



Commission Technique
Association des Citoyens de la Côtère contre le CFAL

Le 25 Février 2010

4^{ème} Note de Synthèse

LE NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

**LA PROBLEMATIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
DANS L'AIN ET SUR LA COTIERE**

L'association A3CFAL, dans ce document, soumet à ses élus et à l'ensemble des décideurs une réflexion sur les transports ferroviaires dans le cadre de la commission d'études sur le nœud ferroviaire lyonnais.

Elle met en évidence les incohérences du système ferroviaire dans le département de l'Ain et fait ressortir les insuffisances des solutions proposées par RFF à l'aulne des années 2020/2030.

Elle propose une nouvelle répartition des fonctionnalités des lignes nouvelles et existantes pour mieux intégrer les orientations mises en avant par le Grenelle de l'environnement.

La mise en adéquation des exigences écologiques et économiques des infrastructures est la base de ce travail.

Membre du Comité de Pilotage du CFAL

*Association des
Citoyens de la
Côtère contre le
Contournement
Ferroviaire de
l'Agglomération
Lyonnaise.*

A3CFAL - Chemin de la Plaine - 01120 DAGNEUX

Association Loi 1901 - N° Préfecture 0012013209 - www.a3cfal.net - communication@a3cfal.net

Fuseau A de Saint-Exupéry à Ambronay

L'ETAT des LIEUX

L'Ain possède un réseau ferroviaire assez dense. Les lignes sont diversement utilisées : FRET, TER, Grandes lignes et TGV.

La ligne historique Lyon-Ambérieu qui reçoit actuellement des trains FRET, TER et quelques trains voyageurs grande ligne est en voie de saturation. Elle débouche sur l'itinéraire St-Clair-Part-Dieu qui est un des points noirs de la circulation des trains en région lyonnaise. Sur cette ligne, le service TER ne donne pas satisfaction malgré un allègement de 40 trains/jour depuis le cadencement.

La ligne de la Dombes, qui vient d'être partiellement rénovée, relie Bourg à Lyon pour le transport des voyageurs (TER uniquement).

La gare d'Ambérieu est un pôle majeur dans l'organisation du trafic TER et FRET dans l'Ain.

La ligne de la Bresse est un axe privilégié pour le trafic FRET et devrait bientôt recevoir, à St Amour, les TGV venant de l'est.



PROJET PROPOSE PAR RFF (carte n°1)

1) LES NOUVEAUX PROJETS

Deux projets et une mission d'études sont actuellement diligentés par RFF :

LE CFAL

Cette infrastructure doit principalement assurer le contournement FRET de l'agglomération lyonnaise et donner de la souplesse de fonctionnement dans le secteur de la Part-Dieu.

En 2001, le Ministre des transports Monsieur Gayssot lança l'étude du grand contournement fret de Lyon avec une ambition réelle qui devait permettre un développement de l'ordre de 200% pour le FRET.

Cette initiative fut favorablement accueillie puisqu'elle répondait entre autres à sortir le fret de Lyon.

A partir de 2003, le projet est fractionné en deux : CFAL nord et sud et devient le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Des points techniques, insidieusement présentés dans le dossier CFAL nord comme déterminants, puis retirés pour « rendement économique insuffisant » orientent le choix entre 4 fuseaux vers le très coûteux tracé A.

DE 2005 à 2010, (2010 année prévue pour l'enquête publique) le projet est régulièrement modifié dans ses objectifs donc dans sa fonctionnalité pour finalement être aujourd'hui complètement dénaturé. La ligne nouvelle du CFAL nord sera mixte pour recevoir la circulation des TER, TGV et FRET.

Son ambition initiale FRET est divisée par dix mais son coût est multiplié par deux.

LA LGV Rhin-Rhône Sud

La LGV Rhin-Rhône Sud doit permettre la circulation des TGV venant de l'est et allant en direction de Lyon et du sud de la France.

A partir de St Amour, la ligne sera mixte pour permettre le passage du FRET venant de Dijon par la ligne de la Bresse.

La LGV se raccordera au CFAL nord à Leyment.

