

RESEAU FERRE DE FRANCE

--- o o O o o ---

**Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux liés au projet
de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) - partie Nord,
section SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) à LEYMENT (01),**

**dans sa traversée des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône,
sur le territoire des communes d'AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE,
BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL,
NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON (01)
COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69)
et GRENNAY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON (38)**

ENQUETE PUBLIQUE DU MARDI 26 AVRIL 2011 AU VENDREDI 3 JUIN 2011

**Arrêté Inter Préfectoral du 28 mars 2011 :
Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône
Monsieur le Préfet de l'Isère,
Monsieur le Préfet de l'Ain**

Tribunal Administratif de LYON : décision n° E10000315 / 69 du 3 janvier 2011

Pétitionnaire : Monsieur le Directeur Régional de RESEAU FERRE DE FRANCE

--- o o O o o ---

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

--- o o O o o ---

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :

**Gérard BLONDEL, Président
Bruno STERIN, Titulaire 1
Pierre-Yves FAFOURNOUX, Titulaire 2
Emmanuel ADLER, Titulaire 3
Jacques FURZAC, Titulaire 4**

--- o o O o o ---

Rapport remis le 19 septembre 2011 à Monsieur le Préfet de l'Ain

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	2
1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	2
1.2 LE CADRE JURIDIQUE	3
1.3 LE CAHIER DES CHARGES	3
1.3.1 Le cadre général	3
1.3.2 Les enjeux et les objectifs du projet CFAL	5
1.3.3 Les fonctionnalités du projet	7
1.3.4 Les études à réaliser	9
1.4 RAPPEL DES ETAPES ANTERIEURES	11
1.5 PROCEDURES	11
1.6 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET	12
1.7 LA CONCERTATION	14
1.7.1 Vers un projet exemplaire sur le plan environnemental	14
1.7.2 La préparation de l'enquête publique	15
1.7.3 Synthèse sur la concertation	15
1.8 LES AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE	16
2. LES MODALITES DE LA PROCEDURE	17
2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	17
2.2 PERIODES ET LIEUX D'ENQUETE, PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS	17
2.3 INFORMATION DU PUBLIC	19
2.4 CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE	20
3. PREPARATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	21
3.1 PRISE DE CONNAISSANCE DU PROJET	21
3.2 VISITE DES LIEUX PAR LA COMMISSION D'ENQUETE	21
3.3 REUNIONS PUBLIQUES	23
3.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	23
3.5 FAITS REMARQUABLES ET INCIDENTS AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE	23
4. OBSERVATIONS GENERALES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	24
4.1 OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER	24
4.2 DEMANDES COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	24
4.3 REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUETE	25
5. INVENTAIRE ET EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE	26
5.1 INVENTAIRE DES OBSERVATIONS ET PREMIERE SYNTHESE	26
5.1.1 Décompte brut des observations	26
5.1.2 Première synthèse des observations recueillies	27
5.2 ANALYSE DES PRINCIPAUX THEMES EVOQUES PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE	28
5.2.1 Le choix du fuseau A	28
5.2.2 Les fonctionnalités du projet CFAL	30
5.2.3 Les aspects socio-économiques	32
5.2.4 Les nuisances sonores	34
5.2.5 Les phénomènes vibratoires	41
5.2.6 Les ondes électromagnétiques	44
5.2.7 L'hydraulique, les risques d'inondations et la protection des milieux aquatiques	45
5.2.8 Les risques industriels et technologiques	47
5.2.9 L'agriculture et les délaissés	48
5.2.10 L'environnement naturel	50
5.2.11 Les impacts sur le paysage et le traitement des points noirs	51
5.2.12 Les rétablissements de voiries	51
5.2.13 La dépréciation des biens immobiliers	53

5.3	ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PARTICULIERES DEPOSEES DANS LES COMMUNES	54
5.3.1	Département de l'Ain	54
5.3.2	Département de l'Isère.....	65
5.3.3	Département du Rhône.....	68
5.4	ANALYSE DE LA CONTRE-PROPOSITION (LE TRACE ALTERNATIF)	71
5.4.1	Avis du Maître d'ouvrage sur la contre-proposition (tracé « alternatif »).....	71
5.4.2	Examen par la Commission d'enquête de la contre-proposition.....	71
5.4.3	Avis final de la Commission d'enquête sur la contre-proposition.....	74
6.	BILAN FINAL	75
6.1	LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET CFAL NORD ET DU TRACE RETENU (TRACE A)	75
6.2	LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET CFAL NORD.....	76
6.3	LES AMELIORATIONS NECESSAIRES A APPORTER AU PROJET CFAL NORD	76

ANNEXES JOINTES AU RAPPORT

Annexe I : Mémoire technique d'analyse de l'étude TTK.
RFF (août 2011).

Annexe II : Eléments de réponse à la Commission d'enquête.
RFF (août 2011).

ANNEXES NON JOINTES AU RAPPORT

Registres d'enquête (50 registres pour la DUP + 22 registres pour les MEC).

Liste des observations reçues hors délai.

PV des constats de l'affichage par « PUBLILEGAL ».

PV et contrôle de la présence et de l'état des dossiers et registres d'enquête aux mairies (PUBLILEGAL).

PV de constat d'huissier sur l'affichage de l'enquête sur sites et en mairies,

Revue de presse.

INTRODUCTION

L'enquête publique concerne le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise pour sa partie Nord (CFAL Nord) projet établi par Réseau Ferré de France (RFF).

Le présent rapport comprend six chapitres.

Le chapitre 1 rappelle les objectifs du projet de Contournement ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise pour sa partie Nord (CFAL Nord) et en décrit les principales composantes.

Le chapitre 2 expose les modalités de la procédure de l'enquête publique.

Le chapitre 3 relate la préparation et le déroulement de l'enquête publique.

Le chapitre 4 présente les observations générales faites par la Commission d'enquête.

Le chapitre 5 présente les principales observations formulées par le public et apporte ses commentaires, en traitant par grands thèmes.

Le chapitre 6 dresse le bilan des aspects positifs et négatifs du projet CFAL Nord et liste les points qui mériteraient d'être approfondis.

Les conclusions motivées de la Commission d'enquête font l'objet d'un document séparé.

Fait à BOURG-EN-BRESSE, le 19 septembre 2011

Le Président
Gérard BLONDEL



Membre titulaire
Bruno STERIN



Membre titulaire
Pierre-Yves FAFOURNOUX



Membre titulaire
Emmanuel ADLER



Membre titulaire
Jacques FURZAC



1. GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le demandeur (Maître d'Ouvrage) : Réseau Ferré de France (RFF).

Le présent rapport concerne l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux liés au projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) - partie nord - section de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) à LEYMENT (01), dans sa traversée des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône. Les 25 communes concernées sont les suivantes :

- **Ain :** AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE, BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL, NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON,
- **Isère :** GREY, JANNEYRIAS, VILLETTE-D'ANTHON,
- **Rhône :** COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU,

Le CFAL est une infrastructure ferroviaire nouvelle qui s'intègre dans une stratégie de développement de grands projets ferroviaires à l'échelle nationale et internationale.

Il doit permettre de répondre à la congestion du réseau ferroviaire constatée en heures de pointe dans la gare de LYON-Part Dieu, qui est aujourd'hui un point incontournable des convois fret en transit.

Le projet de contournement de l'agglomération lyonnaise, en libérant de l'espace permettra à la fois de développer les TER et de répondre à l'augmentation future du trafic fret.

Ce projet permettra également le report multimodal et recentrera la région Rhône-Alpes au cœur des échanges puisque le CFAL sera intégré à des axes frets performants : Nord-Sud, Nord-Italie, Sud-Italie.

Le CFAL comportera :

- une partie Nord, entre SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU et LEYMENT, objet de la présente enquête,
- une partie Sud entre SIBELIN et SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (dont l'APS est en cours d'élaboration).

Le CFAL Nord se développera sur près de 48 km de ligne nouvelle.

La présente enquête publique porte à la fois :

- sur l'utilité publique de la partie Nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, comprise entre LEYMENT dans le département de l'Ain et SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU dans le département du Rhône.
- sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de toutes les communes concernées, conformément aux articles L.123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet, car il s'agit d'un aménagement pour lequel le Maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière et de ce fait, le recours à l'expropriation peut être nécessaire.

Le but de l'enquête publique est d'informer le public sur la nature du projet.

Le dossier permet de connaître la nature, la localisation du projet et des travaux, leurs principales caractéristiques, et leurs impacts sur l'environnement. Le public peut, ainsi, exprimer ses observations et propositions sur des registres mis à sa disposition ou les adresser, par courrier, à la Commission d'enquête.

L'enquête publique est prévue :

- d'une part, par les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement : en effet, l'enquête est rendue obligatoire dès lors que les travaux, aménagements ou ouvrages d'une ligne ou d'une portion de ligne nouvelle de chemin de fer d'une longueur supérieure à 5 km ou dont le montant des travaux est supérieur à 1 900 000 euros, sont susceptibles d'affecter l'environnement en raison de leur nature même, de leur consistance ou du caractère des zones concernées,
- d'autre part, par l'article L.11- 1 et les articles R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation.

1.2 LE CADRE JURIDIQUE

La présente enquête est réalisée en application :

- de la loi 83-630 du 12 juillet 1983 et du décret d'application n° 85-453 du 23 avril 1985,
- du code de l'urbanisme,
- du code de l'environnement,
- du code rural et de la pêche maritime,
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- du code général des collectivités territoriales,
- du code du patrimoine,
- du code des transports,
- du code de la voirie routière,
- du code de la route,
- du code forestier,
- du code général de la propriété des personnes publiques,
- du projet d'intérêt général (PIG) - arrêté inter-préfectoral du 11 mars 2011.

1.3 LE CAHIER DES CHARGES

1.3.1 Le cadre général

Une politique des transports favorable au mode ferroviaire

Les schémas de service collectifs de transport de voyageurs et de marchandises ont été approuvés par décret en Conseil d'Etat le 18 avril 2002. Ils fixent les orientations retenues par le Gouvernement :

- limiter la croissance des trafics routiers de marchandises en développant les modes alternatifs,
- donner la priorité aux transports collectifs pour les déplacements urbains et périurbains.

Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise ainsi que le schéma régional des transports affichent dans le même cadre une priorité au développement des transports collectifs pour les déplacements urbains, périurbains ou inter cités au niveau régional.

Ces orientations rejoignent celles de la Commission européenne en matière de transports, telles que présentées dans le Livre Blanc publié le 12 septembre 2001.

La mise en œuvre des orientations et mesures inscrites dans les schémas de services collectifs de transport passe par la structuration d'un axe ferroviaire européen à vocation fret entre le Nord de l'Europe (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne) le Nord-est de la France, l'Italie, le Sud de la France et l'Espagne, baptisé Magistrale Eco-fret.

Cet axe utilisera l'artère ferroviaire Nord-est, la ligne du sillon mosellan, puis empruntera la ligne de la Bresse et les deux lignes historiques de la vallée du Rhône (rive droite et rive gauche du Rhône), dont les réserves de capacité sont suffisantes à horizon de 20 à 30 ans, compte tenu de la mise en œuvre de la ligne LGV Méditerranée.

Cet axe rejoindra ensuite la ligne du Languedoc vers l'Espagne, complétée par le contournement de NIMES et de MONTPELLIER à vocation mixte voyageurs et fret.

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 23 juillet 1999 avait demandé « *d'engager sans délai les études relatives à un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise* », afin de favoriser le développement du trafic ferroviaire de marchandises et de répondre à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Au vu de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) et de l'apport limité des lignes ferroviaires existantes de l'ouest lyonnais, les schémas de services collectifs de transport ont retenu, au titre des mesures à mettre en œuvre, un contournement à vocation fret de cette agglomération.

Ce contournement, destiné prioritairement au trafic de fret Nord-Sud, constituerait une étape majeure de la mise en œuvre de la Magistrale Eco-fret, en renforçant l'efficacité du mode ferroviaire pour lui permettre d'offrir des services compétitifs et proposer ainsi une alternative crédible au mode routier vis-à-vis des chargeurs. Il contribuerait également à l'acheminement des trafics de fret de ou vers l'Italie, via la nouvelle liaison ferroviaire transalpine LYON - TURIN.

La réalisation de ce contournement permettrait de limiter significativement le volume des circulations de fret Nord-Sud au sein du nœud ferroviaire lyonnais, également parcouru par les circulations de fret à destination ou en provenance de LYON.

En diminuant la saturation de certains axes du réseau urbain et périurbain, ce contournement devrait également contribuer au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, permettant ainsi à la région Rhône-Alpes d'avancer dans la mise en œuvre du Schéma Régional des Transports.

En outre, la conception d'un tel contournement doit s'accompagner, pour des questions de cohérence et dans la perspective de développement global du réseau ferroviaire lyonnais, de l'examen des différentes options d'amélioration de la desserte ferroviaire du secteur de l'aéroport de Saint-Exupéry :

- pour renforcer la vocation de pôle multimodal de l'aéroport et son statut au plan national;
- pour compléter la desserte ferroviaire de l'agglomération.

Ayant pris acte de la saisine de la Commission Nationale du débat public (CNDP) par 20 parlementaires à propos du contournement autoroutier de Lyon, les deux ministres des transports et de l'environnement ont saisi le 22 août 2001 la CNDP pour suggérer la tenue d'un débat public conjoint.

Ce débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de l'agglomération lyonnaise s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 15 février 2002. Son compte-rendu et son bilan ont été respectivement établis le 14 et le 25 mars 2002. C'est donc un délai de près de dix ans qui sépare le débat public organisé par la CNDP et l'enquête publique.

La définition du cahier des charges pour le projet CFAL

Le cahier des charges a pour objet de préciser, pour les phases d'études ultérieures au débat (études préliminaires, avant projet sommaire, ...) les objectifs et les caractéristiques principales du projet CFAL ainsi que les enjeux à prendre en compte, en particulier ceux résultant des conclusions du débat public. La desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et, en particulier, celle de la plate-forme de l'aéroport de Saint-Exupéry devront également être examinées.

1.3.2 Les enjeux et les objectifs du projet CFAL

La création de nouvelles infrastructures ferroviaires répond à de nombreux enjeux qu'il convient d'examiner globalement. Elle permet la desserte de nouveaux bassins de vie et d'emplois satisfaisant ainsi les enjeux d'aménagement du territoire et de développement économique.

En favorisant le rail, mode de transport respectueux de l'environnement, elle répond également aux objectifs de développement durable.

L'ensemble de ces éléments est pris en compte dans les études des infrastructures qui cherchent à optimiser dans un secteur donné l'écoulement des flux de transports.

La décongestion ferroviaire mais aussi routière face à la croissance des flux de transports

Le débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a permis de constater que les trafics de voyageurs et de marchandises en transit par Lyon sont actuellement majoritaires sur la route. Le diagnostic des déplacements sur la route comme sur le rail met en évidence la prépondérance de l'axe Saône-Rhône pour le transit, ainsi que la saturation des infrastructures du nœud Lyonnais, en raison de la superposition de ce transit avec les trafics internationaux, nationaux et régionaux de voyageurs ainsi qu'avec le trafic de fret local.

La prise en compte du scénario « Multimodal Volontariste » des schémas de services collectifs de transports à l'horizon 2020, associé aux besoins de développement des transports régionaux de voyageurs de la région Rhône-Alpes, se traduirait au droit de l'agglomération lyonnaise, selon les études engagées par RFF, par un doublement du besoin en capacités ferroviaires. De la même manière, le schéma directeur des ports fluviaux du bassin Saône-Rhône identifie des possibilités de développement très importantes pour le fret fluvial.

Le contournement ferroviaire de Lyon, maillon-clé de la mise en œuvre de la Magistrale Eco-fret, contribuera à une diminution significative du nombre de poids lourds empruntant les voiries de l'agglomération lyonnaise à l'horizon de la mise en œuvre du projet.

Une amélioration significative des performances du fret ferroviaire pour le transit Nord - Sud.

Au service d'une performance du fret ferroviaire en rupture par rapport au passé récent, le CFAL devra permettre :

- d'offrir des sillons fret équitablement répartis sur l'ensemble de la journée,
- d'offrir des sillons performants et en nombre suffisant sur de grandes distances,
- de mieux utiliser ces sillons (en faisant circuler des trains plus longs et plus rapides).

D'une manière générale, il devra permettre au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire d'offrir des sillons à qualité garantie pour le fret aux opérateurs ferroviaires nationaux ou internationaux.

Une contribution au développement des services régionaux de voyageurs

Des circulations fret transiteront encore par le centre de LYON, mais le report à l'écart de l'agglomération d'un nombre important de trains de fret de transit Nord-Sud libérera des capacités au sein du nœud ferroviaire lyonnais, donnant ainsi à la Région Rhône-Alpes la possibilité de mettre en œuvre un renforcement des services régionaux de voyageurs, moyennant le cas échéant des aménagements complémentaires du nœud ferroviaire lyonnais.

L'augmentation de l'offre de transport ferroviaire régionale de voyageurs qui pourra en découler contribuera à diminuer le recours au transport routier.

Le renforcement de la desserte de l'aéroport de Saint- Exupéry

L'aménagement de cette infrastructure nouvelle et ses interactions avec le réseau ferroviaire existant à l'Est de l'agglomération permettront également d'élaborer un schéma de fonctionnement d'ensemble renforçant les dessertes depuis les autres villes de Rhône-Alpes au départ ou à destination de la gare de Saint-Exupéry et favorisant le recours aux transports collectifs.

Ces aménagements offriront aux Rhônalpins un accès privilégié à la gare de Saint-Exupéry confortant le statut de l'aéroport, sa vocation internationale et son rôle de pôle multimodal.

Le Cahier des Charges souligne que ces divers enjeux et objectifs, qu'il conviendra de préciser au cours des études, devront clairement apparaître aux différents stades d'élaboration du projet.

Une infrastructure à insérer dans des territoires sensibles qu'il conviendra de respecter

Les fuseaux d'étude du contournement de Lyon seront recherchés à l'intérieur du périmètre présenté (volume 3 - pièce C, page 37), qui tient compte des apports du débat public.

Ce périmètre comporte deux secteurs distincts. Le premier secteur, dit secteur Nord, commence au Nord d'AMBERIEU-EN-BUGEY et englobe la ligne ferroviaire existante LYON-CHAMBERY.

Le second secteur, dit secteur Sud, se situe au Sud de cette ligne ferroviaire LYON-CHAMBERY et permet l'inscription de la partie Sud du contournement de LYON.

Alors que les contours du secteur Nord du périmètre sont clairement définis, ceux du secteur Sud devront être précisés par les études préliminaires du contournement fret de LYON et par un processus de concertation associant les divers acteurs locaux.

Le débat public a mis en évidence les principaux enjeux d'aménagement et d'environnement que le projet devra prendre en compte. Quelques-uns de ces enjeux sont précisés ci-après : il ne s'agit pas d'une approche exhaustive, les études socio-économiques et d'environnement à conduire tout au long de l'élaboration du projet permettront des analyses plus complètes.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA)

L'aire métropolitaine lyonnaise connaît un important mouvement de périurbanisation.

Des communes situées de plus en plus loin de Lyon voient leur population croître.

D'autres deviennent des lieux d'emplois.

Cet étalement urbain insuffisamment organisé et coordonné a des effets négatifs pour l'ensemble de la métropole : perte d'identité, consommation importante d'espaces agricoles et naturels, dégradation des paysages, disparition des poumons verts proches des secteurs urbains denses, ségrégation sociale, développement des déplacements en voiture particulière, engendrant saturation et pollution.

Au cours de l'élaboration de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, l'Etat, en association avec les collectivités locales, a montré la nécessité de maîtriser les facteurs favorisant l'étalement urbain et de lutter contre ses effets négatifs, en particulier dans les secteurs jugés les plus sensibles.

En effet dans la partie où l'urbanisation est déjà forte mais diffuse avec des centres de service et un réseau viaire secondaire très faiblement structurés, il convient de préserver les espaces naturels et d'organiser le développement des villes.

La DTA préconise de limiter l'urbanisation dans le territoire concerné par le contournement fret et de préserver un réseau maillé d'espaces naturels, paysagers et ruraux sur l'ensemble de la métropole.

Ce réseau maillé devrait aussi garantir la préservation des poumons verts que constituent les Balnes Viennoises, et le maintien d'exploitations agricoles périurbaines.

