maisons situées à Combe Héret, entre la RD1084 et la ligne ferroviaire, par un écran de 2 m ;
- les bâtiments les plus sensibles à l'ouest de la commune par un passage du CFAL en tranchée couverte.



1. Contribution sonore du projet CFAL Nord sans protection acoustique



2. Contribution sonore du projet CFAL Nord avec protections acoustiques

DES EFFETS PARALLÈLES POSITIFS

Lors de la réalisation d'infrastructures nouvelles comme le CFAL, les niveaux de bruit à prendre en compte pour dimensionner les protections acoustiques sont de 63 dB(A) le jour et de 58 dB(A) la nuit. Ces seuils sont nettement inférieurs à ceux pris en compte pour évaluer les nuisances sonores sur les lignes existantes, comme la ligne Lyon/Ambérieu-en-Bugey. Sur cette ligne, entre La Boisse et Ambérieu-en-Bugey, près de 200 points noirs du bruit ont été recensés dans le cadre de l'observatoire du bruit des infrastructures de transport terrestres.

Parallèlement le CFAL va permettre le report du trafic fret, qui est généralement le plus bruyant, de l'ancienne ligne vers la nouvelle. Cette nouvelle infrastructure sera dotée des dispositifs de protection respectant des niveaux sonores prévus par la réglementation.

La libération de capacités de circulation sur la ligne existante Lyon/Ambérieu-en-Bugey, permettra d'augmenter le nombre de trains régionaux de voyageurs, matériel récent dont le niveau sonore est plus faible.

Au final, le projet contribuera à réduire les nuisances sonores sur la ligne historique et favorisera le report modal.

Pourtant, depuis 2001, RFF veut raccorder le CFAL à la ligne Lyon -Ambérieu...Et contribuer à l'explosion des nuisances sonores au lieu de les réduire.

—A3CFAL—

L'impact du bruit est estimé dans une bande 500 m de part et d'autre du tracé. Dans cette bande se situent une grande partie du village nord de Bèlignieux, au moins un tiers de celui de Dagneux, une partie de La Boisse, la partie est de Niévroz, beaucoup d'habitation sur Jons etc.. En dehors de cette bande, toutes les habitations des collines de Dagneux, Montluel, la Boisse, Beynost auront aussi des nuisances supplémentaires selon le vent dominant. Les protections proposées ne répondent pas à notre attente. Nous ne voulons plus d'augmentation de bruit sur la Côtière.

—A3CFAL—

Les Directives de l'OMS relatives au bruit induit par des sources extérieures ne devrait pas excéder 55 dB LAeq, ...

Il faut aussi calculer les nuisances avec l'ensemble des sources de bruit. (Par ex. À Niévroz, L'A432, dont le trafic va quadrupler d'ici 2011 + La LGV +le CFAL)
Nous serons très au-dessus des 58 Db annoncé.

—A3CFAL—



Le CFAL et la protection de la ressource en eau

LE CFAL DEVRA FRANCHIR DIFFÉRENTS COURS D'EAU, NOTAMMENT L'AIN ET LE RHÔNE. IL TRAVERSERA ÉGALEMENT DES ZONES DE CAPTAGE POUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE (AEP). DES ÉTUDES ONT ÉTÉ RÉALISÉES POUR PRENDRE EN COMPTE LA RESSOURCE DANS LA CONCEPTION DU PROJET SUR CES SECTEURS PARTICULIÈREMENT SENSIBLES.

3 NIVEAUX DE SENSIBILITÉ

Les niveaux de sensibilité ont été définis, d'une part en fonction de la vulnérabilité des milieux et de leur niveau d'enjeux, et d'autre part des caractéristiques du projet (amont ou aval hydrogéologique, projet en déblai ou en remblai) :

- **Sensibilité forte** : correspond aux zones de captages AEP en exploitation et aux franchissements de cours d'eau étant en relation directe avec des captages AEP.
- **Sensibilité moyenne** correspond aux zones en déblais importants et à la zone sanctuaire inscrite au SAGE de la Basse Vallée de l'Ain.
- **Sensibilité faible** correspond aux autres secteurs.