Pour le FRET, un contournement de Bourg-en-Bresse est envisagé.



LE NFL

C'est une mission d'étude pour solutionner la problématique du nœud ferroviaire lyonnais NFL avec une ambition élargie à la grande métropole lyonnaise.

Plusieurs groupes de travail doivent élaborer et proposer, pour l'horizon 2030 et à partir de la situation actuelle, un concept de circulation ferroviaire adapté aux enjeux économiques futurs en tenant compte des contraintes techniques et surtout financières des solutions proposées.

Dans cette optique, le CFAL est considéré comme une « clause de paysage »

2) UN MANQUE DE COHERENCE

Toute la problématique des transports ferroviaires du nord-est de la région lyonnaise donc dans l'Ain se retrouve dans l'étude d'un vaste projet comprenant le contournement de Bourg-en-Bresse, le CFAL nord, le CFAL Sud, la LGV Rhin-Rhône Sud et le nœud ferroviaire lyonnais.

Cet ensemble s'insère bien évidemment dans la problématique globale de la région lyonnaise en étant une de ses composantes.

Traiter cette nébuleuse individuellement, c'est tomber dans les errements de toute solution traitée suivant la méthode dite à la découpe, c'est-à-dire sans aucune cohérence.

C'est le constat actuel pour le CFAL et la LGV Rhin-Rhône. Le corollaire de cette situation, ce sont des propositions quasi ubuesques qui sont très loin des enjeux futurs.

C'est également le cas pour le NFL qui en prenant comme postula le CFAL dans l'état actuel comme « clause de paysage » risque de se dévoyer de son objectif.

La nécessité d'une vision globale approfondie intégrant toutes les composantes du problème ferroviaire doit prévaloir à toute étude partielle d'un quelconque projet fut-il prépondérant.

3) DES FONCTIONNALITES CONTESTEES

Pour l'étude et l'acceptation des lignes nouvelles RFF utilise, comme solution miracle, la mixité « tout usage ». Ainsi 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. Par ce raisonnement circulaire, RFF justifie a posteriori les deux dossiers.

La mixité devient donc une ambition au lieu d'être un moyen éventuel de rationalisation de l'existant.



Sur la ligne sous utilisée de la Dombes, la mixité TER/TGV est une réelle opportunité. Sur la ligne Bourg-Leyment déjà saturée, c'est une menace sur la robustesse d'exploitation.

En proposant le tracé A du CFAL, RFF hypothèque le développement du PIPA donc de l'emploi et néglige le désenclavement du secteur de Pont de Cheruy/Crémieu.

4) UNE INTEGRATION DIFFICILE

Le CFAL nord, tel qu'il est proposé par RFF, présente une réelle difficulté d'intégration dans le secteur de la Côtière.

Dès les premières contestations, la machine administrative s'est emballée pour maintenir à flot un projet mal né. Pour le rendre acceptable, tout devient techniquement possible : le cahier des charges est constamment modifié, des réalisations quasi ubuesques et de plus en plus coûteuses sont proposées. Les directives données par les DM de 2007 et 2009 pour améliorer le tracé et répondre aux objections formulées sont révélatrices des difficultés à pouvoir intégrer le tracé A.

Pour la LGV Rhin-Rhône Sud qui n'en est qu'au stade des consultations pour avis, le problème de son intégration, du fait de sa mixité, semble déjà être posé.

Les nuisances et les conséquences induites par de nouvelles infrastructures ne peuvent être acceptées par la population que si le service rendu est à la hauteur des exigences réciproques.



5) UNE LIMITATION DU DEVELOPPEMENT DES TER

Le CFAL tracé A sensé améliorer la circulation des TER entre Lyon et Ambérieu à l'horizon 2020 ne libérera aucun sillon TER.

De plus il ne semble pas que les trois points décrits ci-dessous aient été pris en compte par l'étude de RFF :

- Le secteur Ambérieu-Leyment sera, pendant le différentiel de temps lié à la réalisation des deux projets (CFAL et LGV), un goulot

d'étranglement pour la circulation des TER. Ce point noir pourrait devenir définitif au cas où la LGV ne serait pas réalisée.