Le CFAL doit s'inscrire dans le cadre de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Des enjeux environnementaux spécifiques

Un territoire riche en activités agricoles

Le projet devra minimiser l'impact sur les structures agricoles et préciser les mesures compensatoires à mettre en œuvre : aménagements fonciers, mobilisation des stocks de terroirs agricoles effectués par la SAFER, rétablissement des voies et réseaux d'irrigation, déplacement éventuel de sièges d'exploitations agricoles, ...

Paysages

Une attention particulière devra être apportée aux franchissements des vallées du Rhône et de l'Ain.

Les autres paysages intéressants se situent dans la partie Sud-est du projet qui se caractérise par une succession de collines et de vallées plus ou moins prononcées, avec une utilisation des terres agricoles localement orientées vers les cultures pérennes (vergers, cultures maraîchères...). Il s'agit donc d'un paysage aux formes végétales et topographiques variées, appréciées pour leur qualité. Il conviendra d'apporter une attention particulière à l'insertion paysagère du projet dans ces secteurs.

Protection de la ressource en eau

La zone d'étude comprend plusieurs cours d'eau (Ain, Rhône, canaux de Miribel et de Jonage, Ozon...), sensibles à la pollution chronique et accidentelle. Des mesures appropriées devront être proposées pour éviter les risques de pollution accidentelle et chronique induits par le projet.

Le projet devra également prendre en compte la circulation des eaux souterraines et superficielles et prévoir les éléments techniques de compensation en cas d'impacts sur ces ressources.

Limitation des nuisances urbaines

Le projet permettra de réduire dans une large proportion les nuisances occasionnées par le passage de nombreux trains de fret sur les axes traversant le centre de l'agglomération lyonnaise du Parc de la Tête d'Or à la Guillotière, ou passant par Perrache.

C'est un avantage qui permettra la reconquête du centre-ville, dans une perspective de lutte contre l'étalement urbain.

Néanmoins, le projet devra veiller à limiter les nuisances nouvelles dans les secteurs traversés.

Une attention particulière sera apportée dans la phase de recherche de tracé aux nuisances phoniques et aux effets de coupure vis-à-vis des aires urbaines de la zone d'étude, notamment AMBERIEU, GIVORS, VIENNE et les agglomérations de l'Est et du Sud-Est lyonnais.

Pour ce qui concerne les protections phoniques, le projet devra privilégier les protections à la source.

1.3.3 Les fonctionnalités du projet

Permettre le développement du fret ferroviaire nord-sud en l'écartant du centre de Lyon

Au service d'un objectif de développement ambitieux du trafic ferroviaire de fret à l'horizon 2020 entre le Nord et le Sud de l'Europe, le projet de contournement et de desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise assurera les fonctionnalités suivantes :

- faciliter et développer prioritairement l'écoulement des trafics de fret de transit Nord-Sud au droit de l'agglomération lyonnaise, en offrant des sillons à qualité garantie sur l'ensemble de la journée, via un itinéraire adapté à ce trafic ;
- participer à la structuration de l'itinéraire d'acheminement des marchandises vers l'Italie, dans le cadre du volet fret de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin ;

- améliorer la desserte des sites ferroviaires régionaux de fret (chantier de transport combiné de Vénissieux et gare de triage de SIBELIN), tout en permettant la desserte optimale des principaux sites logistiques actuels et en projet de la plaine de l'Ain, de l'Est lyonnais et du Nord Isère.

Ce contournement permettra de reporter à l'Est un grand nombre de trains de fret passant actuellement par le centre de Lyon, mais il demeurera néanmoins un faible trafic fret de transit via les gares de Part-Dieu et Perrache, compte tenu du niveau global du trafic de fret attendu et de la nécessaire mobilisation de tous les itinéraires du réseau ferroviaire en cas de besoin.

S'agissant des échanges Nord-Sud, le CFAL comportera deux sections :

- une section Nord, entre la ligne LYON-CHAMBERY et la ligne de la Bresse, complétée le cas échéant par la branche Sud de la future ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dans la région d'AMBERIEU si l'option d'une ligne mixte permettant la circulation des trains de voyageurs ainsi que l'écoulement d'une partie des trains de marchandises est retenue. Pour que cette section soit fonctionnelle, elle sera complétée, dans le secteur de Saint-Fons/Vénissieux, par les aménagements nécessaires à une meilleure connexion entre la ligne Lyon-Chambéry et les deux lignes historiques de la vallée du Rhône (rive droite et rive gauche du Rhône) ;
- une section Sud entre la ligne Lyon-Chambéry et les deux lignes historiques de la vallée du Rhône, selon un raccordement sur ces deux lignes qui reste à préciser entre Vénissieux et le secteur de VIENNE.

Les études du projet CFAL devront examiner le fonctionnement de l'infrastructure dans l'hypothèse d'une mise en service différée de la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Pour les liaisons avec l'Italie, la décision ministérielle du 25 janvier 2001 relative à la nouvelle ligne ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin, a demandé à RFF d'approfondir les études préliminaires de l'itinéraire d'acheminement des marchandises vers l'Italie à partir du secteur de LYON / AMBERIEU, en tenant compte des synergies possibles avec le contournement fret de Lyon et la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin - Rhône.

Le contournement offrira ainsi la possibilité d'acheminer, d'une part, des trafics entre l'Europe du Nord ou le Nord de la France et l'Italie, mais aussi, d'autre part, entre la péninsule ibérique ou le Sud de la France et l'Italie, via la liaison ferroviaire Lyon - Turin.

Les fonctionnalités du projet CFAL définies ci-dessus fondent ainsi la localisation de l'infrastructure à l'Est de l'agglomération lyonnaise. Ce contournement ferroviaire, qu'il conviendra de concevoir selon les derniers standards européens en matière de caractéristiques techniques pour le transport de marchandises, devra permettre aux opérateurs existants ou futurs des sauts significatifs de performance et de capacité, tant pour le transport de fret classique que pour le transport combiné à la fois entre la France et l'Italie, mais aussi pour le transit dans la vallée du Rhône.

Il devra également être ouvert à d'éventuels services d'autoroute ferroviaire.

L'aménagement d'une telle infrastructure devra permettre de réduire le risque inhérent au transport de marchandises dangereuses, en permettant leur report sur le rail.

Renforcer la desserte ferroviaire de l'aéroport de Saint-Exupéry, en combinant l'utilisation du réseau existant et la réalisation d'infrastructures nouvelles.

Le débat public sur le contournement ferroviaire de Lyon a montré qu'il convenait de prendre en compte les fonctionnalités suivantes en matière de services voyageurs :

- prolonger les liaisons Rhin/Rhône vers l'aéroport de Saint-Exupéry, voire au delà ;
- permettre le renforcement des liaisons ferroviaires entre les villes de la région Rhône-Alpes et l'aéroport de Saint-Exupéry.

Sans remettre en cause la finalité première du contournement ferroviaire, à savoir la constitution d'un axe performant et capacitaire pour le transit nord-sud de marchandises avec une priorité donnée au fret tant sur le plan de l'attribution des capacités que sur celui de la gestion des aléas, la configuration des infrastructures à concevoir dans le cadre du présent projet de contournement devra rendre possible :

- le renforcement des dessertes de l'aéroport de Saint-Exupéry, notamment de ou vers les villes du Sillon alpin et SAINT-ÉTIENNE,
- une continuité de desserte entre les gares de Saint-Exupéry et de LYON - Part Dieu.

Dans le cas d'une utilisation qui devra rester limitée du contournement ferroviaire par des circulations voyageurs, il sera nécessaire de tenir compte de la circulation de marchandises dangereuses sur ce dernier, et de la qualité garantie des sillons fret à offrir.

1.3.4 Les études à réaliser

Les études du projet CFAL seront conduites selon les procédures réglementaires en vigueur et en étroite concertation avec les populations et les partenaires concernés.

Une attention particulière sera portée sur le respect de l'agriculture, de l'environnement et de l'habitat.

Les phases d'élaboration du projet

Les études seront menées en application du cahier des charges.

Les études préliminaires permettront de comparer plusieurs fuseaux dits du kilomètre, mais dont la largeur pourra être adaptée, pour retenir celui dans lequel seront étudiés des tracés.

Cette comparaison sera faite à partir de critères fonctionnels, notamment les performances pour le trafic fret et la compatibilité avec les fonctionnalités voyageurs envisagées pour la desserte de l'agglomération et de l'aéroport de Saint-Exupéry, de critères environnementaux, techniques et socio-économiques.

Cette phase comportera un temps consacré à la consultation des services de l'État, des élus, des milieux socioprofessionnels et des associations.

Dans le cadre des études préliminaires, une priorité sera donnée à la recherche des fuseaux de la section Nord entre la région d'AMBERIEU et la ligne existante LYON-CHAMBERY, en vue de ne pas entraver les études du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre LYON et TURIN et de proposer dès que possible un schéma qui permette le renforcement des dessertes voyageurs de l'aéroport de LYON - Saint-Exupéry. Pour la section Sud du contournement, il conviendra au préalable de figer les contours du périmètre d'études.

Cette recherche de fuseaux pour la section Nord sera accompagnée de l'examen des aménagements nécessaires au sein du nœud ferroviaire lyonnais pour permettre aux circulations de fret ferroviaire de rejoindre les deux lignes existantes de la vallée du Rhône.

En particulier, devront être définis les aménagements éventuels à réaliser entre l'Est Lyonnais et Lyon ainsi qu'au niveau du raccordement de SAINT-FONS.

Sur la base des décisions prises à l'issue de la phase de consultation locale qui conclura les études préliminaires, **les études d'Avant-Projet Sommaire** auront pour objet de déterminer les tracés pertinents de l'ensemble des infrastructures nouvelles à l'intérieur du fuseau retenu.

Ces études comporteront également une phase de concertation informelle avec les élus locaux, associations et acteurs socio-économiques. Une analyse environnementale détaillée sera réalisée à l'occasion de ces études ainsi qu'une évaluation socio-économique du projet.

Ces éléments une fois approuvés seront intégrés au dossier qui servira de support à la **concertation inter-administrative**, aux **concertations entre l'État et les collectivités territoriales** et à l'**enquête préalable à la déclaration d'utilité publique** du projet et pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A la suite de ces procédures, **les études d'Avant-Projet Détaillé** permettront de définir précisément les caractéristiques des infrastructures afin d'établir les dossiers d'appel d'offres en vue des travaux. Ces études feront l'objet d'une approbation ministérielle préalable à l'engagement des travaux.

Les études du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise seront conduites en coordination avec celles de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône et de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon – Turin, ceci afin d'assurer la parfaite cohérence de ces infrastructures. Les incidences du projet de contournement fret de Lyon sur les lignes existantes de la Bresse et de la vallée du Rhône seront également examinées.

Proposer une réalisation progressive de l'ensemble des infrastructures nécessaires

Les études porteront sur la recherche et la comparaison de l'ensemble des solutions envisageables. Elles intégreront également les possibilités de réalisation par phases, en relation avec les diverses fonctionnalités évoquées ci-dessus et le découpage fonctionnel du projet entre sections Nord et Sud, afin d'accompagner le développement progressif des services.

Ces études devront garantir la cohérence avec :

- l'augmentation prévisible des trafics sur les sections de lignes concernées et la mise en œuvre éventuelle de nouveaux services tels que l'autoroute ferroviaire ;
- l'objectif d'offrir au fret ferroviaire des sillons à qualité garantie sur l'ensemble de la journée, y compris dans le cadre de la seule réalisation de la section Nord du contournement de LYON et de ses raccordements aux lignes de la vallée du Rhône via l'emprunt du secteur de SAINT-FONS / VENISSIEUX.

La mise en œuvre du projet à travers une structure de pilotage pour une meilleure efficacité et une plus grande transparence

La mise en œuvre du projet s'effectuera sous l'égide d'un Comité de pilotage spécifique, composé de l'Etat, des collectivités et notamment de la Région Rhône-Alpes, de RFF et de la SNCF.

Le Comité de pilotage du projet s'appuiera sur un comité technique destiné à suivre et orienter la mise en œuvre du projet aux différentes étapes de son élaboration.

Par ailleurs, tout au long du processus d'élaboration, RFF assurera l'information des élus locaux, associations et organisations socioprofessionnelles via les moyens les plus pertinents.

Une lettre d'information périodique ainsi que la mobilisation d'un site Internet interactif pourront notamment être mis à profit.

1.4 RAPPEL DES ETAPES ANTERIEURES

Le CFAL a fait l'objet d'un débat public d'octobre 2001 à février 2002 qui portait également sur le contournement autoroutier de l'ouest lyonnais (COL).

A l'issue de celui-ci, la décision ministérielle du 16 mai 2003 a lancé les études préliminaires de la partie nord du projet. Elle a également défini le cahier des charges CFAL, qui doit principalement proposer un itinéraire fret de qualité, améliorer les dessertes des sites fret de l'agglomération lyonnaise, et contribuer, pour la circulation des voyageurs, à la desserte ferroviaire de l'aéroport de Saint-Exupéry.

Le projet a été inscrit au CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003 et repris au CIACT (Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires) du 14 octobre 2005.

Les études préliminaires ont exploré, puis comparé, différentes familles de tracés possibles représentées par des fuseaux d'études de 1 000 mètres.

Sur la base de ces études, la décision ministérielle du 3 avril 2007 a retenu un fuseau et demandé à RFF d'engager les études d'avant projet sommaire (APS) qui ont débuté dès l'été 2007.

Par décision du 23 décembre 2009, le ministre a approuvé le dossier d'APS du CFAL nord et demandé le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à l'horizon de la fin 2010. Il a également validé les études préliminaires de la partie sud du CFAL et engagé les études d'APS.

Le CFAL est inscrit dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Il est par ailleurs cité comme un élément important pour atteindre les objectifs inscrits dans l'engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009.

1.5 PROCEDURES

- 2003** Analyse d'opportunité du projet,
Débat portant sur les objectifs et caractéristiques principales du projet,
Définition du Cahier des Charges,
Décision Ministérielle du 16 mai 2003

- 2005** Consultation des acteurs locaux concernés (été 2005),
Cadrage du programme et choix d'un fuseau de 1 000 m
Décision Ministérielle du 26 décembre 2005

- 2007** Etudes de variantes à l'intérieur du fuseau de 1 000 m
Choix d'une bande d'enquête publique. Définition de la consistance, des caractéristiques du projet et de son coût de réalisation.

- 2009** Consultation des acteurs locaux et des administrations
Décision Ministérielle du 23 décembre 2009

- 2010** Demande d'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP et pour la mise en compatibilité des PLU, le 4 octobre 2010 par le Directeur Régional de RFF.

- 2011** Arrêté inter préfectoral du 28 mars 2011 fixant le cadre de l'enquête publique.

1.6 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) est une infrastructure ferroviaire nouvelle qui s'intègre dans une stratégie de développement des grands projets ferroviaires à l'échelle nationale et internationale. Le CFAL vise à constituer un axe ferroviaire performant en permettant :

- des reports d'itinéraire du nœud ferroviaire lyonnais qui connaît une congestion en heure de pointe, en particulier dans la traversée de la gare de la Part-Dieu, point principal de convergence des convois de fret en transit nord/sud,
- un report modal de la route vers le rail,
- l'amélioration de la qualité de service pour le trafic fret France-Italie, et en particulier l'accès aux Alpes et au tunnel de base LYON-TURIN, avec un raccordement prévu dans le secteur de Grenay,
- l'amélioration du service rendu aux transports régionaux de voyageurs en libérant de la capacité au cœur de l'agglomération, en particulier grâce au raccordement de LA BOISSE qui permet de récupérer de la capacité sur la ligne existante LYON-AMBERIEU,
- la liaison directe entre les principales villes de la région et la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry,
- la limitation des nuisances urbaines, et la réduction des risques liés au transport de matières dangereuses en centre ville.

Le territoire concerné par le programme s'étend d'AMBERIEU-EN-BUGEY au nord, à VIENNE au sud, avec des travaux se décomposant ainsi :

- aménagements ponctuels en gare d'AMBERIEU-EN-BUGEY,
- création d'une infrastructure nouvelle entre LEYMENT au nord, et SOLAIZE au sud,
- réalisation d'un nouveau franchissement du Rhône entre SOLAIZE et VIENNE (tracé à l'étude).

L'infrastructure nouvelle, divisée en deux sections, comporte :

- une section nord, entre LEYMENT dans l'Ain et SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU dans le Rhône,
- une section sud entre SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU et SOLAIZE (SIBELIN).

Dans l'attente de la réalisation du CFAL Sud, les trains utilisant le CFAL Nord devront utiliser la section de ligne existante entre GRENAY, SAINT-FONS et SIBELIN.

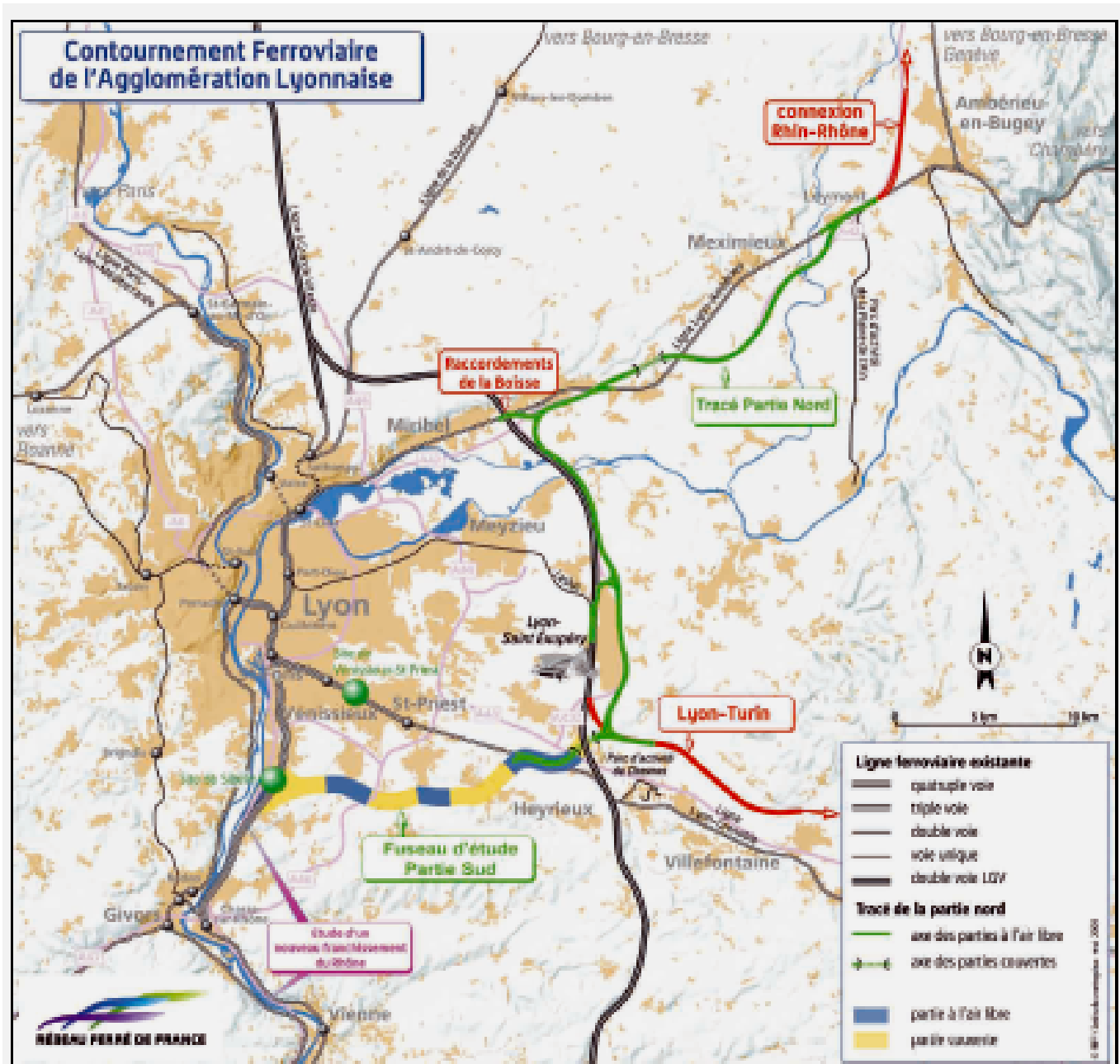
La partie nord du CFAL qui se développe sur près de 48 km réalisera le maillage du réseau existant et permettra de relier entre elles :

- la voie ferrée LYON-GRENOBLE au sud et la future ligne LYON-TURIN,
- la voie ferrée LYON-AMBERIEU-EN-BUGEY et à terme la branche sud de la LGV Rhin-Rhône,
- la gare de LYON-Saint-Exupéry.