DES NIVEAUX DE PROTECTIONS ASSOCIÉS

Pour chaque zone de sensibilité, un niveau de protection a été défini.

Mesures pour les zones de sensibilité forte :

- imperméabilisation de la plate-forme ;
- installation d'un réseau de collecte étanche qui permet d'écarter les eaux de la plate-forme des eaux du bassin-versant naturel ;
- création de bassins de confinement avant rejet (dimensionnés de manière à pouvoir contenir le volume de 2 wagons) ;
- pose d'un SPAL destiné à assurer le non débordement des trains.

LES ZONES À SENSIBILITÉ FORTE CONCERNÉES PAR LE CFAL

Les captages AEP :

- le captage de Chânes à Bèlignieux ;
- le captage des Fromentaux à Chazey-sur-Ain ;
- le captage du Bois des Vernes à Château-Galliard.

Les zones de franchissement de cours d'eau concernées par des captages AEP en aval :

- franchissement du Rhône (champs captant de Mirbel-Jonage assurant l'alimentation en eau potable d'une grande partie de l'agglomération lyonnaise en aval) ;
- franchissement de la Luénaz (champs captant de Mirbel-Jonage en aval) ;
- franchissement de l'Ain (3 captages AEP en aval immédiat) ;
- franchissement de l'Albarine (2 captages AEP en aval immédiat) ;
- franchissement du Seynard qui contribue directement à l'alimentation du captage du Bois des Vernes.

Ces mesures sont prévues dans les secteurs suivants :

- franchissement du Rhône ;
- section du projet se rejetant dans la Luénaz ;
- section du projet en amont hydrogéologique du captage de Chânes ;
- franchissement de l'Ain et de la Luénaz (zone de protection éloignée du captage de Chânes) ;
- franchissement de l'Albarine (zone de protection éloignée du captage de Bois des Vernes) ;
- franchissement du Seynard (zone de protection éloignée du captage de Bois des Vernes).



Coupe schématique des aménagements prévus dans les zones de sensibilité forte

Nous sommes la réserve d'eau potable de l'agglomération Lyonnaise. La DRASS a écarté le fuseau A en 2005 à cause des risques sanitaires et humains beaucoup trop importants.

Mesures pour les zones de sensibilité moyenne :

- installation d'un réseau de collecte des eaux de plate-forme non étanche ;
- création de bassins ayant pour fonction complémentaire le confinement d'une éventuelle pollution accidentelle.

Ces mesures sont prévues dans les secteurs suivants :

- sections en déblai ;
- zone sanctuaire inscrite au SAGE de la Basse Vallée de l'Ain (communes de Leyment et de Château-Gaillard).

Mesures pour les zones de sensibilité faible :

Aucun réseau de collecte n'est prévu pour séparer les eaux de plate-forme des eaux de ruissellement issues des bassins versants naturels.

DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES À VENIR

Parallèlement, une campagne de suivi piézométrique et de traçage sera prochainement réalisée.

Cette campagne permettra :