- Le secteur La Boisse –Lyon, qui du fait de la réintroduction à La Boisse des TGV venant de la LGV Rhin-Rhône et transitant par le CFAL, sera de nouveau saturé. Ce point est très préoccupant puisqu'il n'y aura aucune possibilité technique pour y remédier dans le temps.

- Le secteur Grenay-St Fons , aujourd'hui saturé, qui ne pourra retrouver de la souplesse d'exploitation qu'après la mise en service du CFAL sud ou éventuellement le doublement des voies.

Le déplacement, par le service TER de plus de 200 000 habitants du secteur Côtière-Ambérieu n'a pas suscité de réserve de la part de la Région Rhône-Alpes pourtant en charge de cette prérogative.

6) UN RENDEMENT ECONOMIQUE INSUFFISANT

Le taux de rendement interne de la LGV Rhin-Rhône est de l'ordre de 2.7%. Le taux du CFAL n'a pas été, à ce jour, communiqué. Compte tenu du coût prévisionnel de l'investissement retenu par la DM de Décembre 2009, son taux ne devrait pas être meilleur.

Ces deux infrastructures ne sont pas économiquement viables. Il sera donc nécessaire de les subventionner à vie pour couvrir leurs frais de fonctionnement.

Pour le CFAL où les études sont plus avancées, nous relevons quelques réalisations techniques plus que fantaisistes et très coûteuses :

- Raccordement de la Boisse (76M€ pour 24 TGV jour) alors que la Ligne de la Dombes aurait pu faire au moins l'objet d'une étude contradictoire.

- Raccordement de Dagneux (livraison de deux wagons /an) pour l'usine ARKEMA alors qu'un raccordement existe déjà avec la ligne historique.

- Aire de service de Dagneux sur l'autoroute A42 pour laquelle il sera peut-être envisagé le chauffage de la chaussée en période hivernale.

- Déviation de Dagneux repoussée à l'intérieur des terres (coût 5M€).

- Frais d'intégration supplémentaires compte tenu d'un milieu résidentiel important (coût 4 M€).

L'Europe paiera

L'état paiera.