Elle permettra la circulation de trains de fret, y compris si nécessaire des trains d'autoroutes ferroviaires à grand gabarit (transport de poids lourds de tous types sur des trains spéciaux de fret) et la circulation de trains voyageurs : trains à grande vitesse (TGV), TER et TERGV.

Le coût du projet CFAL Nord est estimé pour la section nord à 1,5 milliard d'euros, dont 138 millions pour l'ensemble des mesures d'insertion et des mesures compensatoires du projet.

Carte d'ensemble du projet CFAL



1.7 LA CONCERTATION

1.7.1 Vers un projet exemplaire sur le plan environnemental

Le comité de pilotage et l'Etat ont insisté pour que ce projet soit exemplaire en matière d'insertion et de protection des populations. RFF souhaite que ce projet soit également exemplaire en matière de concertation avec les acteurs locaux et les populations.

Le mini Grenelle au printemps 2008 : la présentation du projet, le déroulement, les apports

Le « mini-Grenelle » du CFAL mis en place par Monsieur Dominique BUSSEREAU à l'issue de sa visite sur le territoire de la Côtière le 12 février 2008, s'est tenu le 19 mai 2008 à VILLIEU-LOYES-MOLLON (Ain) sous la présidence de Monsieur Pierre SOUBELET, Préfet de l'Ain.

Soixante invitations avaient été lancées, et plus de 100 personnes ont participé à cette réunion.

A la demande des élus de la Côtière, deux observateurs membres de la mission « *Concertation débat public* » du Ministère de l'Equipeement, Céline BRAILLON et Thierry MASNOU ont assisté à cette journée.

Le public était essentiellement composé d'élus locaux des différentes collectivités concernées, des représentants du monde socio-économique local, des associations de riverains et des usagers des transports. Les services régionaux et départementaux de l'Etat (DRE, DDE, DIREN, DRIRE, DDAF) ainsi que la SNCF étaient également présents.

Sur chacun des sujets (économie, environnement naturel, bruit, vibrations, ressource en eau, risques industriels), RFF a fait un point sur l'avancement des études, et un expert spécifique pour chacun des thèmes abordés a donné son point de vue sur la qualité des études et a également apporté un éclairage complémentaire à l'occasion des questions de la salle.

A l'issue de chacun des exposés, les participants ont pu poser des questions, réagir, et développer leurs arguments. En ce sens, le forum du CFAL a incontestablement permis l'expression de tous. Toutefois, les oppositions qui sont restées fortes contre le fuseau A se sont focalisées sur la question du phasage. Tous les intervenants ont confirmé l'opportunité du projet et son urgence au regard des conclusions du Grenelle de l'environnement, et notamment du développement des circulations de TER et de l'effort à engager en matière de report modal des marchandises de la route vers le fer.

En conclusion, si tous les points de divergence n'ont pas été réglés, ce forum a permis d'approfondir le dialogue entre l'Etat, RFF et les acteurs locaux.

A l'issue de ce Grenelle, le Préfet coordonnateur a conclu lors du comité de pilotage de juin 2008 que les débats avaient montré que le fuseau A était compatible avec les principes du Grenelle de l'Environnement. Le fuseau A a été confirmé par la décision ministérielle en septembre 2008.

Les acquis de la consultation sur les études d'Avant Projet Sommaire (APS)

Suite à la consultation de l'hiver 2008-2009, le comité de pilotage a préconisé que les prochaines phases d'études de la partie nord du CFAL définissent des conditions exemplaires d'insertion du projet dans son environnement. En effet, la structure du territoire qui se situe en grande partie dans un espace périurbain composé d'habitations, d'activités industrielles et est traversé par des infrastructures de transport existantes, impose une réflexion approfondie sur les conditions d'insertion du projet et les mesures de protection à mettre en œuvre.

Le levier économique et de développement durable que constituera le projet, par la possibilité de raccordement des activités industrielles à une desserte de qualité, nécessitera de se rapprocher des acteurs concernés, afin d'identifier leurs besoins et de susciter des développements de nouveaux embranchements ferroviaires privés.

Ainsi pour la partie nord, la concertation a été poursuivie en vue de préparer l'enquête publique et d'améliorer l'insertion du projet. D'où l'importance d'assurer un retour sur la consultation menée, les avis recueillis, et de travailler sur les conditions d'insertion du projet qui seront présentées à l'enquête.

La préparation de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique suppose une action d'information large des populations riveraines.

1.7.2 La préparation de l'enquête publique

En vue de la préparation de l'enquête publique, les dispositifs décrits ci-dessus ont été pérennisés :

- contact permanent avec les acteurs locaux,
- réunions publiques à la demande de ces derniers (JONS en avril 2009, NIEVROZ en décembre 2009, DAGNEUX en mars 2010),
- alimentation du site Internet,
- mise en place d'outils pédagogiques : films de présentation du projet, films en trois dimensions montrant l'insertion du projet dans les territoires traversés, interviews d'acteurs.

Cette période a vu la tenue de :

- 25 réunions avec des élus (conseils municipaux et communautaires, groupes de travail locaux),
- 13 réunions en face à face avec des maires,
- 18 réunions avec des riverains (entreprises, particuliers, agriculteurs),
- 2 réunions avec associatifs et socioprofessionnels,
- 3 réunions avec des parlementaires.

1.7.3 Synthèse sur la concertation

Avec les décisions ministérielles du 15 avril 2009 et du 23 décembre 2009, le projet dispose d'une inscription concrète dans le territoire avec une origine (LEYMENT), une extrémité (le site de triage de SIBELIN) et un tracé connu.

Depuis le débat public de 2001 - 2002, l'opportunité du projet CFAL a toujours été confirmée.

Avec le temps et l'augmentation du nombre de circulations de trains de voyageurs, sa réalisation est maintenant perçue comme urgente.

Il n'en demeure pas moins que le tracé suscite de fortes inquiétudes locales et seule la poursuite du dialogue et de la concertation locale permettront d'aboutir à un projet accepté, enrichi de ses échanges avec le territoire.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui est maintenant connu dans sa globalité, a évolué dans la continuité du projet présenté lors du débat public en répondant aux fonctionnalités identifiées et en s'inscrivant dans le périmètre géographique initial.

1.8 LES AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE

Réseau Ferré de France, Maître d'ouvrage du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise a confié la réalisation de l'étude d'impact au groupement constitué des bureaux d'études TRACTEBEL Engineering et ASCONIT Consultants.

Le dossier d'étude d'impact a été rédigé en s'appuyant sur les études et dossiers suivants :

- les études d'Avant Projet Sommaire - Dossier Ministériel de novembre 2009;
- les études hydrauliques réalisées en 2008 – 2009 par HYDRATEC (Rhône, Ain et Albarine) et SETEC (petits cours d'eau),
- les études écologiques réalisées par ECOSPHERE (2009 - 2010) et MOSAIQUE (2007 – 2008),
- les études acoustiques réalisées par ACOUPLUS en 2008 (état initial, protections réglementaires) et 2009 (protections améliorées, effets indirects),
- les études vibratoires réalisées par VIBRATEC en 2008,
- les études paysagères et architecturales réalisées par SOBERCO PAYSAGE en 2008-2009 (études paysagères et parti d'aménagement paysager) et le cabinet SPIELMANN (conception architecturale des ouvrages d'art, 2008),
- les études géotechniques et hydrogéologiques menées par GIPEA en 2007- 200,
- le bilan socio-économique et le bilan « carbone » réalisés par SYSTRA en 2009.

L'état initial de l'environnement a été rédigé par ASCONIT Consultants. à partir de fin 2007. Il a fait l'objet de mises à jour périodiques.

L'étude d'impact prend ainsi en compte l'ensemble des éléments connus jusqu'à début 2010. L'étude d'impact a été finalisée en 2010.

2. LES MODALITES DE LA PROCEDURE

2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur demande présentée par Monsieur le Préfet de l'Ain, en date du 18 novembre 2010 et enregistrée le 22 novembre 2010, les Présidents des Tribunaux Administratifs de GRENOBLE et de LYON ont désigné, par décision conjointe datée du 16 décembre 2010 n° E1000315 modifiée le 3 janvier 2011, une commission en vue de procéder aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique des travaux liés au projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) - partie nord - section SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) à LEYMENT (01), dans sa traversée des départements de l'Ain, du Rhône et de l'Isère, sur le territoire des communes suivantes :

- AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE, BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL, NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON, dans l'Ain,
- GRENAY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON, dans l'Isère,
- COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU, dans le Rhône.

La commission d'enquête était composée des personnes suivantes :

Président : Monsieur Gérard BLONDEL

Membres titulaires :

Monsieur Bruno STERIN
Monsieur Pierre-Yves FAFOURNOUX
Monsieur Emmanuel ADLER
Monsieur Jacques FURZAC

Membres suppléants :

Madame Mireille LETEUR
Madame Dominique BOULET-REGNY,
Monsieur Bernard SEBIRE.

En cas d'empêchement de Monsieur Gérard BLONDEL, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Bruno STERIN, membre titulaire de la commission. En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

2.2 PERIODES ET LIEUX D'ENQUETE, PERMANENCES DES COMMISSAIRES ENQUETEURS

Après consultation des commissaires enquêteurs, et en concertation avec les services de la Préfecture de l'Ain, en particulier avec Madame ABEL et Monsieur COUCHE, les lieux, dates et heures des permanences de chacun des membres titulaires de la commission d'enquête ont été arrêtés.

L'ouverture de l'enquête publique a été ordonnée par un arrêté inter préfectoral de l'Ain, du Rhône et de l'Isère en date du 28 mars 2011.

AMBERIEU-EN-BUGEY a été retenue commune siège de l'enquête.

L'arrêté précisait les dates et la durée de cette enquête, du 26 avril 2011 au 3 juin 2011 inclus.

L'arrêté précisait en outre que :

- le dossier d'enquête était mis à la disposition du public dans les mairies suivantes : AMBERIEU-EN-BUGEY, BALAN, BELIGNEUX, BEYNOST, LA BOISSE, BRESSOLLES, CHARNOZ-SUR-AIN, CHAZEY-SUR-AIN, DAGNEUX, LEYMENT, MEXIMIEUX, MONTLUEL, NIEVROZ, PEROUGES, SAINT-DENIS-EN-BUGEY, SAINT-MAURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON (01), COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU, ET GREY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON (38) ;
- des registres d'enquête destinés à recevoir les observations du public seront mis à sa disposition dans les mairies précitées aux heures habituelles d'ouverture,
- les observations pourront également être transmises, par courrier, au président de la commission, en mairie d'AMBERIEU-EN-BUGEY, siège de l'enquête publique.
- des membres de la commission d'enquête recevront les observations du public au cours des permanences dans les différentes communes concernées par le projet.

Il a été prévu de tenir soixante et une (61) permanences aux jours et lieux suivants :

COMMUNES	PERMANENCE 1	PERMANENCE 2	PERMANENCE 3
AMBERIEU	27/04 de 8h00 à 11h00	18/05 de 14h30 à 17h30	03/06 de 14 h 30 à 17 h 30
BALAN	02/05 de 10h00 à 12h00	18/05 de 16h00 à 18h00	
BELIGNEUX	06/05 de 14h00 à 17h00	16/05 de 14h30 à 17h30	03/06 de 9h00 à 12h00
BEYNOST	26/04 de 9h00 à 12h00	04/05 de 9h00 à 12h00	30/05 de 14h00 à 17h00
LA BOISSE	9/05 de 15h30 à 18h30	20/05 de 14h00 à 17h00	31/05 de 15h30 à 18h30
BRESSOLLES	16/05 de 9h00 à 12h00	03/06 de 15h00 à 18h00	
CHARNOZ-SUR-AIN	28/04 de 16h30 à 19h30	23/05 de 14h00 à 17h00	
CHAZEY-SUR-AIN	04/05 de 16h30 à 18h30	25/05 de 16h30 à 18h30	
COLOMBIER-SAUGNIEU	13/05 de 9h00 à 12h00	16/05 de 14h00 à 17h00	
DAGNEUX	06/05 de 9h00 à 12h00	11/05 de 15h00 à 18h00	31/05 de 9h00 à 12h00
GREY	20/05 de 16h00 à 18h15	23/05 de 16h00 à 18h15	
JANNEYRIAS	06/05 de 15h00 à 18h00	12/05 de 15h00 à 18h00	
JONS	06/05 de 9h30 à 11h30	13/05 de 9h30 à 11h30	
LEYMENT	06/05 de 15h00 à 18h00	01/06 de 14h30 à 17h30	
MEXIMIEUX	03/05 de 9h00 à 12h00	25/05 de 14h30 à 17h30	30/05 de 14h30 à 17h30
MONTLUEL	03/05 de 14h30 à 17h30	17/05 de 14h30 à 17h30	03/06 de 14h00 à 17h00
NIEVROZ	30/04 de 8h30 à 11h30	18/05 de 8h30 à 11h30	
PEROUGES	9/05 de 14h00 à 17h00	27/05 de 15h00 à 18h00	
PUSIGNAN	29/04 de 9h00 à 12h00	09/05 de 9h00 à 12h00	
SAINT-DENIS-EN-BUGEY	26/04 de 9h00 à 11h00	19/05 de 9h00 à 11h00	
SAINT-LAURENT-DE-MURE	24/05 de 9h00 à 12h00	27/05 de 14h30 à 17h30	30/05 de 9h00 à 12h00
SAINT-MAURICE-DE-REMENS	29/04 de 14h30 à 17h30	13/05 de 14h30 à 17h30	
SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU	04/05 de 15h00 à 18h00	20/05 de 15h00 à 18h00	31/05 de 14h30 à 17h30
VILLETTE D'ANTHON	10/05 de 15h00 à 18h00	27/05 de 14h00 à 17h00	3/06 de 14h00 à 17h00
VILLIEU-LOYES-MOLLON	29/04 de 14h00 à 17h00	14/05 de 9h00 à 12h00	28/05 de 9h00 à 12h00

2.3 INFORMATION DU PUBLIC

L'annonce de l'enquête a été faite par les soins de la Préfecture de l'Ain dans les annonces légales de six journaux régionaux diffusés dans les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône :

- LE PROGRES DE L'AIN	du 01/04/2011 et 02/05/2011
- LA VOIX DE L'AIN	du 01/04/2011 et 06/05/2011
- LE PROGRES DE LYON	du 01/04/2011 et 02/05/2011
- LE TOUT LYON	du 02/04/2011 et 30/04/2011
- LE DAUPHINE (édition de l'Isère)	du 01/04/2011 et 29/04/2011
- LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE	du 01/04/2011 et 29/04/2011

et deux journaux à diffusion nationale :

- LE MONDE	du 01/04/2011 et 29/04/2011
- LE FIGARO	du 01/04/2011 et 29/04/2011

Les mairies concernées par l'enquête publique ont affiché l'avis d'enquête sur les panneaux habituels réservés à cet effet. Aucune contestation n'a été relevée concernant ce point.

Un affichage sur le terrain a été également effectué par les services de RFF avec constat d'huissier.



2.4 CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier complet était rangé dans une mallette comprenant douze volumes au format A3 traitant les thèmes suivants :

Présentation générale

- Comment lire le dossier d'enquête publique
- Glossaire des termes techniques et des sigles

Volume 1 : Pièce A Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives

Volume 2 : Pièce B Plan de situation
Pièce D Plan général des travaux

Volume 3 : Pièce C Notice explicative

Volume 4 : Pièce E Etude d'impact
E1 Résumé non technique

Volume 5 : **E2** Auteurs des études
E3 Définition du programme et appréciation de ses impacts
E4 Justification du choix du fuseau d'études
E5 Etat initial de l'environnement

Volume 6 : **E6** Présentation du projet
E7 Analyse des impacts du projet sur l'environnement et présentation des mesures proposées
E8 Analyse des effets du projet sur la santé publique
E9 Analyse des coûts collectifs et bilan énergétique
E10 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et difficultés rencontrées
E11 Evaluations d'incidences NATURA 2000

Pièce F Avis de l'autorité environnementale et mémoire complémentaire du Maître d'ouvrage

Volume 7 : Pièce G Evaluation socio-économique
Pièce H Dossier de cohérence intermodale et ferroviaire

Volume 8 : Pièce I : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
I1 Notice Générale

Volume 9 : Pièce I : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
I2 Département de l'Ain

Volume 10 : Pièce I : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
I3 Département de l'Isère

Volume 11 : Pièce I : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
I4 Département du Rhône

Volume 12 : Pièce J Les bilans de concertation et du débat public.

L'ensemble était assez volumineux (le poids total du dossier était de 18 kilos). Toutefois, la très bonne qualité de la rédaction et des supports cartographiques a permis une bonne appropriation du dossier par le public.

3. PREPARATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1 PRISE DE CONNAISSANCE DU PROJET

Chaque membre de la commission a obtenu un dossier auprès de la Préfecture de son département. Le 15 mars 2011, les commissaires enquêteurs ont visés toutes les pièces des dossiers consultables par le public. Les registres destinés à recevoir les observations du public ont été signés et paraphés.

Le même jour, une réunion de travail a été organisée à la Préfecture de l'Ain, pour la présentation du projet aux membres de la Commission d'enquête.

Cette présentation a été faite par Messieurs CUVILLIER responsable du projet à RFF, CHARVET, SIMOND, et LIORENS, chargés d'études.

Monsieur FLOURENS, Directeur Régional Rhône-Alpes Auvergne, a également participé à la réunion.

La réunion avait pour ordre du jour :

- les objectifs du projet,
- la présentation générale du CFAL Nord :
 - principales caractéristiques
 - fonctionnalités et trafics
 - Bilan socio-économique.
- l'insertion du projet dans l'environnement,
- l'organisation de l'enquête publique :
 - la mise à disposition du Dossier d'enquête,
 - la logistique (communication, circulation de l'information, ...)

3.2 VISITE DES LIEUX PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission a jugé utile de reconnaître avec le Maître d'ouvrage l'ensemble du tracé du CFAL Nord et son environnement et de visiter certains sites en particulier.

Cette visite a été organisée le 22 mars 2011.

Tous les membres de la Commission d'enquête étaient présents, sauf M. SEBIRE excusé, et l'équipe projet de RFF.

Les neuf points suivants ont été vus :

- le nœud ferroviaire d'AMBERIEU-EN-BUGEY et le raccordement du CFAL au réseau existant,
- le nœud ferroviaire de Grenay et la connexion avec le LYON-TURIN,
- SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU et le raccordement à la ligne LYON-GRENOBLE,
- l'arrivée du CFAL en gare de Saint-Exupéry,
- VILLETTE D'ANTHON, le marais de Charvas,
- le raccordement voyageurs de La BOISSE,
- DAGNEUX, le jumelage, la réduction de la consommation d'espace,
- le pont de CHAZEY-SUR-AIN, le hameau du Buchin et le franchissement de l'Ain,
- LEYMENT, le raccordement du CFAL au réseau existant.

Pendant l'enquête, chaque membre titulaire de la Commission a aussi visité les sites correspondant aux communes dans lesquelles il assurait ses permanences, afin d'examiner certaines questions spécifiques évoquées par le public.

Carte du tracé du CFAL Nord et communes concernées par l'enquête publique



3.3 REUNIONS PUBLIQUES

La Commission à sa majorité n'a pas estimé utile d'organiser une réunion publique pendant la durée de l'enquête publique au vu du bilan de la concertation faisant apparaître que de nombreuses réunions avaient été tenues antérieurement

- le mini Grenelle le 19 mai 2008 à VILLIEU-LOYES-MOLLON, puis trois réunions publiques : JONS en avril 2009, NIEVROZ en décembre 2009, LA BOISSE en mars 2010;
- 25 réunions avec les élus (conseils municipaux, conseils communautaires, groupes de travail locaux), 13 réunions avec les maires,
- 18 réunions avec les riverains (entreprises, particuliers, agriculteurs),
- deux réunions avec les associatifs et socioprofessionnels,
- trois réunions avec les parlementaires.

3.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête s'est déroulée du mardi 26 avril 2011 au vendredi 3 juin 2011 inclus.

Le dossier a été consultable par le public dans les mairies des communes concernées, aux heures d'ouverture habituelles. Toutes les permanences prévues dans l'arrêté d'ouverture d'enquête pour recevoir les observations du public par un membre de la commission d'enquête ont été tenues.

A la fin de l'enquête, les maires des 25 communes concernées par le projet de la DUP et des 22 communes concernées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ont déclaré clos les registres d'enquête et les ont remis aux membres de la Commission.