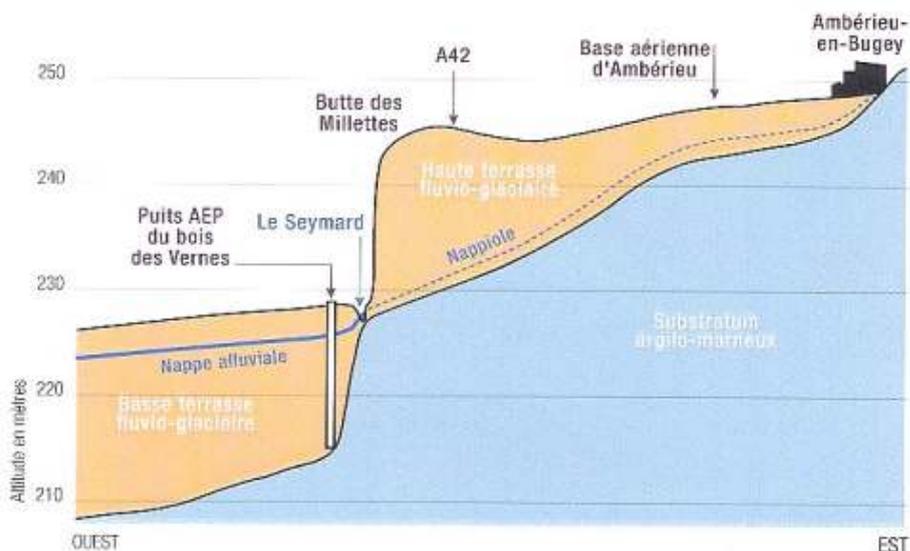
- de suivre les variations de hauteur de la nappe ;
- de préciser les risques de rabattements ;
- d'affiner les connaissances sur les transferts de polluants.

Force est de constater que rien n'est sur, mais on garde ce fuseau quand même.

LE CAS SPÉCIFIQUE DU CAPTAGE DU BOIS DES VERNES ET DE SA ZONE D'ALIMENTATION

Le tracé du CFAL traverse, en franchée, le périmètre de protection éloignée du captage AEP du Bois des Vernes, sur une longueur de 1 400 m. Ce captage est alimenté par le biais d'un substratum argilo-marneux situé à quelques mètres seulement en dessous du terrain naturel. Ce substratum draine les eaux souterraines vers le Seymard ; le Seymard étant ensuite en relation avec le captage et responsable à 80 % de son alimentation.

Compte-tenu de la profondeur des terrassements, le projet entrera en contact avec la nappe superficielle et se situera non loin du substratum. Toutefois, les essais de pompage réalisés en 2002, permettent d'affirmer que les rabattements resteront limités dans la mesure où le substratum ne serait pas impacté.



Afin de connaître précisément la position du substratum, une prospection géophysique sera réalisée. En fonction des résultats, le calage du profil en long du CFAL sera repris lors des études ultérieures.



Le CFAL et les Vibrations

LA CIRCULATION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE FERRÉE ENTRAÎNE L'APPARITION D'UN PHÉNOMÈNE PHYSIQUE VIBRATOIRE DÙ AU CONTACT ROUE/RAIL. POUR MIEUX APPRÉHENDER L'IMPACT DE LA SECTION NORD DU CONTOURNEMENT, DES ÉTUDES VIBRATOIRES ONT DONC ÉTÉ ENGAGÉES PAR RFF DANS LE CADRE DE L'AVANT-PROJET SOMMAIRE, PUIS APPROFONDIES SUR UN SITE JUGÉ SENSIBLE : L'USINE HEXCEL-COMPOSITES DE DAGNEUX.



LE PHÉNOMÈNE VIBRATOIRE

Lorsqu'un train circule, le phénomène physique vibratoire dû au contact roue/rail est transmis au sol par l'intermédiaire des traverses, du ballast et des différentes couches de matériaux constituant la plate-forme ferroviaire.

Trois paramètres interviennent :

- la source de la vibration ;
- la nature des terrains encadrant ;
- la qualité des bâtiments (distance, liaison sol/fondation, structure de la construction).

Il faut aussi évoquer le cas de la Sté CHIMICOLOR :
Le CFAL devrait passer à 17 mètres de la porte d'entrée...
Les vibrations seront importantes mais pas handicapantes pour la production en théorie, par contre le niveau des nuisances sonores sera intenable dans les bureaux.
La seule possibilité pour l'entreprise est de reconstruire les bureaux derrière l'usine, à la place du projet d'agrandissement de l'atelier.

A ce jour, dans l'incertitude, tous les projets de l'entreprise sont gelés.
Aucune proposition concrète de compensation n'a été formulée.
La seule certitude pour CHIMICOLOR est la dévalorisation foncière et l'arrêt de son expansion.

LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET SOMMAIRE

Dans le cadre des études d'Avant-Projet Sommaire de la section Nord du Contournement, des études vibratoires ont été engagées par RFF. Ces études visaient d'une part à repérer les sites susceptibles d'être soumis à un impact vibratoire, et d'autre part à simuler les effets engendrés par le passage des trains.

Puis, une comparaison a été effectuée entre ces niveaux vibratoires calculés et les niveaux vibratoires ambiants mesurés avant la mise en service du CFAL.

LA MÉTHODE DE TRAVAIL

1• Repérage des sites et mesure des niveaux vibratoires ambiants

Sur les 13 sites analysés sur le CFAL Nord, un seul site (secteur de la Gare à Leyment) présente un niveau vibratoire important expliqué par la présence de la voie ferrée.

2• Simulation des niveaux de vibrations générés par le CFAL

Au vu des résultats, la majorité des zones étudiées ne seront pas impactées par le CFAL, car les niveaux engendrés sont très nettement inférieurs au seuil fixé.

3• Mise en place d'un tapis anti-vibratile en cas de dépassement des niveaux vibratoires

C'est le cas pour le secteur de Leyment, au niveau du quartier de la Gare.

UNE ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE POUR L'USINE HEXCEL-COMPOSITES

À Dagneux, le tracé passe à proximité d'une entreprise développant des produits de haute-technologie et aux process de production certifiés. Il est donc impératif que la réalisation du CFAL n'impacte pas le fonctionnement de ces unités productives.

Après une première étude préliminaire conduite en 2007, **une campagne complémentaire de prévention des risques vibratoires sur le site Hexcel-Composites de Dagneux a été réalisée courant 2008**. L'objectif était d'estimer les niveaux vibratoires induits par le passage de convois ferroviaires dans diverses zones jugées sensibles du site.

L'étude réalisée par le bureau d'études Vibratec avait quatre objectifs :

- mesurer l'impact sur les produits ;
- mesurer l'impact au niveau des installations industrielles ;
- mesurer l'impact au niveau du banc d'essai, des niveaux vibratoires trop élevés rendant les essais réalisés caducs ;
- mesurer l'impact sur le futur projet de bâtiment envisagé par Hexcel-Composites.



Dans un premier temps, une campagne d'essais menée sur le site a permis d'arrêter une méthode en mesurant :

- le niveau vibratoire ambiant des différents sites à évaluer, de manière à établir un référentiel ;
- les propriétés d'atténuation des vibrations dans le sol ;
- la fonction d'atténuation des vibrations depuis l'extérieur vers l'intérieur du bâtiment contenant les nappesuses.

Le seuil à ne pas dépasser sur chacune des quatre zones sensibles doit être inférieur de 10 dB au niveau sonore ambiant préalablement mesuré. Sur l'ensemble des points de mesure, les résultats obtenus sont inférieurs d'au moins 15 dB au seuil limite. Il a été également vérifié que les niveaux maximaux de vibration générés par les trains empruntant la nouvelle infrastructure n'auront aucune incidence sur le fonctionnement et l'intégrité mécanique des installations industrielles.

Et quelles seront les vibrations propagées par le passage des trains dans la dalle béton d'un futur bâtiment ? Quelles incidences sur les futures productions ?

Cette entreprise de 300 personnes doit-elle aussi stopper tous ses projets de progression ?

Dans le cadre des certifications dont chaque pièce doit faire l'objet, HEXCEL doit signifier à ses clients toute modification de l'environnement dans lequel les produits sont fabriqués.

Aujourd'hui, HEXCEL attend de l'état, RFF ou du bureau d'étude qui a fait les analyses vibratoires un engagement contractuel qui dégage l'entreprise de ses responsabilités en cas de problème.

Sans faire de "catastrophisme", imaginons simplement les conséquences humaines et financières d'un simple arrêt de chaîne de l'A380...

HEXCEL doit-il délocaliser l'usine de Dagneux ?