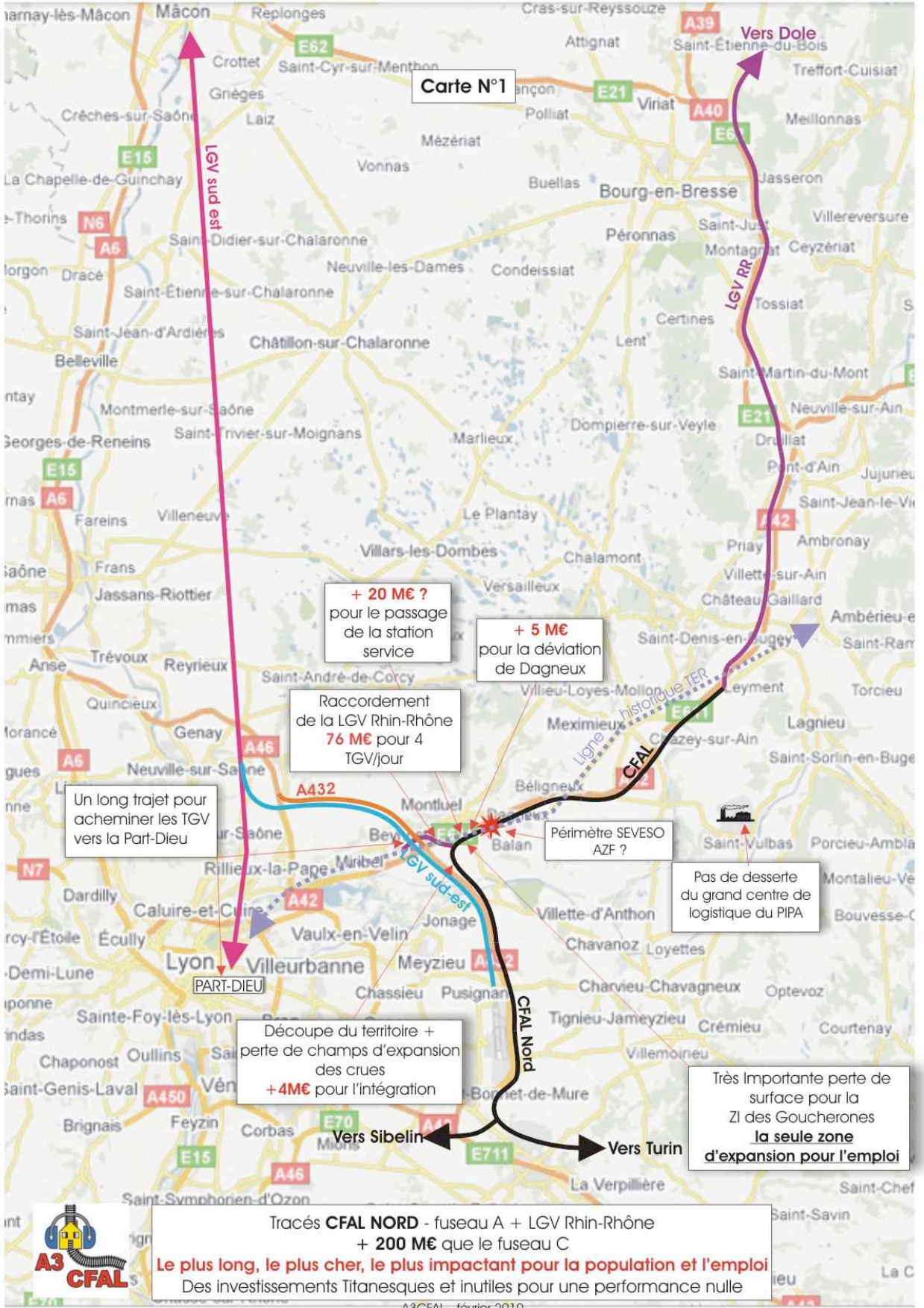
La Région Rhône-Alpes paiera.

Le contribuable paiera, lui, la totalité.

Le CFAL, tracé A, économiquement non viable, sera quant à lui subventionné à vie. Contrairement aux TGV, dont on revendique la similitude dans l'ambition.



PROJET PRESENTE PAR RFF



SCHEMA PROPOSE PAR A3CFAL (carte n°2)

1) VERS UNE NOUVELLE REPARTITION DES FONCTIONNALITES DES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Peut-on redéfinir la fonctionnalité du CFAL et de la LGV Rhin-Rhône Sud tout en garantissant la cohérence des transports ferroviaires sans nuire à l'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais et aux exigences nationales ?

A cette question la réponse est oui.

Une étude globale des besoins (amélioration de la vitesse commerciale moyenne du FRET, service TER adapté aux besoins, intégration réellement exemplaire, augmentation du taux de rendement des lignes et gares existantes) doit conduire à l'acceptation par tous d'un système cohérent et adapté aux enjeux futurs.

Comment ?

En utilisant les principes qui ont fait la réussite et assuré la viabilité économique des TGV c'est-à-dire des voies dédiées et des vitesses homogènes sur ces voies.

Le projet que nous proposons permet d'améliorer la robustesse d'exploitation et la vitesse commerciale, le service à la personne et une intégration exemplaire.

Entre St Amour et Givors,

- Les TER et les TGV circuleront sur les voies existantes.
- Le FRET et les TERGV sur des voies neuves dédiées et éloignées des zones urbanisées.

2) LA REPARTITION DES FONCTIONNALITES

a. La ligne de la Dombes.

C'est le plus court chemin entre Bourg-en-Bresse et Lyon. La traversée de la Dombes rend rédhitoire le trafic FRET mais ne pose aucun problème technique pour les voyageurs.

Cette ligne sera raccordée à la LGV Sud-Est (Les Echets) pour desservir la gare de St Exupéry et le Sud.

Cette ligne sera dédiée à la circulation des TGV et des TER.

b. La ligne de la Bresse

Cette ligne relie le nord de la France à Lyon via Bourg et Ambérieu.