3.5 FAITS REMARQUABLES ET INCIDENTS AU COURS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête s'est déroulée dans un climat d'opposition majoritaire au projet, mais néanmoins courtois. Il s'agissait en effet d'une enquête complexe :

- par son amplitude géographique, concernant 25 communes, avec des populations inquiètes,
- par sa technicité (12 rapports comprenant au total 1800 pages au format A3, soit un dossier d'enquête publique pesant 18 kilos),
- par des liaisons futures prévues à des dates incertaines de mises en service compliquant ainsi la partie technique du dossier.

Pour sa part, la Commission d'enquête a dû consacrer depuis janvier 2011 un temps très important pour étudier le dossier, visiter les lieux et examiner toutes les observations du public.

La participation du public a été significative :

- 12 418 observations provenant du public, des élus, d'associations, d'acteurs économiques,
- une forte demande pour approfondir l'étude d'un projet alternatif au tracé A présenté par la 3 CM (Communauté de Communes du Canton de MONTLUEL).

Enfin, en réponse aux deux questions du maire de DAGNEUX parlant d'une interview donnée par le Président de la Commission dans deux journaux (le Progrès et le Journal de la Côte), la Commission d'enquête estime utile de préciser que :

- concernant la motivation de cette intervention dans la presse, le Président a répondu à une sollicitation de ces deux journaux,
- sur l'utilité de donner une interview au regard de l'enquête, la Commission agit en toute indépendance, tant vis-à-vis de l'autorité administrative que du Maître d'ouvrage, et qu'elle fait ce qu'elle juge utile de faire afin d'assurer la bonne information du public.

4. OBSERVATIONS GENERALES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

4.1 OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER

L'examen du dossier d'enquête a conduit les commissaires enquêteurs à porter sur celui-ci, des avis concernant les points forts et les points faibles. Ils ont estimés qu'ils pouvaient en avoir 2 lectures :

- un dossier très bien fait (1800 pages) constitué de nombreuses photos, beaucoup de couleurs, de graphiques explicatifs, de cartes, de données, d'un résumé non technique de l'étude d'impact synthétisant le projet, très précis, la division en 12 volumes accompagnée d'un guide de lecture en facilitant la compréhension ;
- un dossier si précis et si complet qu'il devient difficilement consultable par le citoyen.

Les principales interrogations de la Commission d'enquête ont été les suivantes :

- les études sont basées sur des hypothèses incertaines (réalisation du CFAL Sud, de la ligne LYON-TURIN et de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône), ce qui complique la compréhension du dossier et de ses fonctionnalités) ;
- le tracé **A** retenu a évolué au Nord, avec notamment l'abandon du départ à AMBRONAY au profit de LEYMENT (décision ministérielle de 2009) ;
- l'apparition de la virgule de LA BOISSE en 2008 ;
- le bilan carbone est incomplet : il manque le bilan de la phase chantier, alors que l'Autorité Environnementale a souligné dans son rapport du 10/11/2010 que l'empreinte carbone en phase chantier, pour la branche Est de la LGV Rhin Rhône ne devenait nulle qu'après sa 12^{ème} année d'exploitation, (ce bilan étant dû au traitement à la chaux des sols de faible portance).

4.2 DEMANDES COMPLEMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Dès la clôture de l'enquête, la Commission a fait plusieurs demandes de précisions au Maître d'ouvrage.

- Par courrier du 9 juin, le Président de la Commission a demandé à RFF d'établir un Mémoire en réponse à la contre-proposition déposée en mairie d'Ambérieu-en-Bugey. Ce courrier figure dans l'Annexe I du Mémoire en réponse de RFF.
- Par courrier électronique du 20 juin 2011, la Commission a demandé des précisions sur les vingt questions suivantes :
 1. compte tenu de l'abandon de la section initialement prévue jusqu'à AMBRONAY, quelles sont désormais les conditions transitoires et permanentes prévues pour assurer la gestion du trafic sur la gare d'AMBERIEU-EN-BUGEY en intégrant la suppression du PN 34 ?
 2. au niveau de LEYMENT, pourquoi la solution de jumelage avec l'autoroute n'est-elle pas retenue ?
 3. au niveau du lotissement Le Buchin à VILLIEU-LOYES-MOLLON, quel est le traitement des nuisances sonores prévu ?
 4. au niveau de CHAZEY-SUR-AIN, quelles dispositions spécifiques sont prévues pour le passage de la gravière et de son plan d'eau ?
 5. au niveau de LA BOISSE, quel est le projet choisi pour la mise en place de la « virgule », par ailleurs non incluse dans la décision ministérielle de 2005 ?

6. au niveau de PEROUGES, quel traitement est prévu pour la gestion des délaissés et, considérant les observations formulées par APRR dans son courrier daté du 27 mai (point n° 4), de l'échangeur autoroutier, quel est l'impact de ces dépenses sur le budget du projet ?
7. au niveau de SIBELIN, quel est la capacité de la plate-forme pour assurer une bonne gestion du trafic de fret ?
8. au niveau de SAINT-FONS, quelle gestion est prévue pour la ligne PLM sud avant la mise en service du tronçon sud du CFAL ?
9. au niveau de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU, pourquoi une nouvelle base de travaux est-elle prévue alors que celle de Grenay semble toujours opérationnelle ?
10. dans quelles conditions les études en cours sur le « nœud ferroviaire lyonnais » auront-elles un impact sur le projet du CFAL ?
11. en matière de prévention des nuisances sonores, mais également des vibrations, existe t-il des normes pour les semelles de frein et quelles sont les améliorations techniques attendues sur les matériels roulants ?
12. avec le raccordement du CFAL sur la ligne historique à LA BOISSE, quel est le gain de temps espéré par le CFAL sur le trajet AMBERIEU - LYON Part-Dieu (2 ou 7 min) ?
13. en matière de bilan carbone, pourquoi la phase chantier n'a t-elle pas fait l'objet d'une évaluation et quelle sera la situation à l'horizon 2020 ?
14. en matière de modélisation de l'impact acoustique, plusieurs cartes sont absentes du dossier mis à l'enquête publique, au niveau du tunnel de GRENAY mais également à NIEVROZ, pourquoi ?
15. sur NIEVROZ, comment le problème des inondations est-il traité ?
16. dans quelles conditions le raccordement du CFAL au PIPA est-il prévu ?
17. compte tenu du contexte géographique et physique, mais également de l'évolution du développement démographique et économique de la région est de Lyon, quels sont les impacts sur la comparaison des fuseaux ?
18. quelles sont les dispositions prises pour assurer la cohérence entre le CFAL et les divers projets de transports collectifs en gestation, à l'instar du projet sur le CFEL (LYON-CREMIEU) porté par le collectif PARFER ?
19. si le dossier mis à l'enquête présente quelques informations sur la question, de quelles manières le rétablissement des voies de circulation est-il prévu sur le parcours CFAL, en particulier sur BELIGNEUX et JONS ?
20. au niveau de PUSIGNAN, quelles mesures sont prises pour assurer la pérennité de la zone d'activités Syntex Parc.

Enfin, et de façon plus large, la Commission d'enquête a souhaité des précisions complémentaires sur:

- la définition actualisée des objectifs du CFAL (des incohérences ayant été constatées),
- une comparaison multicritère du projet CFAL et de la contre-proposition, à l'aide d'un tableau détaillé analysant les enjeux économiques, environnementaux, sociétaux (populations impactées...), industriels (valorisation du fret...), et agricoles (délaissés ...).
- Par courrier électronique du 21 juin 2011, la Commission a demandé des précisions concernant les trafics et l'étude socio-économique.

4.3 REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

RFF a établi deux mémoires (datés d'août 2011) qui sont joints en Annexe au présent rapport :

Annexe I : « Expertise d'un tracé alternatif pour le contournement fret de l'agglomération lyonnaise »
 Annexe II : « Eléments de réponse à la Commission d'enquête ».

Les deux courriers électroniques des 20 et 21 juin 2011 de la Commission figurent en Annexes 9 et 10 dans le mémoire « Eléments de réponse à la Commission d'Enquête » établi par RFF.
 Pour chacun des thèmes généraux et particuliers qu'ils ont analysés, les commissaires enquêteurs ont pu tenir compte des réponses apportées par RFF.

5. INVENTAIRE ET EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE

Dans le premier sous-chapitre, le décompte des observations et demandes du public sera présenté.
 Dans le second, les observations et demandes seront analysées par grands thèmes
 Les observations concernant spécifiquement chaque commune seront analysées et commentées.
 Enfin le sous-chapitre 4 sera consacré à l'examen de la contre-proposition de tracé « alternatif ».

5.1 INVENTAIRE DES OBSERVATIONS ET PREMIERE SYNTHESE

5.1.1 Décompte brut des observations

COMMUNES	Observations			dont			
	Total	consignées	annexées	Pétitions ⁽¹⁾	Délibérations	Associations	Institutions
AMBERIEU	1190	83	1107	975	1	7	25
BALAN	540	11	529	517	0	0	1
BELIGNEUX	820	111	709	709	1	0	0
BEYNOST	204	14	190	188	0	0	0
LA BOISSE	906	48	858	848	1	1	1
BRESSOLLES	292	44	248	241	1	0	0
CHARNOZ-SUR-AIN	2894	189	2705	2705	0	0	0
CHAZEY-SUR-AIN	9	6	3	0	0	0	1
COLOMBIER-SAUGNIEU	6	5	1	0	0	0	0
DAGNEUX	2741	115	2626	2564	1	2	3
GRENAY	16	14	2	0	0	0	1
JANNEYRIAS	5	5	0	0	0	1	0
JONS	37	37	0	0	0	0	0
LEYMENT	13	3	10	5	0	0	1
MEXIMIEUX	35	33	2	0	1	0	1
MONTLUEL	26	20	6	0	1	1	3
NIEVROZ	1486	31	1455	1389	1	0	0
PEROUGES	4	2	2	0	1	0	1
PUSIGNAN	3	2	1	0	0	0	0
SAINT-DENIS-EN-BUGEY	34	24	10	0	0	0	0
SAINT-LAURENT-DE-MURE	13	9	4	0	1	0	0
SAINT-MAURICE-DE-REMENS	2	1	1	0	0	0	0
SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU	14	10	4	0	0	2	2
VILLETTE D'ANTHON	173	9	164	159	0	0	5
VILLIEU-LOYES-MOLLON	955	183	772	750	1	2	2
TOTAL	12418	1009	11409	11050	11	16	47

⁽¹⁾ Lettres-type pétition : **1 882**

Pétitions (signatures) : **9 168**

5.1.2 Première synthèse des observations recueillies

L'opposition au tracé A et la contre-proposition de tracé « alternatif »

Les pétitions et lettres-pétition signées par 11 050 représentent 90 % des observations.
A noter cependant qu'environ 10 % des signataires n'habitent pas dans la zone d'enquête.

Ces pétitions traitent presque toujours des mêmes problématiques (nuisances sonores, atteintes à l'environnement, augmentation des risques naturels et technologiques, délaisés, ...) exprimant l'opposition au tracé inscrit dans le fuseau A, au profit d'un tracé « alternatif » passant plus à l'Est et desservant le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA).
Elles demandent une étude comparative entre ces deux tracés.

Ce tracé « alternatif » a été présenté lors des réunions publiques organisées par les communes et il était visible sur Internet pendant la durée de l'enquête publique.

Il a été remis au Président de la Commission d'enquête sous forme de contre-proposition¹ le 3 juin 2011, à AMBERIEU-EN-BUGEY, siège de l'enquête.
De ce fait, il n'a pas été déposé dans les autres communes concernées.

Cette contre-proposition est soutenue par seize maires de communes rattachées à trois EPCI (3 CM, CCMP, CCPA), dont trois maires de communes situées en dehors du périmètre.
Elle est également soutenue par cinq parlementaires de l'Ain.

La Commission d'enquête a demandé à RFF d'établir un mémoire en réponse sur ce tracé.
Ce mémoire est présenté en Annexe I. et il comprend la contre-proposition.

La Commission présente sa propre analyse de cette contre-proposition dans le sous-chapitre 5.4.

Le phasage du projet CFAL Nord

Deux autres questions ont été fréquemment soulevées par le public :

- pourquoi la branche évitant AMBERIEU-EN-BUGEY avec raccordement au Nord a-t'il été abandonné (décision ministérielle du 23/12/ 2009) ?
- pourquoi un décalage de réalisation entre le CFAL Nord et le CFAL Sud ?

Si ces deux points n'étaient pas traités à terme, le projet serait réduit à minima et perdrait une grande partie de son intérêt.

¹ « Expertise d'un tracé alternatif pour le contournement fret de l'agglomération lyonnaise »
Maître d'Ouvrage : Communauté de Communes du Canton de MONTLUEL.
TTK (juin 2011).

5.2 ANALYSE DES PRINCIPAUX THEMES EVOQUES PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE

5.2.1 Le choix du fuseau A

Les différentes phases ayant abouti au choix du fuseau **A** sont rappelées ci-dessous :

a- La décision de l'Etat et le cahier des charges du projet.

A l'issue du débat public de 2001-2002, la décision ministérielle du 16 mai 2003 a fixé le cahier des charges du projet et demandé l'engagement des études préliminaires de la partie Nord du CFAL, comprise entre AMBERIEU-EN-BUGEY et la ligne existante LYON-GRENOBLE.

Cette décision était notamment motivée par le souhait de ne pas retarder le déroulement des études préliminaires de l'itinéraire fret de la liaison LYON-TURIN.

Le cahier des charges (mai 2003) décrit ainsi les objectifs du projet :

- une désaturation ferroviaire mais aussi routière face à la croissance des flux de transport ;
- une amélioration significative des permanences du fret ferroviaire pour les trafics Nord Sud ;
- une contribution au développement des services régionaux de voyageurs ;
- le renforcement de la desserte de l'aéroport Saint-Exupéry.

L'intérêt du projet a été rappelé lors du CIADT du 18 décembre 2003.

b - Les phases de consultation définies dans la circulaire « SELIGMANN »

Selon cette circulaire, chaque phase d'étude se conclut par une période de consultation des acteurs locaux, mise en œuvre sous l'autorité du Préfet de Région et de la Direction Régionale de l'Equipeement.

c - Etudes préliminaires et consultation de l'été 2005

Les études préliminaires de la partie Nord du CFAL ont été menées de 2003 à 2005. Elles ont fait l'objet d'une consultation officielle entre le 3 mai 2005 et le 20 juillet 2005.

Quatre fuseaux avaient alors été identifiés entre le secteur d'AMBERIEU-EN-BUGEY et le point de raccordement du CFAL à la ligne LYON-GRENOBLE. Ils se situaient sur trois départements, l'Ain, l'Isère et le Rhône. Le dossier de consultation a été adressé à près de **300 acteurs locaux**.

Sept réunions ont été tenues au cours de cette période, à la demande des élus ou des associations. A l'issue de la consultation, le Ministre a retenu le **fuseau A** (décision ministérielle du 26 décembre 2005) pour la partie Nord du CFAL, et engagé les études de tracé d'APS pour la partie Nord.

d - La consultation de fin 2008 début 2009

Les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) du CFAL Nord se sont poursuivies entre 2005 et 2008. Elles ont fait l'objet d'une consultation de mi-novembre 2008 à mi-février 2009.

Le dossier de consultation transmis à cette occasion constituait une synthèse des dossiers d'études d'APS. Toutes les communes ont été destinataires de plans détaillés au 1/5000ème de leur territoire.

Pendant la consultation sur les études d'APS, cinq réunions publiques ont été organisées. Les principaux avis recueillis peuvent être regroupés en trois grandes familles :

1) Les avis émanant d'habitants de la Côtière (de NIEVROZ à BELIGNEUX) contestent encore le choix du fuseau A. Ces avis demandent l'ouverture d'études comparatives avec d'autres variantes, notamment le fuseau C écarté en 2005, à la fin des études préliminaires.

2) Les avis émanant du secteur constituant l'interface entre la branche Sud de la LGV Rhin - Rhône et le CFAL au Nord d'AMBERIEU-EN-BUGEY insistent sur la nécessaire cohérence entre ces deux projets.

Les raccordements entre le CFAL et le réseau ferré existant sur AMBRONAY, très impactant pour cette commune, sont rejetés. Ils perdraient en effet, leur utilité à la mise en service de la branche Sud, cinq ans environ après la réalisation de la partie Nord du CFAL.

3) Les autres avis demandent des améliorations du projet : insertion environnementale, protections phoniques, rétablissements de voiries, amélioration du jumelage avec l'autoroute ...

Le bilan de la consultation a été présenté lors du comité de pilotage du projet le 3 mars 2009.

Le Préfet a proposé au Ministre :

- de valider le contenu des études d'APS du CFAL Nord et de préparer l'enquête publique,
- de démarrer le projet du CFAL Nord à LEYMENT en attente de la réalisation de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône,
- d'affiner l'insertion du projet dans son environnement afin de le rendre exemplaire.

Synthèse sur le choix du tracé A

Les décisions ministérielles du 15 avril 2009 et du 23 décembre 2009 ont inscrit concrètement le projet CFAL dans le territoire, avec une origine au Nord à LEYMENT et une extrémité au Sud, le site de triage de SIBELIN et un tracé connu.

Depuis le débat public de 2001-2002, l'opportunité du projet a toujours été confirmée. Avec le temps et l'augmentation du nombre de circulation de trains de voyageurs, sa réalisation est maintenant perçue comme urgente.

Il n'en demeure pas moins que son tracé suscite de fortes inquiétudes locales.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, qui est maintenant connu dans sa globalité, a évolué dans la continuité du projet présenté lors du débat public, en répondant aux fonctionnalités identifiées, en s'inscrivant dans le périmètre géographique initial.

Au cours de l'enquête publique, le public s'est exprimé :

- pour le principe du CFAL,
- contre l'abandon du point de départ du projet à AMBRONAY,
- très largement contre le fuseau **A**, non pas en tant que tel, mais en comparaison avec un tracé alternatif faisant l'objet d'une contre-proposition (étude TTK) déposée le dernier jour de l'enquête en mairie d'AMBERIEU-EN-BUGEY,
- pour la remise en cause du raccordement du CFAL à la ligne historique de LA BOISSE,
- pour exprimer son inquiétude quant au traitement des nuisances sonores et visuelles et sur le volet environnemental du projet en général.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête constate que :

- le public n'est pas opposé au principe du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,
- le fuseau **A** correspond en tous points au cahier des charges fixé par l'Etat à RFF :
 - désaturation ferroviaire mais aussi routière, face à la croissance des flux de transports,
 - amélioration significative du fret ferroviaire pour les trafics de transports Nord Sud,
 - contribution aux services régionaux des voyageurs,
 - renforcement de la desserte voyageurs de l'aéroport de Saint-Exupéry,
 - un doublet de lignes (CFAL / Ligne historique) facilitant l'entretien et l'exploitation du réseau en permettant de dévier en cas d'incidents ou d'accidents,
 - une infrastructure à insérer dans les territoires sensibles qu'il conviendra de respecter avec la directive territoriale d'aménagement comme guide ;
- le public est défavorable au fuseau **A**, objet de l'enquête, en comparaison avec le tracé alternatif objet d'une contre-proposition (étude TTK) .

Nombre de personnes se prononcent en faveur du jumelage avec les infrastructures existantes, afin d'éviter une coupure supplémentaire du territoire, et pour une réduction des nuisances.

Pour autant, comme le souligne l'Autorité Environnementale dans son avis du 10/11/2010, le jumelage ne peut être considéré comme la solution la moins gênante sur l'environnement que si les impacts propres au jumelage sont correctement évalués, puis évités, réduits, et si nécessaire compensés.

Enfin, d'autres demandes ont été clairement faites :

- les impacts cumulés notamment en matière de bruit devraient être examinés,
- les impacts sur les emprises sont importants (délaissés entre les infrastructures).

5.2.2 Les fonctionnalités du projet CFAL

De nombreuses observations ont concerné les fonctionnalités du projet, sur les points suivants :

- le contournement d'Ambérieu-en-Bugey et le raccordement à la LGV Rhin-Rhône,
- la « virgule de LA BOISSE »,
- le secteur de Saint-Exupéry,
- le raccordement sur la ligne LYON-GRENOBLE,
- la plateforme de triage de SIBELIN.

Ces différents points sont examinés à la suite.

5.2.2.1 Le contournement d'AMBERIEU-EN-BUGEY et le raccordement à la LGV Rhin-Rhône

Les habitants d'AMBERIEU ont exprimé leur opposition au projet en raison des nuisances sonores, en particulier la nuit, et ce malgré les écrans acoustiques prévus ; ils réclament que le contournement de BOURG-en-Bresse et d'AMBERIEU soit intégré au projet de la LGV Rhin-Rhône.

Au-delà des nuisances sonores, le passage des trains fret par la gare d'AMBERIEU va entraîner une limitation du trafic à 180 trains par jour pour les deux sens, or ceci est incompatible avec les prévisions de trafic dès 2023 où il est prévu en scénario bas 215 trains pour écouler les flux Nord-Sud et Italiens.. L'accroissement du fret sur le tronçon AMBERIEU-LEYMENT limitera les possibilités d'accroissement des fréquences en heure de pointe pour les trains voyageurs LYON-AMBERIEU, avec des risques accrus de perturbations tant pour le fret que pour les voyageurs, aboutissant à une qualité de service dégradée et donc néfaste aux objectifs de développement.

A l'origine, le projet CFAL Nord prévoyait la création d'une voie nouvelle à partir d'AMBRONAY pour contourner AMBERIEU.

L'aménagement du tronçon LEYMENT-AMBRONAY a ensuite été incorporé au projet LGV Rhin-Rhône. Or, si la partie nord (DIJON-MULHOUSE) de ce projet est en cours de réalisation, aucune date n'a pu être avancée par RFF pour la réalisation de la partie Sud (tronçon LEYMENT-POINTRE).

Enfin, le public a massivement demandé le rétablissement du passage à niveau PN 34.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête **demande** que :

- l'Etat s'engage fermement sur un calendrier de réalisation rapide de la branche Sud de la LGV Rhin -Rhône, notamment sur le contournement de BOURG-EN-BRESSE et d'AMBERIEU-EN-BUGEY, soulageant ces deux gares et optimisant le CFAL., cette branche pouvant constituer une ligne autonome se raccordant à la ligne de La Bresse à VIRIAT. Cet engagement confirmerait la décision ministérielle du 23 décembre 2009 qui a justifié l'abandon d'AMBRONAY par la construction de la LGV Rhin-Rhône.
- que l'étude du tronçon VIRIAT- LEYMENT soit engagée rapidement, car ce maillon est indispensable pour atteindre l'objectif de trafic visé dans le projet du CFAL Nord.

5.2.2.2 La « virgule de LA BOISSE »

Cet aménagement permettant le raccordement de la nouvelle ligne sur l'ancienne ligne, pour rejoindre la Part Dieu, est contesté car, outre son coût élevé, n'était pas prévu au départ et qu'il n'a pas fait l'objet de la concertation.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission estime que cet aménagement présente plusieurs avantages :

- la mise en place de TERGV entre BOURG-EN-BRESSE - AMBERIEU et LYON apportera un gain de temps d'autant plus appréciable que les voyageurs y effectuent des trajets quotidiens,
- en cas d'incident sur l'ancienne voie, il y aura possibilité de basculer le trafic sur la nouvelle, sans toutefois évidemment assurer tous les arrêts prévus,
- un gain de temps pour les TGV Rhin Rhône,
- une diminution de trafic et donc des nuisances pour les riverains de l'ancienne ligne, ceci certes au détriment des riverains de la nouvelle ligne mais, outre qu'ils sont moins nombreux, les protections acoustiques devraient réduire les nuisances.

5.2.2.3 Le secteur de Saint-Exupéry

La Chambre de Commerce et d'Industrie de LYON, l'aéroport de LYON et la Transalpine souhaitent que le projet se réalise au plus tôt, afin de permettre un développement important du fret autour de plusieurs bases situées près de la ligne du CFAL et du débouché de la ligne LYON-TURIN, et de faire de LYON un véritable carrefour logistique européen pour les circulations Nord / Sud et Italie /Nord-Sud.

5.2.2.4 La base travaux de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU

Plusieurs habitants et en particulier les exploitants agricoles du secteur sont contre la localisation prévue qui consomme près de 30 ha de terres cultivables et crée une gêne en matière de circulation agricole. D'autres habitants craignent une circulation accrue des poids lourds sur un secteur déjà très chargé en particulier sur la route d'HEYRIEUX.

Toutes ces personnes s'étonnent que l'ancienne base travaux de GRENAY utilisée lors des travaux de la LGV Méditerranée et actuellement inoccupée ne soit pas réutilisée pour la base travaux du CFAL.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission prend acte du projet d'aménagement de l'ancienne base travaux de GRENAY en future plateforme d'autoroute ferroviaire.

5.2.2.5 La plateforme de triage de SIBELIN

Si ce lieu n'appartient pas au projet du CFAL Nord, il est clairement indiqué dans le dossier que le terminus du CFAL Sud se fera à cette gare de triage exploitée depuis longtemps par la SNCF. Certains estiment que la gare de SIBELIN n'est pas adaptée aux fonctionnalités prévues.

La Commission estime que le site de SIBELIN actuellement sous utilisé, mais permettant d'accueillir des trains de 750 m et bien situé par rapport aux industries chimiques du Sud Lyonnais, est un bon choix.

Commentaires de la Commission d'enquête

Sur ces trois derniers points, la Commission d'enquête **recommande** que :

- le CFAL Sud soit réalisé à la suite du CFAL Nord,
- RFF prenne en compte le développement économique du secteur, et qu'en accord avec les acteurs économiques locaux (CCI), il étudie la possibilité de réaliser des embranchements pour raccorder au CFAL les zones logistiques multimodales (Saint-Exupéry projet CAREX, GRENAY, L'ISLE D'ABEAU, ...).

5.2.2.6 La gare de LYON Part-Dieu

La gare de LYON Part-Dieu n'a fait l'objet d'aucune observation du public. Elle est pourtant au cœur de la problématique transport du Nœud ferroviaire Lyonnais (NFL), tant pour le fret que pour les voyageurs.

En 2010, le nombre journalier moyen de mouvements fret est de 59 pour 513 mouvements voyageurs. Enlever les mouvements fret dégage donc un nombre de sillons limités pour les voyageurs, en particulier en heure de pointe qui est l'heure cruciale pour le trafic voyageurs. Les projets de doublement des fréquences sur LYON - AMBERIEU et LYON - MACON en heure de pointe, l'arrivée des futurs TGV Rhin-Rhône et LYON-TURIN, et à terme des TGV PARIS-ORLEANS-CLERMONT entraîneront une saturation des voies et des quais de la gare de Part Dieu.

A court terme, le nouveau quai K sur une voie de service existante est en construction. De plus, il est envisagé de nouveaux accès pour les voyageurs sur les quais existants, afin de pouvoir dédoubler certains quais pour les trains courts. Une étude est en cours pour aménager un nouveau quai L, mais cela nécessite la création de deux voies supplémentaires le long des voies actuelles. Ces réflexions s'inscrivent dans le cadre de la mission sur le NFL confiée à Madame Marie-Line MEAUX, inspectrice générale de l'Équipement, au Ministère chargé du Développement Durable.

5.2.3 Les aspects socio-économiques

Très peu d'observations ont été enregistrées sur ce thème. Ces questions sont assez complexes (comme le calcul du taux de rentabilité interne ou TRI) et relèvent de la compétence de spécialistes.

Deux notes, l'une de « Aéroport de Lyon » et l'autre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de LYON plaident en faveur du projet qui vise l'accroissement des capacités du fret ferroviaire sur LYON avec un itinéraire à proximité de l'aéroport de Saint-Exupéry et du Sud Est Lyonnais, afin de permettre à l'un et l'autre de développer des plateformes logistiques de taille européenne.

L'association « La Transalpine », très attachée à la réalisation du projet LYON-TURIN, est également très favorable au projet CFAL, pour des raisons compréhensibles.

Les deux associations « RESPECT Environnement » et « Trait d'union pour Saint-Pierre » ont émis des critiques sur le volet socio-économique, en particulier en matière de prévision de trafic.

Elles doutent du report modal prévu de la route sur le rail et estiment que les trafics prévisionnels fret ne seront pas ceux prévus. Elles doutent aussi du trafic voyageurs prévu sur la liaison entre SAINT-ETIENNE et Saint-Exupéry, au vu du faible nombre de liaisons envisagées (3 AR/jour).

Commentaires de la Commission d'enquête

Hypothèses de base de trafic fret

Les hypothèses de base sur les taux de croissance du trafic fret conventionnel et combiné ont été choisies par le service économie - statistique et prospective du Ministère des Transports en 2005.

Ces chiffres ont été repris de l'étude réalisée en 2007 par « LOUIS BERGER France » pour RFF.

On constate ensuite en 2023 des progressions très fortes dues au transfert modal .

Ces progressions (de + 30 à 38% en 3 ans pour les 2 scénarios haut et bas) semblent très optimistes .

Pour 2035 par contre, les progressions (de + 60 à 80 % en 15 ans) paraissent atteignables, tout en nécessitant néanmoins des politiques contraignantes vis-à-vis du transport routier.

Hypothèses de base de trafic voyageurs

Si les critiques faites par les deux associations en matière de trafic voyageurs entre SAINT-ETIENNE et Saint-Exupéry semblent pertinentes, RFF précise que le trafic nouveau prévu sur les TER GV n'est pas pris en compte dans le calcul du Taux de rentabilité interne (TRI).

Par contre les accroissements de trafic sur les lignes TER traditionnelles semblent vraisemblables avec l'augmentation de fréquence prévue sur les lignes LYON - AMBERIEU - BOURG et LYON- MACON.

Ces bilans entrent bien en compte dans le calcul du TRI.

Méthodologie de calcul du TRI pour le CFAL

Si la méthodologie du calcul du TRI est bien établie, certains éléments pris en compte ne paraissent pas relever d'un calcul de rentabilité d'investissement. C'est le cas, par exemple, de la valorisation des gains de temps dans le calcul du VAN (bonus de 270 à 280 millions d'euros).

Par contre, le développement économique induit (création de plateformes logistiques) n'intervient pas dans le calcul, ni les bilans (bonus /malus) en matière de bruit et de sécurité pour les riverains des lignes anciennes et nouvelles (riverains de la gare de la Part-Dieu, ...).

S'il est logique que le calcul du TRI se fasse sur l'ensemble du projet CFAL Nord et Sud, il faut noter que ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du cout du CFAL Nord et 82 % du cout du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON - TURIN.

Sans cette imputation, quelque soit le scénario, le VAN serait négatif et le TRI inférieur à 4 %.

Il faut aussi noter la forte sensibilité du résultat à l'évolution des coûts du transport routier et du transport ferroviaire, un écart de 1 % (+/- 0,5 % sur l'hypothèse retenue) donnant un écart de 2 points sur le TRI.

Synthèse sur les aspects socio-économiques

Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.

Il est aussi très sensible aux hypothèses d'évolution du coût de l'énergie.

Enfin, il suppose une politique de transport favorable au rail, avec la mise en place de taxes dissuasives sur le transport par route (écotaxe) et non en autorisant des convois routiers de plus fort tonnage.

En conclusion, comme il est écrit dans le dossier, le calcul du TRI avec les méthodes actuelles n'est pas un élément déterminant pour un projet de contournement à dominante fret.

Il s'agit d'un projet structurant pour le moyen et le long terme, en vue de mettre en œuvre une politique volontariste de transport fret, afin de préserver l'environnement.

5.2.4 Les nuisances sonores

Les précisions et commentaires suivants proviennent d'une note du CETE de LYON intitulée « CFAL contexte acoustique ». La Commission d'enquête remercie pour son aimable participation et ses conseils le Département Environnement Territoires Climat du CETE, et plus particulièrement Messieurs Bernard MIEGE, chargé d'affaires, et Xavier OLYN, responsable de l'unité.

5.2.4.1 Rappel de notions d'acoustique ferroviaire

Le bruit produit par les trains a fait l'objet de nombreuses recherches depuis les années 70 et le mécanisme de génération est aujourd'hui bien connu.

On distingue **quatre** sources de bruit :

- **le bruit de roulement**, résultant du contact roue/rail (fer/fer) produit aux vitesses classiques par tous types de trains (voyageurs, fret),
- **le bruit aérodynamique**, résultant du déplacement d'une masse dans l'air produit au-delà de 320 km/h par les TGV,
- **le bruit de traction** produit par les motrices électriques ou diesel et décelable à très faible vitesse (< 60 km/h),
- **d'autres sources** généralement localisées au droit d'aiguillages, de ponts métalliques ou encore dans des courbes resserrées (bruit de crissement).

Chaque type de train (TGV, fret, TER, Corail,...) produit un bruit spécifique qui varie en fonction de sa vitesse. La prévision acoustique ferroviaire française se fonde sur une **base de données d'émissions acoustiques unitaires moyennes établie par RFF, la SNCF et le Ministère des transports..**

La base actuellement utilisée date de janvier 2006. Elle distingue une vingtaine de type de matériels ferroviaires types (rame complète comme les TGV / TER ou locomotive et wagon isolés pour les trains formés à la demande), couvrant par le biais d'équivalences plus d'une centaine de types de convois en circulation dans l'hexagone.

Chaque train dispose ainsi d'une « *signature acoustique* » qui correspond à l'histogramme du bruit mesuré à une distance conventionnelle de 25 m de la voie (norme ISO) à son passage.

Cette signature se caractérise par **le niveau maximal** au passage du train (le pallier) qui dépend de la vitesse du train et par **sa durée** qui dépend de la longueur et de la vitesse du train.

Dans la réalité, des écarts peuvent se produire d'un train à l'autre, mais utiliser une moyenne sur un nombre important de circulations permet une évaluation correcte du niveau de bruit prévisionnel.

Le bruit d'une infrastructure ferroviaire présente une alternance de périodes bruyantes (au passage des trains) et de périodes plus calmes qui dépend des autres sources présentes sur le site.

Pour caractériser l'exposition au bruit des populations, le législateur a fixé un indicateur, le LAeq (T).

T est associé à deux périodes : la diurne (6 h-22 h), et la nocturne (22 h-6h).

Cet indicateur caractérise non seulement le bruit moyen auquel est exposé le riverain, mais également une partie de la gêne qu'il ressent. De nombreuses enquêtes de gêne réalisées depuis plus de 25 ans (notamment par l'INRETS) s'accordent pour dire que le niveau LAeq(T) est représentatif d'environ 30 % de la gêne totale ressentie par la population, les 70 autres % restent propres à chaque individu.

En ce qui concerne la propagation du bruit, la France est en pointe au niveau européen et a développé dès 1996, une méthode de calcul de propagation du bruit intégrant la topographie, la nature des sols (absorbants ou réfléchissants), les obstacles (talus, bâtiments, écrans,...) et les effets météorologiques.

L'utilisation de cette **Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (NMPB)** (normalisée NF S 31133) est obligatoire pour toutes les études d'impact d'infrastructures de transport.

5.2.4.2 Le contexte réglementaire du projet CFAL

Le projet CFAL est une infrastructure ferroviaire nouvelle : il doit donc respecter le cadre législatif et réglementaire qui confère au **Maître d'ouvrage une obligation de résultat**.

Ces obligations sont fixées par les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement et précisées par l'arrêté du 8/11/99. Elles ont pour but d'éviter toute dégradation excessive de la qualité de vie des riverains et toute création de nouvelle situation préoccupante au regard du bruit.

Les textes réglementent uniquement la contribution acoustique propre du projet.

Les autres sources de bruit pré-existantes ne sont prises en compte que pour fixer l'objectif à respecter (c'est la notion d'ambiance sonore pré-existante modérée ou non).

Ainsi le législateur admet moins d'exigences pour une infrastructure s'insérant dans un paysage acoustique déjà altéré, que pour une infrastructure s'insérant dans un espace très calme.

Le long du CFAL (et malgré la présence de l'A42), **l'ambiance acoustique initiale est globalement modérée**, sauf cas très particuliers identifiés.

Les objectifs sont définis en LAeq (T) pour différents types de bâtiments.

Le législateur n'a pas prévu la protection des espaces extérieurs, mais uniquement la protection des personnes à l'intérieur des bâtiments.

Les niveaux correspondent au maximum admissible en façade extérieure des bâtiments sensibles.

Cette obligation concerne tous les bâtiments sensibles antérieurs au projet d'infrastructure (autorisés antérieurement à l'acte décidant de l'ouverture de l'enquête publique du projet (règle d'antériorité)).

Tableau des seuils réglementaires (arrêté du 8/11/99)

Niveaux sonores à respecter pour l'infrastructure projetée			
Type de locaux		Période	
		6 h - 22 h	22 h - 6 h
Logements	Zone d'ambiance sonore pré-existante modérée	63 dB(A)	58 dB(A)
	zone d'ambiance sonore pré-existante non modérée	68 dB(A)	63 dB(A)
Établissements de santé, de soins et d'action sociale	Salles de soins et salles réservées aux malades	60 dB(A)	58 dB(A)
	Autres locaux de santé de soins et d'action sociale	63 dB(A)	58 dB(A)
Établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs).		63 dB(A)	
Locaux à usage de bureaux	Zone d'ambiance sonore pré-existante modérée	68 dB(A)	

L'objectif est de ne pas dépasser 58 dB(A) en LAeq nocturne (22h - 6h) en façade des habitations existant avant le CFAL. Cet objectif doit être respecté pendant toute la durée de vie de l'infrastructure.

Conformément à l'instruction du 28/02/2002, les études prévisionnelles ont été faites à l'**horizon de mise en service + 20 ans**.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux trois à cinq ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Après la mise en service du CFAL, RFF sera tenu d'observer les effets du projet (notamment acoustiques) et l'instruction du 28/2/02 l'oblige à **vérifier le respect des objectifs réglementaires** conformément à l'article 5 de l'arrêté du 8/11/1999.

Le dernier point abordé par la réglementation concerne **le bruit pendant la période de chantier**.

Le Maître d'ouvrage est tenu d'informer les préfets et les maires des communes concernées des mesures qu'il entend mettre en œuvre pour limiter le bruit durant la période de chantier.

Le Préfet, après avis des maires des communes concernées et du Maître d'ouvrage, peut imposer des mesures particulières de fonctionnement du chantier, si les dispositions prévues lui paraissent insuffisantes. Ces modalités ne peuvent bien évidemment pas être fixées au moment de l'étude d'impact, mais seront à étudier dès que la désignation des entreprises sera connue.

5.2.4.3 L'évaluation de l'impact acoustique du CFAL

Pour respecter les seuils réglementaires, RFF réalise des études acoustiques prévisionnelles. Ces études permettent de répondre aux exigences de la réglementation sur les études d'impact. Elles servent à établir un état initial rigoureux, à évaluer l'impact du projet et à proposer des mesures de réduction adaptées. Mais ces mesures sont souvent l'occasion de multiples itérations entre les équipes de conception et l'acousticien et permettent au Maître d'ouvrage d'améliorer le projet et de réduire les risques eu égard à ses obligations de résultat, en se réservant par exemple, des marges de sécurité plus ou moins importantes sur certains paramètres de calcul (hypothèses de trafic, vitesse des convois ou encore données météorologiques).

Les études acoustiques des projets ferroviaires sont menées par des bureaux d'études spécialisés (l'étude acoustique du CFAL a été réalisée par ACOUPLUS, bureau d'études grenoblois qui dispose de nombreuses références dans le domaine de l'acoustique environnementale) selon la **méthodologie nationale détaillée dans la circulaire et l'instruction du 28/02/2002** relatives à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes.

Cette méthode est inspirée des projets routiers et détaillée dans l'ouvrage intitulé « Bruit et études routières - Manuel du chef de projet » coédité par le SETRA et le CERTU en 2001.

Les modélisations du projet CFAL ont été réalisées avec le **logiciel MITHRA** développé par le CSTB au milieu des années 90, qui constitue le principal logiciel utilisé pour les études d'impact en France. La représentation se fait généralement sous la forme de cartes isophones à 4 ou 5 m de hauteur (1er étage d'un bâtiment) établies sur chacune des périodes diurne et nocturne.

L'étude doit présenter l'**impact « brut » direct du projet, avant protections**.

Cet impact est apprécié sur la base d'évaluation prévisionnelle par modélisation. Le bureau d'études acoustiques repart du modèle informatique reconstituant l'état initial et insère les éléments de géométrie du projet (tracé en plan, profil en long, talus, ouvrages,...).

Les émissions acoustiques du projet sont ensuite « chargées » à partir des hypothèses de trafic (nature des convois et vitesses), de l'armement de la voie (les projets sont généralement dotés de caractéristiques optimisées les moins bruyantes, longs rails soudés et traverses en béton).

Les cartes isophones diurnes et nocturnes présentant la contribution propre du projet sont généralement complétées par des cartes affichant des étiquettes correspondant à des points de calculs réalisés sur un certain nombre de bâtiments sensibles représentatifs de la zone d'étude.

L'étude doit mettre en évidence les bâtiments exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Pour ces constructions, une analyse fine complémentaire (occupation, nombre d'étages, façades aveugles...) doit être diligentée.