Entre Dijon et Bourg, cette voie est actuellement dédiée Fret jusqu'à Bourg. Avec notre projet, elle le sera jusqu'à Ambérieu, par la voie existante réaménagée, afin de conserver à cette ville



le rôle de gare secondaire à celle de Sibellin et son activité FRET du nord vers Culoz.

Entre Ambérieu et Lyon (ligne historique) la ligne sera dédiée TER. Une nouvelle gare à Leyment pourrait être envisagée en combinaison avec les transports en commun de rabattement mis en place par les autorités. Cette ligne drainera tout le bassin Côtière et plaine de l'Ain en assurant le transport de plus de 200 000 résidents dans les années à venir (prévision SCOT 2008). Elle favorisera aussi l'ancrage de l'industrialisation de la plaine de l'Ain donc de l'Emploi.

c. Ligne LGV sud-est

Cette ligne assure la liaison nord sud des TGV via la gare de St Exupéry. Elle est aujourd'hui sous utilisée. Son raccordement avec la ligne de la Dombes, dédiée TGV et TER, va permettre une meilleure desserte de cette gare et contribuera à l'inter connexion des aéroports français y compris celui de Genève via peut-être la ligne des Carpates.

e) La ligne nouvelle CFAL

Cette ligne doit être prise dans sa globalité c'est-à-dire du nord de Bourg à Sibellin. La contestation relative aux LGV (charte d'Hendaye) est l'occasion de revenir à l'autoroute dédiée FRET en globalisant les tronçons contournement de Bourg, CFAL nord et CFAL sud.

Cette solution permet de retrouver une cohérence entre la fonctionnalité, les nuisances et le coût.

Dans cette optique, le tracé C du CFAL nord redevient pertinent d'autant plus qu'il peut desservir la plateforme multimodale des Fromentaux (à l'étude), le PIPA et la centrale nucléaire du Bugey. Le tracé C qui présente tous les critères de fonctionnalité recherchés est moins impactant, moins long et surtout moins cher de 200M€ (estimation RFF en 2005)

Il pourrait peut-être permettre de désenclaver les 50 000 habitants du secteur de Pont de Cheruy / Crémieu. Une gare TERGV entre ce secteur et le PIPA assurerait un service pertinent pour des dessertes vers Bourg et Lyon.

L'usage du fuseau C est accepté et souhaité par l'ensemble des élus et les forces vives du département de l'ain.

f) La ligne de l'est

Cette ligne doit faire l'objet d'un nouvel examen pour mettre en évidence la pertinence ou pas d'une remise en service pour le secteur de Pont de Cheruy. Toutefois, réactiver un service économique de TER avec passage obligé par une concession privée Lesly à un prix probable de 12 € / trajet, peut poser un problème d'équité.



3) Conclusion

Une nouvelle étude globale qui pourrait s'inscrire dans le cadre de la mission sur le nœud ferroviaire lyonnais doit être menée pour remettre en cohérence le service rendu, l'intégration au cœur du département avec le coût engagé.

Notre proposition prend en compte toutes les exigences énoncées par RFF lors des consultations sur les projets en cours : CFAL, LGV Rhin-Rhône sud.

Selon les chiffres annoncés par RFF, notre contre projet repose sur une économie initiale de 200M€ et surtout une optimisation d'usage de l'existant. Il permet en outre de redonner au CFAL sa vocation d'autoroute du FRET et ainsi de créer une voie neuve avec une vitesse commerciale économiquement viable sur 120 Kms.