Sur le projet du CFAL, les hypothèses de trafic proposées par RFF basées sur des trafics moyens journaliers annuels, conduisent à des niveaux d'émission sonore très similaires de jour et de nuit. Compte tenu de l'exigence réglementaire accrue la nuit, c'est la période nocturne qui est contraignante. Certains impacts acoustiques (positifs ou négatifs) peuvent exister bien au-delà des zones de travaux du fait de l'accroissement ou de la réduction des trafics, une fois l'infrastructure nouvelle mise en service.

L'instruction du 28/2/02 impose à RFF à traiter à l'occasion d'un projet d'infrastructure nouvelle tous les nouveaux Points Noirs du Bruit générés par l'augmentation significative du trafic, le caractère significatif étant vérifié à partir d'une variation supérieure à 2 dB(A) qui constitue le seuil de perception pour l'oreille humaine et l'incertitude de modélisation / mesures communément admise.

5.2.4.4 La recherche des protections et les mesures compensatoires

Le traitement dit « à la source » consiste à diminuer les nuisances sonores au plus près de l'endroit où elles sont générées, en agissant notamment sur la propagation du bruit au moyen d'écrans acoustiques ou de buttes (appelées aussi merlons ou modelés).

Un écran acoustique permet d'obtenir des gains moyens compris entre 6 et 8 dB(A) et dans le meilleur des cas des gains de 12 à 15 dB(A) en fonction des configurations.

Il doit être dimensionné de manière rigoureuse tant en hauteur qu'en longueur.

Un écran peut être constitué de matériaux réfléchissants (béton, acier, bois, polycarbonate...) ou absorbants (béton de bois, métal percé ou bois ajouré avec laines minérales,...).

En ferroviaire, le recours à des matériaux absorbants est fréquent, afin de limiter les effets de réflexion entre la caisse du train et l'écran. Les sujétions liées à la maintenance doivent également intervenir au moment du choix du matériau.

Une butte fonctionne comme un écran acoustique. Elle peut présenter un avantage en termes de coût et d'insertion paysagère, mais nécessite des emprises nettement plus importantes, notamment dans les situations de voie ferrée en remblai.

Une protection à la source doit être :

- **techniquement réalisable**, mais c'est généralement le cas sur les projets neufs où on dispose de latitudes suffisantes, notamment en terme d'emprises et d'accès,
- **acoustiquement efficace**, les logiciels de simulation du type Mithra permettent de tester l'efficacité de différents dispositifs, mais dans des situations d'immeubles hauts ou de vues dominantes sur le projet, cette efficacité peut rapidement baisser,
- **financièrement rentable**, la protection ne peut être envisagée qu'à partir d'une certaine densité de bâtiments à protéger, sous peine de voir des protections qui s'avèrent plus onéreuses que l'acquisition des constructions à protéger.

Pour le CFAL, RFF envisage un linéaire conséquent de protections à la source (le dossier soumis à la consultation en 2008 prévoyait 14 km de buttes et 8 km d'écrans) et des traitements individuels (une trentaine) sur des habitations isolées ou en complément de protections à la source insuffisantes.

Dans l'avant-projet, les mesures de réduction proposées apparaissent sous la forme de planches de localisation, accompagnées de cartes isophones avec protections, voire de cartes avec étiquettes.

Il peut également être intéressant de représenter des cartes d'efficacité des protections proposées.

5.2.4.5 Les limites de la réglementation française

a) Le respect de la réglementation n'est pas la garantie d'une absence de gêne

La réglementation française fixe le minimum réglementaire auquel est soumis le Maître d'ouvrage d'un projet d'infrastructure. Mais le respect des seuils réglementaires ne garantit pas l'absence de gêne.

Les seuils réglementaires sont le fruit d'un consensus économique, environnemental et social et on constate que le citoyen est également sensible à la dégradation en valeur absolue.

Ainsi il est plus difficile pour un riverain d'admettre de passer de 40 à 58 dB(A), que de passer de 56 à 58 dB(A), alors que dans les 2 cas, la réglementation est respectée.

b) Les limites du LAeq(T) et l'approche évènementielle

L'indicateur réglementaire LAeq(T) est plutôt considéré comme pertinent par les enquêtes de gêne (en tous cas pas plus mauvais que certains autres indicateurs beaucoup plus difficiles à quantifier et à prévoir), mais en ferroviaire, plus le trafic est faible et plus il a tendance à lisser les crêtes de bruit.

Les riverains sont particulièrement sensibles aux pics de bruit relevés au passage des trains.

Indépendamment d'une possible évolution de la réglementation, RFF a engagé des études sur le sujet. Aujourd'hui, on constate que les données d'émissions unitaires des trains sont connues et donc les niveaux maximaux au passage des trains, mais faire une prévision sur une approche de type événementielle nécessite de connaître les futurs horaires de passage ce qui n'est guère possible dans la gestion actuelle des projets.

c) La multi-exposition sonore et la notion de « gêne globale »

La réglementation française limite la contribution sonore du projet et fait, pour le moment, abstraction du bruit global résultant de la superposition du projet avec d'autres sources de bruit pré-existantes, ce qui est le cas à de multiples endroits pour le CFAL (aéroport, LGV, A42,...).

La circulaire du 28 février 2002 aborde la notion d'exposition multiple routière et ferroviaire lors de projets concomitants. Elle ne fixe pas le seuil réglementaire global, mais invite « *dans un souci de cohérence et d'optimisation des protections mises en œuvre, les différents maîtres d'ouvrage, à la recherche d'une solution globale pour le traitement des sites correspondants* ».

Ce point a été également souligné par l'Autorité Environnementale dans son avis du 10 novembre 2010.

Pour le CFAL, il s'agit de sources de bruit pré-existantes anciennes, en dehors du cadre de la circulaire.

Les sources de bruit générées par les infrastructures de transports fluctuent en permanence et les niveaux physiques ne suffisent pas à caractériser l'exposition des populations sur une longue période (comme l'exige la réglementation sur le bruit des infrastructures).

Il est essentiel d'introduire la dimension psychologique du bruit et ses effets en parlant non pas en terme de niveau de bruit, mais en terme de gêne. Quantifier la gêne, c'est d'abord disposer de descripteurs adaptés (appelés également indices). Le LAeq(T) est l'indice retenu sur le projet du CFAL.

Le recours à l'isolation de façade constitue une solution technique souvent bien adaptée aux cas de multi-exposition sonore. Les règles de calcul de l'isolement acoustique d'une façade retiennent le spectre normalisé routier comme base, quelle que soit l'infrastructure de transports terrestres considérée (route ou voie ferrée).

Dans certaines situations de multi-exposition, il est possible d'envisager des solutions de protections globales par écrans ou modelés. C'est notamment le cas pour des infrastructures parallèles situées du même côté des récepteurs à protéger et à une altimétrie comparable. On peut aussi, dans certains cas, chercher à masquer une des sources par une géométrie adaptée (voie en remblai par exemple).

Le jumelage des plates-formes ferroviaires et routières ou autoroutières oblige à mettre en place des dispositifs de protection anti-pénétration.

Les règles de dimensionnement sont précisées dans le guide technique GEFRA du SETRA (avril 2004). Dans certaines configurations (cas des plates-formes au même niveau et inter-distance comprise entre 17 m et 30 m), ce dispositif peut être un merlon de hauteur minimale de 3 m (4 m de préférence) qui apporte des gains acoustiques intéressants.

Ces dispositifs sont à adapter dans certains secteurs, par exemple aux abords des ouvrages de franchissement.

Commentaires de la Commission d'enquête

La question de la multi-exposition aux nuisances sonores est une question nouvelle, qui n'est pas traitée dans la réglementation actuelle.

Une étude récente vient d'être conduite autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry². Elle ouvre des pistes de réflexion pour progresser dans l'évaluation de la gêne et du risque sanitaire subi par les populations exposées à plusieurs sources de bruit.

La Commission **invite les parlementaires** à étudier et proposer une réforme de la réglementation, afin de prendre en compte la multi-exposition aux sources de bruit.

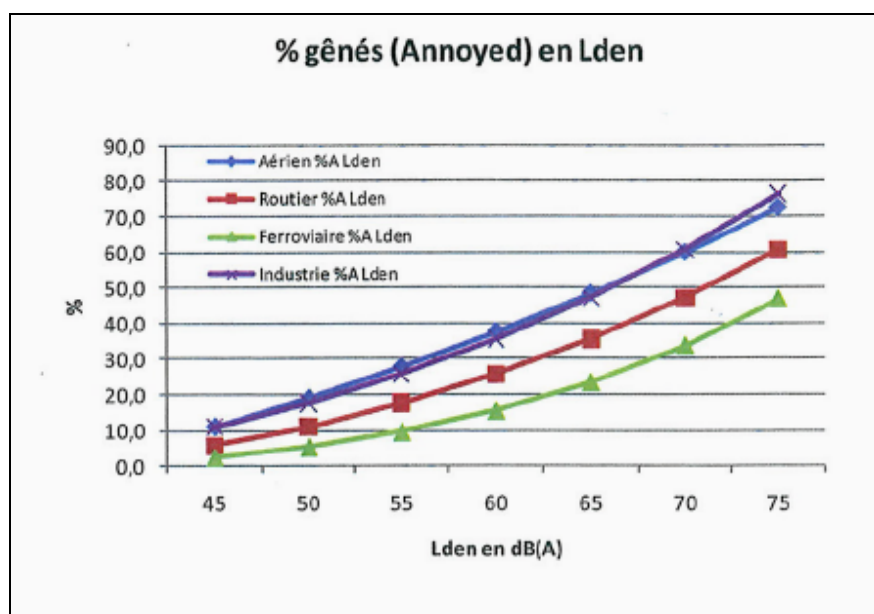
Dans l'immédiat et pour le projet CFAL Nord, la Commission **recommande** au Maître d'Ouvrage de faire réaliser l'analyse cumulée du bruit des infrastructures demandée par la délégation territoriale Rhône de l'Agence Régionale de Santé, et de rendre cette étude publique.

5.2.4.6 Prise en compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé

L'OMS recommande de ne pas dépasser le seuil de 30 dB(A) dans les pièces de sommeil (tête de lit). Le Maître d'ouvrage s'en rapproche (sauf fenêtres ouvertes), car si le LAeq nocturne est de 58 dB(A) en façade extérieure, une isolation moyenne apporte une atténuation de 25 dB(A) à l'intérieur.

De plus, des enquêtes scientifiques ont montré (voir le graphique ci-dessous) que le bruit des trains est moins perçu comme une gêne que les bruits de la circulation routière et des avions.

Le « bonus » en matière de bruit de train est de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport au bruit routier. On admet qu'il est de 3 dB(A) sur les lignes classiques, mais qu'il est nul pour les voies nouvelles destinées à recevoir des circulations de TGV ($V > 250$ km/h), ce qui n'est pas le cas sur le CFAL.



² « Gestion des nuisances sonores autour des aéroports : une approche originale à Lyon Saint-Exupéry ». Aude DAVID, Laurent DROIN. ENVIRONNEMENT & TECHNIQUE. n° 307. (Juin 2011).

5.2.4.7 Mesures de réduction des nuisances sonores prévues dans le projet CFAL

Les mesures destinées à réduire les effets acoustiques du projet, vis-à-vis des habitations situées de part et d'autre de la ligne LYON-AMBERIEU, entre le raccordement à LEYMENT et la gare d'AMBERIEU, correspondent à la mise en œuvre de près de 12 000 m² de protections acoustiques.

Une trentaine de bâtiments (localisés principalement dans la traversée de Saint-Denis-en-Bugey) feront l'objet de protection de façade en complément des dispositifs de protection à la source.

Les autres secteurs où des protections acoustiques sont prévues sont indiqués dans le volume 6 E7 :

Localisation	Mesures prévues	Page n°
Entre Grenay et Saint-Fons	résorption	47
Entre St Pierre-de-Chandieu et Grenay	Merlons sur 5600 ml	72
Colombier-Saugnieu, Janneyrias, Pusignan	p.m.	87
Secteurs de Jons et des Sablons à Nievroz	Protection des façades et écrans.	111 à 113
Secteur La Boisse - Niévroz et Dagneux	Ecrans et merlons sur 2650 ml	135 à 137
Secteur de Béligneux - Charnoz-sur-Ain	Ecrans et merlons sur 2700 ml	155 à 158
Secteur de Villieu-Loyes-Mollon (Le Buchin)	Ecrans et merlons sur 1360 ml	178 à 180

Commentaires de la Commission d'enquête

Le public a massivement exprimé son inquiétude quant à l'efficacité des protections prévues.

La Commission **demande** que soit mis en place une Commission de Concertation et de Suivi, que celle-ci puisse donner son avis sur les protections prévues et qu'elle puisse en contrôler l'efficacité pendant les cinq premières années après la mise en service du CFAL Nord.

La Commission formule également plusieurs **recommandations** :

1. les dispositifs de protections acoustiques prévus devront être d'une grande qualité esthétique et les engagements de RFF, en application de la décision ministérielle du 4/09/2008 devront être tenus, en particulier avec la mise en place de niveaux de protection acoustique allant au-delà du strict respect des valeurs réglementaires. Dans ce cadre, RFF a proposé de réaliser, au-delà des 20 km de protections acoustiques prévues, de hauteur moyenne de 3,70 m, 20 % de protection à la source supplémentaire, sous la forme de surélévation ou de prolongement des merlons ou écrans.

En complément, il sera également proposé des isolations de façade pour les habitations qui restent proches des seuils, soit entre 56 et 58 dB(A) la nuit.

Si les seuils réglementaires ne peuvent être atteints, une proposition d'acquisition devra être faite.

2. les meilleures solutions devront être recherchées, par exemple avec la mise en place de merlons et l'isolation de façade (cas du lotissement « le Buchin », à VILLIEU-LOYES-MOLLON).

3. les dernières innovations devront être mises en œuvre en matière d'infrastructure (rails, supports ...), de matériel roulant (systèmes de freinage, matériel MODALOHR, ...) ainsi que les résultats du programme européen de recherches SILENT FREIGHT, comme indiqué par RFF dans l'Annexe II.

Enfin, pour le cas de GREYAY, la Commission **demande** que les tranchées prévues aux entrées nord et sud du tunnel bi-tube soient couvertes, afin d'assurer une protection acoustique suffisante et d'éviter les coupures du territoire (perte de terrains agricoles, maintien de corridors biologiques et de passage des grands mammifères).

5.2.5 Les phénomènes vibratoires

Cette problématique a été peu évoquée par le public, mais les risques de nuisance existent. Les vibrations générées par les circulations dans l'environnement dépendent de trois facteurs :

- la source vibratoire,
- le milieu de propagation,
- la réponse propre des structures.

La source vibratoire

En cas de circulation ferroviaire, les vibrations sont provoquées par l'impact des essieux sur la voie ferrée. L'énergie initiale de ces impacts sur le rail peut être schématiquement caractérisée comme une énergie cinétique dépendant de la vitesse du train et de la charge par essieu. Elle est influencée par :

- le mode de suspension des voitures qui absorbe une part plus ou moins importante de l'énergie,
- l'interaction rail-essieu et les éventuelles irrégularités (soudures, joints, raccords, aiguillages),
- la rigidité de la voie qui définit, par sa déformation élastique, les caractéristiques des vibrations transmises au sol-support.

Ces impacts génèrent des vibrations qui se caractérisent par un signal à deux composantes :

- un **régime impulsionnel** répété qui correspond à l'impact successif de chaque essieu à fréquences relativement élevées (30 à 80 Hz) : ce régime contient à courte distance l'énergie maximale transmise et les pics d'amplitude des vibrations ;
- un **régime continu** qui correspond à la déformation élastique de la voie sous le passage successif des essieux : ce régime dépend du nombre d'essieux et de la vitesse du train qui fixe la fréquence initiale de ce signal ; son énergie est généralement faible mais dépend de la déformabilité de la voie. La fréquence associée est basse (<10 Hz).

Le milieu de propagation

Le milieu de propagation correspond aux terrains séparant les rails de la structure sur laquelle se situe le point de mesure. Ces terrains vont altérer les vibrations transmises par différents processus liés à leur structure et à leurs caractéristiques mécaniques :

- la structure du terrain et sa géométrie vont provoquer des phénomènes de réflexion, réfraction et transmission à chaque interface entre matériaux de nature différente ainsi qu'à la surface du sol ;
- chaque matériau homogène agit comme un filtre qui absorbe une partie de l'énergie et en transmet une autre suivant ses caractéristiques physiques propres qui influencent les fréquences des vibrations réémises. Ainsi, des matériaux rocheux vont transmettre préférentiellement les vibrations à fréquences élevées, alors que des matériaux plastiques favoriseront la transmission des basses fréquences. De même, les matériaux vont influencer la pente d'amortissement des vibrations en fonction de la distance ; les sols rocheux présentant généralement des pentes d'amortissement fortes (> 1,5) et les sols plastiques des pentes nettement plus faibles (< 1).

La réponse propre des structures

Les structures sont sollicitées par les vibrations à partir de leurs fondations et d'une manière plus générale de tous les éléments enterrés en interaction avec le terrain.

Au niveau de l'interface sol-structure, on observe des phénomènes de réflexion, de réfraction et de transmission dépendant des fréquences des vibrations transmises par le sol et de la réponse propre de la structure. Chaque structure va répondre d'une manière propre en fonction de sa géométrie, de la nature des matériaux la constituant et de son mode de fondation.

En règle générale, les vibrations sont atténuées au niveau du passage de l'interface sol-structure pour des fréquences élevées, et transmises voire amplifiées pour des fréquences basses.

Les vibrations se transmettent ensuite au sein des constructions suivant des régimes propres à leur géométrie et à la nature des matériaux.

Des amplifications des vibrations sont généralement observées (facteur d'amplification moyen de 2 à 3) notamment sur les éléments à fort degré de liberté (planchers, balcons, parois minces...).

Effets des vibrations sur les structures

Les vibrations sont susceptibles de provoquer les effets suivants sur une structure :

- pour des vitesses de vibration importantes, elles peuvent endommager des éléments de construction par formation de fissures affectant préférentiellement leurs points faibles. Les études menées dans ce domaine et reconnues au niveau international montrent que la probabilité d'apparition de tels dommages devient importante à partir d'une vitesse de vibration de 30 mm/s. Il s'agit cependant d'une approche statistique, des dommages pouvant apparaître pour des valeurs plus faibles notamment sur des structures endommagées ou fragiles ;
- pour des vitesses plus faibles, les vibrations agissent comme un facteur aggravant sur des structures déjà endommagées ou en limite de rupture, accélérant l'apparition et l'extension des dégradations. La répétitivité des sollicitations augmente le risque par effet de fatigue, que l'on ne sait pas quantifier à ce jour, à l'exception des structures métalliques. Ces phénomènes sont susceptibles de se produire pour des vitesses de vibration estimées à quelques mm/s, la probabilité d'apparition de dommages étant très faible en dessous de cette vitesse.

Ces niveaux ne sont atteints qu'à quelques mètres ou à quelques dizaines de mètres de la voie en fonction de la vitesse des trains et du type de sol.

Effets des vibrations sur les personnes

Les niveaux des vibrations générées par le trafic ferroviaire n'excèdent que très rarement 2 à 3 mm/s, à quelques mètres des rails.

on peut donc exclure tout risque pour la santé physique ou l'efficacité dans le travail au sens de la norme NF ISO 2631-1 (estimation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps – partie 1 : spécifications générales – mai 1997). A titre indicatif, l'annexe B de cette norme estime nécessaire de définir des précautions vis-à-vis de la santé des personnes exposées à des vibrations pour des vitesses variant de quelques dizaines à quelques centaines de mm/s en fonction des fréquences des sollicitations pour des durées d'exposition de l'ordre d'une minute.

Le risque vis-à-vis des personnes inhérent aux vibrations ferroviaires au-delà de quelques mètres de la voie relève du domaine de la gêne.

Les seuils de perception des vibrations par les personnes sont très inférieurs au seuil de dommage.

Ils s'établissent au voisinage de 0,1 mm/s. Ils dépendent de la position des individus par rapport au support vibrant, de leur activité au moment de la sollicitation et de la fréquence des vibrations.

La transformation d'une simple perception en gêne dépend de la durée et de la répétitivité de la sollicitation, mais aussi de la sensibilité des individus et de leurs sentiments vis-à-vis de la source vibratoire. La concomitance de ces vibrations avec une autre nuisance, comme le bruit, accentue la gêne ressentie, sans que l'on puisse dissocier la part de chaque phénomène dans le sentiment d'inconfort des riverains.

Ces niveaux sont susceptibles d'être atteints à quelques dizaines, voire quelques centaines de mètres de la voie, en fonction de la nature des sols et de la réponse des structures.

Effets des vibrations sur les équipements sensibles

De nombreux équipements sensibles aux vibrations sont présents dans les constructions, qu'ils s'agissent d'appareillages électroniques, informatiques ou électromécaniques. Les niveaux de sensibilité sont très variables en fonction des types d'appareil, de la taille des éléments qu'ils contiennent et de leurs fréquences propres généralement élevées et donc sensibles aux hautes fréquences.

Les valeurs-limites sont généralement définies en accélération, suivant des conditions fixées par leur concepteur. Compte-tenu des caractéristiques des vibrations transmises à quelques mètres d'une voie ferrée et des réponses propres des structures dans lesquelles se situent ces appareillages, les fréquences des ébranlements sont généralement basses, générant des niveaux faibles en accélération.

La Commission d'enquête remercie Monsieur Jean-Jacques LEBLOND, Expert National, vibration – minage au CETE de LYON (Laboratoire régional des Ponts et Chaussées de CLERMONT-FERRAND) pour son aimable participation et son éclairage avisé.

Mesures concernant le contexte vibratoire

Des études détaillées sont en cours d'élaboration près des entreprises Chimicolor et Modulis. Si elles devaient indiquer des niveaux vibratoires proches du seuil préconisé par la norme ISO 2631-2, des protections à la source ou un déplacement des bureaux devraient être envisagés.

Les mesures envisageables pour réduire les impacts vibratoires d'un projet d'infrastructure ferroviaire, consistent en la mise en place de dispositifs absorbants à la source ou de dispositions constructives spécifiques, pour les promoteurs d'éventuels bâtiments à proximité immédiate de la voie.

Par ailleurs, les habitations situées à moins d'une quarantaine de mètres de la voie et pouvant dépasser les seuils d'inconfort vibratoire, pourraient être acquises **(5 habitations potentiellement concernées à définir précisément)** :

Localisation	Mesures prévues
Entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay	Aucun dépassement des seuils normatifs
Entre Grenay et Saint-Exupéry	Aucun dépassement des seuils normatifs
Marais de Charvas	Un bâtiment d'habitation impacté sera acquis et démoli
Courbe de Niévroz et côtière de Montluel	(voir ci-dessus problème Chimicolor et Modulis)
Béligneux - diffuseur de Pérouges	Aucun dépassement des seuils normatifs
Secteur de Villieu-Loyes-Mollon à Leyment	Aucun dépassement des seuils normatifs

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête prend acte des études détaillées en cours et souhaite que les bâtiments impactés soient protégés en respectant la norme, ou soient acquis dans le cas inverse.

5.2.6 Les ondes électromagnétiques

L'électrification de la nouvelle voie ferrée pourra générer des champs magnétiques et électriques. Les riverains proches de la ligne pourront être gênés par ces champs. Cette gêne peut se manifester par des écrans d'ordinateurs brouillés ou encore des néons qui s'allument de façon intempestive.

L'électrification de la ligne est susceptible de générer des impacts sur les ondes radios hautes fréquences. Plusieurs sources de perturbations hautes fréquences peuvent être distinguées :

- les perturbations générées par l'engin,
- les perturbations dues à l'arc créé par le contact caténaire – pantographe,
- les perturbations d'origines diverses (ouverture ou fermeture de disjoncteur ou de sectionneur, lever ou abaissement du pantographe etc..).

Ces sources génèrent des perturbations capables de gêner la réception de la radiodiffusion sonore et télévisuelle des riverains de la ligne.

De la même façon, la radiodiffusion sonore et télévisuelle peut perturber les émissions hertziennes de la radio sol – train. Les antennes GSMR nécessaires à l'exploitation de la ligne ferroviaire seront également des sources de champs magnétiques, qui pourraient avoir des effets sur la santé.

En dépit des nombreuses études menées depuis une vingtaine d'années, il y a encore peu d'avancée significative dans la connaissance des effets des champs électromagnétiques sur la santé humaine.

Aujourd'hui, aucune certitude n'existe quant à la nocivité ou l'innocuité des champs électromagnétiques, la recherche se poursuit activement dans ce domaine.

Concernant spécifiquement le GSM, l'OMS conclut dans son aide mémoire « champs électromagnétiques et santé publique », que compte-tenu des très faibles niveaux d'exposition et des résultats des travaux de recherche obtenus à ce jour, il n'existe aucun élément scientifique probant confirmant d'éventuels effets nocifs des stations de base et des réseaux sans fil pour la santé.

Mesures envisagées par le Maître d'ouvrage :

- installation d'un filtre HF (Hautes Fréquences) dans les locomotives pour réduire la propagation des hautes fréquences,
- une étude électromagnétique permettant d'identifier les circuits pouvant être perturbés par la présence du 25 000 volts des caténaires,
- ainsi que les mesures à prendre pour réduire ces éventuelles perturbations, en particulier les sites d'implantation d'antennes GSMR éviteront autant que possible la proximité des zones d'habitations.

Commentaires de la Commission d'enquête

Compte-tenu de l'aspect très technique de ce sujet, la Commission prend acte d'une part, des mesures que le Maître d'ouvrage envisage de mettre en œuvre et d'autre part, **recommande** à RFF de se rapprocher des maîtres d'ouvrage voisins, potentiellement impactés, (aéroport Saint-Exupéry, APRR, base aérienne d'AMBERIEU ...), pour régler les problèmes techniques liés à chacun.

5.2.7 L'hydraulique, les risques d'inondations et la protection des milieux aquatiques

Les principales contributions concernant le thème « Hydraulique, Risques d'inondations et Protection des milieux aquatiques » ont été les suivantes :

- Le Syndicat de la Basse Vallée de l'Ain (SBVA) et la Commission Locale de l'Eau de la Basse Vallée de l'Ain (CLE) ont formulé conjointement une contribution concernant la traversée du bassin versant de la Basse vallée de l'Ain, d'AMBERIEU à PEROUGES ; la Commune de CHAZEY-SUR-AIN a également émis un avis sur la traversée de la rivière d'Ain.
- La Commune de NIEVROZ a fourni un avis sur la question du franchissement du Rhône et des risques d'inondations du village. Cette question a été aussi évoquée dans une vingtaine de contributions d'habitants de NIEVROZ, (dont une avec photos), ainsi que dans la pétition « *Contribution citoyenne d'opposition au tracé A et proposition d'un tracé alternatif variante du fuseau C* », signée à NIEVROZ par 1300 personnes.
- La Communauté de Communes de Miribel et du Plateau et la Commune de BEYNOST demandent de prendre en compte la reconstruction du bassin de rétention des eaux de Pré Mayeux.

La Commission d'enquête a examiné ces contributions, visité les lieux concernés, et procédé à quelques recherches documentaires complémentaires.

Traversée du bassin versant de la Basse Vallée de l'Ain d'AMBERIEU à PEROUGES

Le Syndicat de la Basse Vallée de l'Ain (SBVA) et la Commission Locale de l'Eau de la Basse Vallée de l'Ain (CLE) estiment que la traversée des périmètres de captage créé un risque pour la qualité de la nappe et ils demandent de sécuriser l'alimentation en eau potable.

Il convient de développer les consignes d'intervention en cas d'accident.

Un effort particulier doit être mis en œuvre pour réduire l'impact des opérations de maintenance.

Le rejet des eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire, après confinement et écrêtement, directement dans l'Ain et l'Albarine est jugé inapproprié.

Franchissement de la rivière d'Ain à CHAZEY-SUR-AIN

Le SBVA et la CLE demandent de préciser l'impact de l'ouvrage de franchissement sur les conditions d'écoulement des crues (vitesses et cotes des lignes d'eau). Ils demandent que la compensation des remblais en zone inondable soit plus fonctionnelle que la stricte compensation en volume.

Ils soulignent l'intérêt d'une recharge sédimentaire de la rivière d'Ain, le plus en amont possible, dont le volume est évalué entre 10 000 et 15 000 m³/an.

Ils rappellent que la présence de la loutre a été observée en 2004 à CHAZEY-SUR-AIN et demandent de sécuriser les activités aquatiques en assurant une bonne qualité des eaux du plan d'eau de CHAZEY.

La Commune de CHAZEY-SUR-AIN demande aussi que le franchissement de l'extrémité du plan d'eau soit traité en aérien et non pas en remblais.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission souligne l'intérêt d'une recharge sédimentaire de la rivière d'Ain et invite le Demandeur à soutenir la mise en place de cette mesure.

Concernant la traversée de la rivière d'Ain, la Commission approuve la demande de la commune de CHAZEY-SUR-AIN, car la réalisation d'un tel ouvrage aérien éviterait d'empiéter sur l'emprise des zones inondables, et donc de devoir mettre en œuvre des mesures compensatoires à ces remblais.

Ces différentes questions devront être étudiées dans le cadre de la préparation du Dossier Loi sur l'eau, en concertation étroite avec la Commission Locale de l'Eau.

Le franchissement du Rhône et les risques d'inondations à NIEVROZ

La Commune de NIEVROZ estime que les risques d'inondations ont été abordés de manière assez légère et demande pourquoi l'enquête « Loi sur l'eau » n'a pas été menée conjointement ?

Elle a demandé une expertise sur les documents mis à l'enquête publique en confiant une mission à SAFEGE Ingénieurs Conseils, qui a établi une Note de Synthèse (15 pages et une annexe) présentant :

- le contexte hydraulique (les crues du Rhône et l'inondabilité historique du territoire communal)
- l'examen du document établi par RFF et ses commentaires,
- les compléments jugés nécessaires.

SAFEGE constate que la commune de NIEVROZ est très exposée aux crues du Rhône (une trentaine d'habitations inondées lors de la crue de février 1990, de période de retour environ 30 ans, les autres crues historiques évoquées ...). Les cartes anciennes ne rendent pas compte correctement de ce risque. Le Plan de Prévention des Risques de la commune est en cours de réalisation.

SAFEGE considère que les données hydrologiques prises en compte par RFF dans l'étude d'impact sont conformes aux valeurs habituellement utilisées.

Une modélisation hydraulique des écoulements du Rhône en crue a été effectuée et la cartographie de la zone inondable en crue centennale a été présentée.

Le projet CFAL va engendrer une surélévation des niveaux atteints en crue centennale, pouvant atteindre 5 à 10 cm dans des secteurs habités.

SAFEGE constate que les crues exceptionnelles (crues de période de retour supérieures à 100 ans) n'ont pas été simulées. SAFEGE conclut que l'étude conduite par RFF doit être complétée :

- précisions de la topographie du lit mineur du Rhône et du lit mineur du Cotey,
- compléter le maillage du modèle hydraulique 2D dans le bourg de NIEVROZ,
- simulation de crues supérieures à la crue centennale,
- mise en œuvre éventuelle d'un modèle physique pour améliorer les conditions d'écoulement au droit et en amont des piles de ponts,
- préciser les modalités de la compensation du volume soustrait aux inondations par le remblai de la nouvelle ligne du CFAL.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête souscrit aux conclusions présentées par la Commune de NIEVROZ.

Elle **recommande** d'approfondir l'étude hydraulique du franchissement du Rhône et de son lit majeur, en concertation avec la commune et en utilisant les meilleures techniques de modélisation disponibles :

- modèle numérique 2 D basé sur une topographie fine du champ d'inondation et mise à jour,
- modèle physique de la zone d'approche des ouvrages de passage sous la future ligne du CFAL.

L'ouvrage de rétention des eaux pluviales à BEYNOST

La Communauté de Communes de Miribel et du Plateau et la Commune de BEYNOST demandent de prendre en compte la reconstruction du bassin de rétention et d'infiltration des eaux de Pré Mayeux.

Cette demande est également reprise par plusieurs habitants de BEYNOST.

Cet ouvrage a été créé par la SNCF lors des travaux de construction de la ligne TGV.

Il devrait être en partie remblayé en raison des travaux du saute-mouton prévu (virgule de LA BOISSE).

Ce bassin reçoit également les eaux pluviales du quartier de la gare de BEYNOST, avant rejet des eaux dans la Serein.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission **recommande** d'étudier soigneusement cet ouvrage dans le cadre du Dossier Loi sur l'eau, en concertation étroite avec les gestionnaires actuels.

L'étude ne devra pas se limiter à la reconstruction de l'ouvrage actuel, mais tenir compte de l'ensemble des besoins créés par la plateforme ferroviaire.

La Commission signale également que la Commune étudie le projet de contournement routier de BEYNOST, le long de la Sereine, au Sud de la voie ferrée.

Cette déviation ayant une incidence sur le régime et la qualité des eaux de la Sereine, elle devra aussi faire l'objet d'un Dossier Loi sur l'eau.

5.2.8 Les risques industriels et technologiques

La question des risques liés aux activités industrielles, assez nombreuses dans la région Est de Lyon, a été mentionnée à de nombreuses reprises dans les observations écrites et orales enregistrées par la commission d'enquête. L'explosion du 7 mai 2007 à DAGNEUX a été rappelée à plusieurs reprises.

Conscient de ces enjeux, RFF a intégré la problématique des risques industriels dans le dossier mis à l'enquête publique, en particulier pour les installations suivantes :

- le site classé SEVESO II de l'usine chimique d'ARKEMA à BALAN (seuil haut avec un périmètre Z2 de zone d'effets significatifs ou irréversibles de 1 580) : ce site est soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) avec un périmètre d'étude défini par arrêté préfectoral du 27 janvier 2010) ;
- le site classé SEVESO II de l'usine HEXCEL Composites (seuil bas avec un périmètre de 60 m pour le Z2) qui produit des éléments pour l'industrie aéronautique et qui est située dans la zone d'activités de MONTLUEL - DAGNEUX - LA BOISSE, développée de part et d'autre de l'A42 ;
- des canalisations enterrées pour le transport de produits industriels l'oléoduc TRAPIL à l'ouest de l'aire de service de DAGNEUX, la canalisation de transport de produits chimiques ETEL à l'est du diffuseur de BALAN), plusieurs canalisations sur JANNEYRIAS.

Le projet du CFAL traverse aussi deux périmètres de protection liés à l'aéroport de SAINT-EXUPERY :

- l'entrepôt-fret de l'aéroport classé en Seveso seuil bas,
- l'entrepôt de carburant de l'aéroport.

Enfin, la zone d'activité des 2B (BELIGNEUX - BRESSOLLES) située entre la RD 1084 et l'A42, caractérisée par des risques plus faibles, est également concernée.

Pour garantir la sécurité des activités industrielles et des populations riveraines, RFF s'engage à rétablir l'ensemble des réseaux conformément à la réglementation avec « *des renforcements de conduite au niveau des franchissements des canalisations ETEL, CVM et TRAPIL, celle-ci étant déplacée au droit de l'entreprise HEXCEL et du bâtiment MODULIS. Enfin, trois pylônes électriques sont susceptibles d'être déplacés* ».

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission **recommande** de réaliser une étude de dangers, conformément au décret n°2011-609 du 30 mai 2011 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application des articles L. 551-2 et suivants du code de l'environnement.

5.2.9 L'agriculture et les délaissés

Les principales contributions concernant le thème « Agriculture » ont été les suivantes :

A. La Chambre d'Agriculture du Rhône demande :

- de mettre en place une instance de concertation associant les représentants des trois chambres départementales d'agriculture concernées et la chambre régionale d'agriculture, afin d'établir un protocole d'indemnisation permettant d'encadrer l'ensemble des opérations foncières amiables,
- de bien étudier les rétablissements de voiries afin d'adopter les solutions les moins préjudiciables pour l'espace agricole (notamment sur JONS),
- d'établir un état des lieux précis et une analyse des impacts agricoles,
- d'étudier les mesures spécifiques pour le cas des sièges d'exploitation agricoles directement touchés par le projet : sur JONS, un élevage laitier et une activité équestre, sur SAINT PIERRE DE CHANDIEU, un élevage de volailles et une exploitation céréalière, ainsi que d'autres exploitations sur JONS et COLOMBIER-SAUGNIEU.
- d'étudier avec les commissions locales d'aménagement foncier les rétablissements de chemins et des réseaux d'hydraulique agricole (irrigation, drainage), et d'engager une réflexion avec les gestionnaires des réseaux hydrauliques.

B. La Chambre d'Agriculture de l'Isère demande :

- de mener une étude préalable d'aménagement foncier, comprenant une étude d'impact agricole,
- d'indemniser les préjudices permanents et temporaires,
- de reconstituer les réseaux d'irrigation impactés par le tracé,
- de rétablir les voiries et les cheminements agricoles en minimisant les allongements de parcours,
- de réduire au minimum les aménagements de merlons et de plantations afin de consommer le minimum de surface agricole,
- de ne pas perturber le fonctionnement du silo à céréales de la Coopérative Dauphinoise à la gare de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU,
- d'adhérer au « Fonds départemental d'investissements agricoles et agroalimentaires » mis en place en Isère.

C. La Coopérative Dauphinoise demande :

- de prendre en considération l'importance de la surface agricole soustraite estimée à 500 ha, ce qui pourrait conduire à une perte de collecte de 2000 tonnes, pénalisant l'équilibre économique de la coopérative,
- le rétablissement des voies de communication desservant la partie arrière du site du silo,
- de prendre en compte la gestion des délaissés autour du site,
- une garantie de continuité des activités d'expédition par voie ferroviaire depuis le site industriel de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU.

D. Contribution spécifique sur JANNEYRIAS, JONS et PUSIGNAN

- Plusieurs propriétaires fonciers et exploitants agricoles indiquent qu'ils font établir un dossier par des experts fonciers agricoles ;
- l'EURL Bonnard, exploitation agricole de 4 associés sur une SAU de 59 ha, souligne que le tracé pose problème pour l'accès aux pâturages et affecte les réseaux d'irrigation et de drainage ;
- les propriétaires du centre équestre de JONS demandent qu'une solution rapide soit trouvée pour leur permettre de poursuivre leur activité.

E. Contribution spécifique sur NIEVROZ

- La profession agricole et les agriculteurs demandent que dans la courbe de NIEVROZ, le tracé soit déplacé le plus à l'ouest, afin de préserver les habitations et les terres agricoles, en conservant des ilots exploitables, et en déplaçant la RD 61 A le long du futur ouvrage.

F. Contribution spécifique sur BELIGNEUX

- Agriculteur sur les terres de « La Brosse » qui dispose d'un pivot d'irrigation, M. Régis FARJAS demande à RFF « *d'étudier au plus juste les indemnités liées aux investissements d'irrigation enterrés et de surface* ».

G. Contribution spécifique sur CHAZEY-SUR-AIN

- Monsieur Christophe VIOLLET, agriculteur au GAEC « Sous la Côte », regrette que le tracé de la ligne du CFAL coupe ses parcelles en diagonale, ce qui va obliger à reprendre le réseau d'irrigation. De plus, l'arrosage des parcelles proches des voies ne sera pas possible.
- Cette observation est reprise par Monsieur Rémy DURAND, agriculteur au GAEC « Au fil de l'Ain » et Vice Président des jeunes agriculteurs du canton de LAGNIEU.
- Ces deux remarques ont été reprises par la commune de CHAZEY-SUR-AIN.

H. Gestion des délaissés

Dans le dossier mis à l'enquête, RFF estime que la surface totale des zones dites de délaissés (c'est-à-dire sans accès aisé car situés entre es infrastructures ferroviaires et routières) est de 150 hectares. RFF distingue cinq types de délaissés.

- 46 ha de délaissés très forts pour des îlots inférieurs à 1 ha,
- 21 ha de délaissés pour des parcelles de surface comprise entre 1 et 2 ha avec une forme ou un accès les rendant peu exploitables,
- 39 ha de délaissés forts du fait d'îlots compris entre 1 et 2 ha,
- 17 ha de délaissés forts de plus de 2 ha risquant d'être isolés,
- 35 ha de délaissés liés au raccordement de LA BOISSE.

RFF étudiera les possibilités de réutilisation, en fonction de leur forme et de leur localisation, afin d'éviter un trop grand morcellement des propriétés agricoles.

RFF envisage d'utiliser certains délaissés pour le dépôt de matériaux excédentaires.

RFF propose aussi la réalisation, dans le cadre du projet paysager, de « *modelages, boisements et recompositions bocagères permettant l'intégration des nombreuses bretelles ferroviaires* ».

Commentaires de la Commission d'enquête sur le thème « Agriculture et délaissés »

Les problèmes agricoles devront être vus d'une manière générale en concertation avec :

- les intéressés (propriétaires et exploitants, en utilisant les procédures d'acquisition adaptées (achat, aménagement foncier),
- les trois Chambres d'Agriculture (Ain, Isère, Rhône),
- les Commissions communales d'aménagement foncier (CCAF).