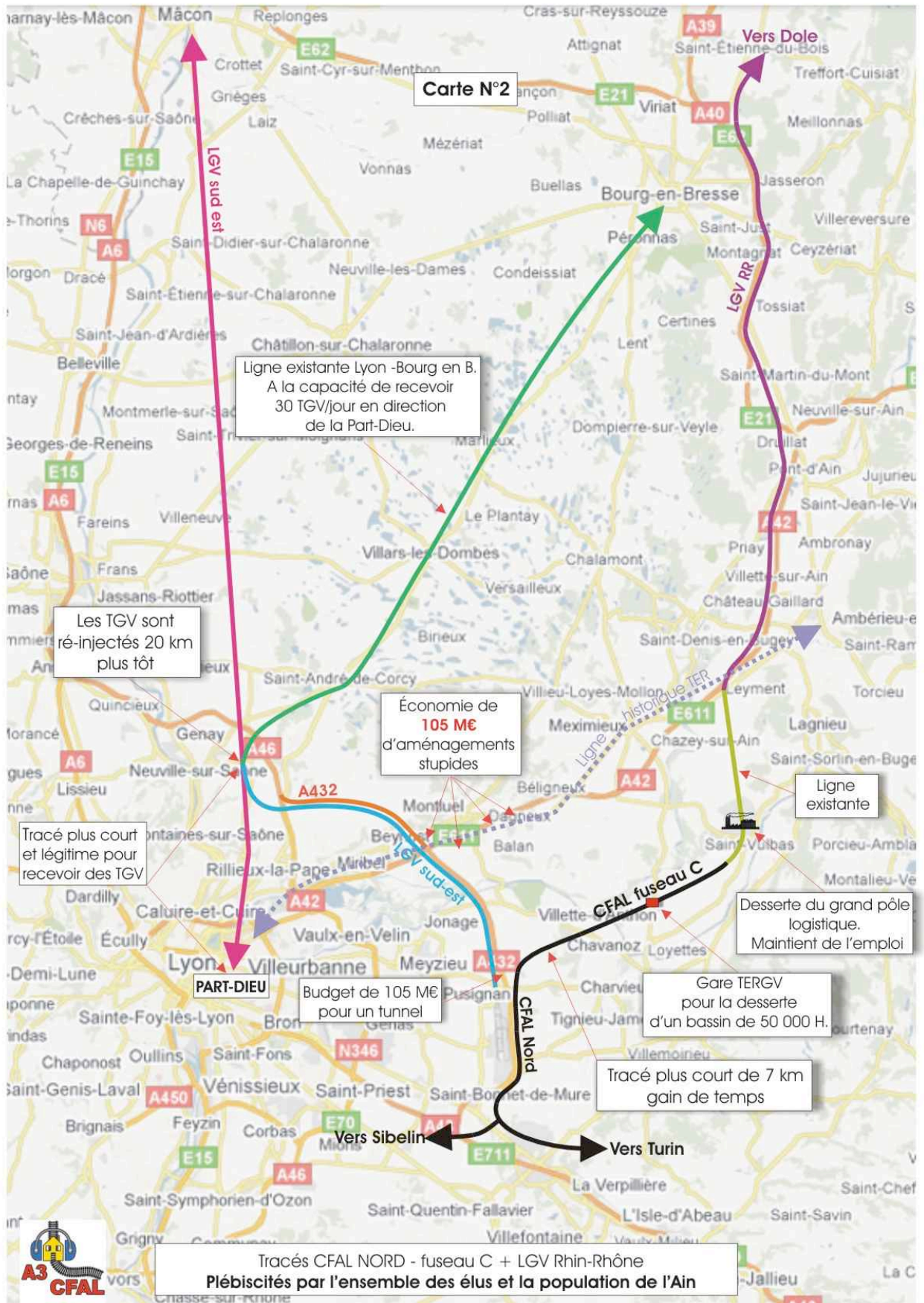
Notre détermination ne se résume pas à un combat pour ou contre le fuseau A, pour ou contre le fuseau C mais à une proposition constructive pour que soient mieux prises en compte les attentes des habitants de la Côtière et du département de l'Ain à l'aulne des années 2020/2030.

La nécessité de maintenir et favoriser l'emploi doit prévaloir. L'emprise territoriale du CFAL ne doit pas compromettre le développement des zones industrielles telles les Goucherones sur la Côtière.

La rationalisation des moyens doit prendre le pas sur l'écologie « non raisonnée ». C'est la seule solution pour ne pas condamner toutes ces réalisations à des pertes structurelles.



PROJET PRESENTE PAR A3CFAL



PARCOURS DES TGV SUIVANT LES PROJETS RFF ET A3CFAL