Là où les aménagements fonciers ne seraient pas possibles, une proposition d'achat devra être faite.

5.2.10 L'environnement naturel

Le projet du CFAL impacte l'environnement naturel de l'Est lyonnais à divers niveaux, en particulier lors de la traversée de zones naturelles (espaces boisés, franchissement de cours d'eau...).

Les principaux impacts environnementaux évoqués sont :

- le franchissement des cours d'eau : le Rhône (canaux de Miribel et de Jonage), l'Ain, l'Albarine, et divers ruisseaux (le Charvas, la Chana, le Rigolet, la Luénaz, la Sereine, et le Merdanson).
- la traversée de milieux naturels (marais de Charvas) abritant des espèces protégées présentes, comme le crapaud calamite, le triton crêté, le sonneur à ventre jaune, l'œdicnème criard, mais également des insectes comme la bacchante, papillon diurne d'intérêt communautaire



Crapaud calamite

Trois associations naturalistes régionales ont apporté une contribution commune :

- la FRAPNA (Fédération Rhône Alpes de Protection de la Nature),
- la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux),
- le CORA (initialement Groupe Ornithologique Lyonnais créé en 1959 et aujourd'hui compétent sur l'ensemble de la faune sauvage et des écosystèmes de Rhône-Alpes).

Ces associations soulignent que le rôle majeur des corridors écologiques apparaît « *minimisé, ce qui constitue une incohérence marquée vis-à-vis des enjeux formulés par le Grenelle 2 retranscrites dans le cadre du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)* ».

Parmi les autres observations formulées, il apparaît nécessaire de porter un soin :

- aux zones susceptibles d'accueillir des castors,
- aux espèces invasives comme la renouée du Japon ou le robinier faux acacia
- aux plantations nouvelles réalisées dans le cadre du projet afin de favoriser les « espèces locales que l'on trouve dans les haies champêtres et naturelles de l'est lyonnais ».

Ces associations formulent une **recommandation** relative aux mesures de suivi des aménagements, afin d'optimiser le traitement des zones d'habitats de flore et de faune, avec une attention particulière aux passages à faune, et la mise en place de pièges à empreintes ou de pièges photos/vidéo.

Commentaires de la Commission d'enquête sur le thème « Environnement naturel »

La Commission rappelle les engagements pris par RFF et décrits dans le Résumé Non Technique de l'étude d'Impact, page 37 :

« *L'ensemble des mesures compensatoires sera défini en étroite concertation avec la DREAL, les associations gestionnaires des sites impactés et les associations de protection de la nature.*

La destruction d'espèces protégées fera l'objet au stade des études d'Avant Projet Détaillé d'un dossier d'autorisation auprès du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP).

La destruction d'habitats d'intérêt patrimonial sera compensée par l'acquisition de biotopes pour la mise en place d'une gestion adaptée des milieux L'ensemble des corridors existants fonctionnels sera établi dans le cadre des aménagements projetés.... ».

La Commission d'enquête retient cette **recommandation** et considère que la Commission de Concertation et de Suivi qu'elle demande de mettre en place (Réserve n°1) devra traiter cette question.

5.2.11 Les impacts sur le paysage et le traitement des points noirs

Le Maître d'ouvrage a identifié **16 points singuliers à traiter visuellement** (volume 6 E7).

Point n°	Localisation	Page n°
1	Plaine d'HEYRIEUX – raccordement à la voie ferrée LYON / GRENOBLE	75
2	Tunnel de GRENAY – tête Ouest	75
3	Nœud ferroviaire de GRENAY	76
4	COLOMBIER-SAUGNIEU	90
5	Janneyrias	92
6	Jons – hameau de Rigollet	115
7	Franchissement du Rhône	117
8 a	Le hameau des Sablons	118
8 b	Grange Mayot	120
9 a	Raccordement de LA BOISSE	140
9 b	Echangeur RD 61a - RD 61b	141
10 a	DAGNEUX : ferme du Terray	143
10 b	Diffuseur de BALAN	144
11	Zone industrielle de 2 B à DAGNEUX	145
12	Tranchée de BELIGNEUX	161
13	RD 1084 – Grande Dangereuse	163
14	Diffuseur de PEROUGES	164
15	Secteur de CHARNOZ-SUR-AIN	175
16	Franchissement de l'Ain	183

Commentaires de la Commission d'enquête sur le thème « Paysage et points noirs »

La Commission estime que la description du traitement paysager de ces points singuliers par le Maître d'ouvrage au niveau APS est satisfaisante. Cependant, le Maître d'ouvrage devra soumettre l'APD des études paysagères à l'avis de la Commission de Concertation et de Suivi.

La Commission d'enquête souhaite aussi que :

- les ouvrages d'art aient une signature architecturale rappelant le contexte environnant,
- les écrans acoustiques lorsqu'ils sont nettement visibles par un grand nombre d'habitants, soient judicieusement habillés ou végétalisés en respectant toujours le contexte environnant,
- pour les merlons, les essences locales de végétaux devront être privilégiées.

5.2.12 Les rétablissements de voiries

Les principes de rétablissement des voies de communication routière sont indiqués sur les vues en plans dans le dossier d'enquête publique (niveau étude d'Avant Projet Sommaire).

Ils seront affinés en concertation avec les gestionnaires au cours des études d'Avant Projet Détaillé.

Les voiries concernées par le projet sont les autoroutes, les routes départementales principales, les routes départementales secondaires, les voies communales de liaison, les voies à caractère de rues.

Les principes des rétablissements sont définis au regard des règles et normes en vigueur :

- l'ICTAAL 2000 pour les autoroutes et routes principales à 2 x 2 voies ou 2 x 3 voies,
- l'ARP 1994 pour les routes nationales et les routes départementales importantes.

AUTOROUTES

Concession AREA : A 43 à GRENAY

Sur le linéaire de l'A 43 existent deux chemins de désenclavement.
Il conviendra de rétablir l'accès aux parcelles.

Le concessionnaire a fait part de sa préoccupation concernant la fluidité et la sécurité du trafic surtout en période de pointe et saisonnière pendant la durée du chantier, avec le maintien de l'exploitation de l'infrastructure actuelle. Il demande de prévoir des itinéraires de délestage en cas d'accident.

Concession APPR

RFF devra communiquer toutes les informations sur les conditions de rétablissement (voiries franchies) pouvant avoir des conséquences tant sur les modalités d'exploitation que sur la définition même du domaine public autoroutier concédé. Le CFAL ne devra pas couper de bretelles d'aires, d'échangeurs, de diffuseurs, des accès de service ou de secours, sans les avoir préalablement déplacées.

A432 diffuseur de PUSIGNAN

La phase transitoire présentée par le Maître d'ouvrage semble accidentogène et un nouveau mode d'exploitation pendant la durée des travaux devra être présenté.

A42 aire de DAGNEUX

La voie d'insertion devra être aménagée conformément aux normes de l'ICTAAL, notamment avec un rayon minimal de 100 mètres.

A42 diffuseur de BALAN

Le centre d'entretien est impacté par le projet, d'où modification ou déplacement de la bretelle d'accès dont l'aménagement présentera un rayon minimal de 100 mètres.

A42 diffuseur de PEROUGES

L'accès à l'aire nouvelle future du projet destinée à la fabrication d'enrobés et au stockage de granulats devra être desservie par le même diffuseur sur un itinéraire sans limite de tonnage.

Pour ce site, la destruction du P.S. de la RD 65 B en prévision de la reconstruction d'un ouvrage au dessus de l'A42 devra faire l'objet de mesures adaptées (phasage lors des travaux).

ROUTES DEPARTEMENTALES PRINCIPALES OU SECONDAIRES ET VOIRIES DE LIAISON

DEPARTEMENT DE L'AIN

Observations du Conseil Général de l'Ain pour le rétablissement des routes départementales

- Franchissement des RD : éviter les passages supérieures présentant des fortes courbures et effets de bosses incompatibles avec la sécurité, en particulier avec les RD 1084, 61 A et 65 aux PK 44.500, 24.500 et 40.300, retenir le franchissement biais ;
- Garantir la visibilité aux franchissements des RD 61 A, 84 B, RD 1084 et 65 B aux PK 25.900, 28.200, 29.300 et 36.800 ;
- La RD 1084 ne pourra supporter plusieurs chantiers dans un périmètre restreint, ce, pour des raisons d'exploitation.

CHAZEY-SUR-AIN

Le rétablissement des RD 1084 et 40 devra faire l'objet d'une étude pour être réalisé en une seule intersection, au plus près du fait générateur et de la configuration actuelle.

DAGNEUX - MONTLUEL

Le CFAL empruntera le tracé du projet de la déviation de DAGNEUX – MONTLUEL, reliant la RD 1084 à la RD 61 et nécessitant le déplacement de ce tracé.

Le Maître d'ouvrage prendra en charge les surcoûts liés au franchissement du CFAL par cette infrastructure. La rue de La Plaine à DAGNEUX sera rétablie.

DEPARTEMENT DE L'ISEREObservations du Conseil Général de l'Isère pour les rétablissements routiers

La desserte de la ZAC de Chesnes et la liaison CHESNES-SATOLAS seront à rétablir.
Le profil de la RD 1006 à reprendre en partie.

DEPARTEMENT DU RHONEJONS

Le projet CFAL prévoit la construction de trois ouvrages sur le territoire de la commune de JONS.
La commune demande des améliorations des liaisons routières des routes départementales 6 E, 6, 55 c et du Chemin du Bourdeau, intégrant un projet de déviation conduit par la commune et pris en charge par le Maître d'ouvrage au titre des mesures compensatoires.

SAINT-LAURENT-DE-MURE :

Au droit de la ferme de la Gare d'Heyrieux, la construction de l'ouvrage pour le franchissement supérieur de la RD 153, l'amorce du pont créera un écran occasionnant une perte de visibilité aux abords de l'exploitation Crassard. Une déviation légère de l'ouvrage contribuerait à régler ce problème, d'autant que cette voie supporte un trafic routier important.

SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU :

Problème d'accès vers la base travaux CFAL, difficultés d'accès au silo collecteur ainsi que pour la circulation d'engins agricoles sur le chemin des Taches.

Le rétablissement des accès, par création de voies ou autres dispositions, est à prévoir pour permettre les activités citées ci-dessus dans de bonnes conditions de sécurité.

5.2.13 La dépréciation des biens immobiliers

Les biens concernés impactés et à proximité du tracé du C F A L, bâtis ou non bâtis, seront estimés par FRANCE DOMAINE, d'après leur usage, leur consistance et leur état.

Ce service de l'Etat établit ses estimations à partir des données du marché local.

Après cette étape, les opérateurs fonciers mandatés par le Maître d'ouvrage de l'infrastructure devront rencontrer les propriétaires pour les informer de l'estimation.

Chaque situation particulière sera examinée pour finaliser l'évaluation des biens en tenant compte d'éventuels préjudices complémentaires.

5.3 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PARTICULIERES DEPOSEES DANS LES COMMUNES

La présentation des observations et demandes du public est faite ici commune par commune, celles-ci étant classées par département et par ordre alphabétique.
Le cas échéant, les commentaires de la Commission d'enquête sont joints à la suite.

5.3.1 Département de l'Ain

Commune d'AMBERIEU-EN-BUGEY (Ain)

La délibération du Conseil municipal en date du 30 mai 2011, traduit assez bien les inquiétudes du secteur ambarrois résumées ci-après :

- nécessité de réaliser le CFAL,
- nécessité absolue de contourner la ville d'AMBERIEU pour d'une part soulager la gare du trafic fret, et d'autre part pour optimiser le trafic voyageurs en direction de la Part-Dieu,
- nécessité de protéger des nuisances sonores la totalité de la ville d'AMBERIEU et la commune de SAINT-DENIS-EN-BUGEY,
- suppression du PN 34, thème commun à AMBERIEU-EN-BUGEY et à SAINT-DENIS-EN-BUGEY.

Commentaires de la Commission d'enquête

Constatant que le point de départ de la ligne à AMBRONAY a été abandonné par décision ministérielle du 23 décembre 2009, cette décision étant justifiée par la construction de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône, à horizon 2023, la Commission **demande** expressément :

- le lancement rapide de l'étude du tronçon VIRIAT - LEYMENT de la LGV Rhin-Rhône, afin que la mise en service de ce maillon indispensable à l'objectif de tracé visé soit réalisée au plus tôt, en n'excédant pas cinq ans la mise en service du CFAL Nord (voir thème 5.2.2 Fonctionnalités) ;
- le remplacement du PN 34 à SAINT-DENIS-EN-BUGEY, sa suppression devant intégrer l'étude et la réalisation d'un plan de circulation et d'un ouvrage sous l'égide d'un Comité de Pilotage évitant la coupure entre les deux villes, à la charge du Maître d'ouvrage du CFAL Nord.

La Commission **recommande** d'assurer la protection acoustique des habitations proches de la voie ferrée situées au nord de la gare d'AMBERIEU, dans le cadre de la modernisation de la ligne de La Bresse.

Commune de BALAN (Ain)

La mobilisation contre le projet a été importante.

Une contribution à l'initiative de la Mairie a reçu plus de 500 signatures.

La Communauté de Communes de MONTLUEL (3 CM) a déposé une contribution.

Une lettre-type a été adressée en 17 exemplaires par des signataires différents.

Enfin, 11 contributions ont été annotées sur le registre et 12 lettres ont été jointes au registre.

La contribution de la mairie de BALAN fait ressortir plusieurs points en défaveur du projet :

- projet différent de ce qui a été présenté avant, avec notamment « la virgule de La Boisse »,
- impact à proximité de Lyon sur sa couronne verte et impact sur les paysages,
- impact sur quelques exploitations agricoles et importance des délais entre la ligne et l'A42,
- nuisances sonores,
- risques d'inondations accrues en cas de crue du Rhône,
- impact sur les entreprises et sur deux zones industrielles, gêne au développement économique,
- encombrement de la gare d'AMBERIEU.

La contribution de la 3CM reprend ces points et souligne que :

- le tracé A est long et dangereux (courbe de NIEVROZ),
- le jumelage avec l'A42 génère beaucoup de délaissés,
- des exploitations agricoles risquent de disparaître et le développement de plusieurs entreprises risque d'être remis en cause.

La 3CM demande qu'une étude comparative approfondie entre le tracé A et le tracé « alternatif » soit réalisée. La lettre-type demande également cette étude comparative.

Pour les autres observations, les différents points évoqués sont :

- le risque sécuritaire du fait de la proximité de la nouvelle ligne et du site ARKEMA,
- les risques d'accidents avec les nouveaux accès à la station service et à l'aire de DAGNEUX,
- la question du rétablissement de la rue de Bressolles,
- le bruit à hauteur des lotissements des 2 B et AP2R, rue des Balmettes et le long de la RD 84 C,
- la dévalorisation des biens immobiliers du fait du bruit,
- la continuité d'exploitation du poney club, de la ferme Raphanel et de la ferme du Terray.

Commune de BELIGNEUX (Ain)

820 observations ont été consignées dans les registres (dont 709 lettres-pétitions) et une cinquantaine de personnes ont été rencontrées pendant les trois permanences, ce qui traduit une forte participation.

Plusieurs observations critiquent les conditions pratiques de participation à l'enquête publique, avec un dossier complexes *« des horaires du commissaire enquêteur qui ne permettent pas aux gens qui travaillent de consulter le dossier et mettre leur remarque sur le registre »*.

Comme dans les autres communes, plusieurs personnes ont exprimé le besoin d'une réunion publique et demandent une comparaison entre le projet CFAL et la contre-proposition.

Ont été également relevées l'absence de mesures de bruit sur la commune les conséquences sur le degré de protection phonique des habitants du village.

Il apparaît une forte mobilisation des habitants de *« la Grande Dangereuse »*, qui soulignent les fortes nuisances liées au bruit et demandent des mesures compensatoires efficaces.

Plusieurs personnes craignent la dépréciation foncière de leurs biens au vu des nuisances à venir.

Une personne propose un calcul simple : « pour 22 300 habitants soit 7000 foyers, une valeur moyenne de 180 000 € par bien immobilier et une estimation de la baisse moyenne des biens immobiliers liée au CFAL de 15%, c'est un coût indirect supporté par les citoyens de 189 M€ qui doit être considéré ».

Agriculteur sur la commune sur les terres de « La Brosse » qui dispose d'un pivot d'irrigation non remboursé, M. Régis FARJAS demande à RFF *« d'étudier au plus juste les indemnités liées aux investissements d'irrigation enterrés et de surface »*.

Plusieurs observations insistent sur le fort déboisement causé par le CFAL sur la commune, avec près de 37 ha impactés et s'interrogent sur le traitement paysager du merlon bordant la tranchée du CFAL.

- Monsieur Roger CARTET, président de l'association « BELIGNEUX Histoire et Culture » (82 adhérents) attire l'attention sur un arbre remarquable impacté par le projet, chêne privé au lieu-dit Le haut du Folu, inscrit à l'inventaire officiel du département de l'Ain, avec une circonférence de 3,20 à 1,30 m du sol.
- Mme DATA, adjointe à l'environnement, rappelle les forts enjeux autour du bruit, souligne qu'il existe un problème avec « les 3 ponts » impactés par le projet, rappelle l'existence d'un *« arbre remarquable situé à quelques dizaines de mètres du CFAL »*.

- M. Manuel NORBERT, conseiller municipal, souligne l'isolement du bourg lors des travaux et demande le passage en tunnel plutôt qu'en tranchée pour éviter les déblais et la poussière, et l'utilisation de protections de type cadres fermés ».

Enfin, un projet de liaison routière est demandé par le Conseil Municipal entre le quartier de Folu en expansion (ZAC en cours et logements) et le village (quartier en densification) afin de créer *une « voie moderne permettant la circulation automobile pour accéder aux commerces situés exclusivement à La Valbonne »*, et deux options de tracé sont envisagées avec un plan annexé.

Commune de BEYNOST (Ain)

16 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, ainsi qu'une pétition signée par 188 personnes demandant de reconsidérer le tracé A.

Les principales contributions concernant spécifiquement la commune de BEYNOST sont les suivantes :

- plusieurs habitants et deux conseillers municipaux notent que la bretelle de raccordement voyageurs de LA BOISSE ne fait pas partie du « Cahier des charges » fixé par l'Etat à RFF et que la ligne Rhône Express permettra aux voyageurs de rejoindre La Part Dieu sans nécessiter une ligne directe : cette question a été évoquée dans le thème « Fuseau A » ;
- la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau et la Commune de BEYNOST demandent de prendre en compte la reconstruction du bassin de rétention des eaux de Pré Mayeux : cette question a été examinée dans le cadre du thème « Risques d'inondations ».

Commune de LA BOISSE (Ain)

Les observations du public concernent essentiellement la virgule dite de LA BOISSE (raccordement voyageurs entre le CFAL Nord et la ligne historique AMBERIEU-LYON).

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission constate que cette virgule n'est apparue dans la concertation qu'à l'été 2008, et qu'elle ne faisait donc pas partie de la décision ministérielle du 26 décembre 2005 approuvant le fuseau A.

Elle considère que ce raccordement à la ligne historique est indispensable, car il améliorera la capacité de la ligne existante LYON-AMBERIEU, et d'autre part, il permettra de basculer sur l'une ou l'autre des lignes, en cas d'incident ou d'entretien des voies.

La Commission fait cependant observer que cette virgule n'aura son efficacité optimale que lorsque le raccordement au Nord d'AMBERIEU et de BOURG-EN-BRESSE aura été réalisé (branche Sud de la LGV Rhin-Rhône ou ligne autonome).

Compte-tenu du passage en remblai de cette virgule, la Commission souhaite que le traitement visuel prévu, tant pour l'aspect paysager des talus que l'architecture des ouvrages d'art soit exemplaire.

La Commission de Surveillance et de Suivi demandée en Réserve n°1 devra y veiller particulièrement.

Commune de BRESSOLLES (Ain)

Avec un total de 292 observations consignées dans le registre (dont 241 pétitions dans une contribution citoyenne rédigée par la mairie, et une trentaine de personnes rencontrées lors des deux permanences, la participation du public à BRESSOLLES, environ 700 habitants, apparaît importante.

La totalité des interventions s'est faite contre le projet mis à l'enquête, avec des arguments à caractère généraux (existence d'une contre-proposition, coût supérieur, nuisances environnementales...), ainsi que des points de vue particuliers, comme ceux de :

- Mme E. PABION qui pense aux « *travailleurs de la zone artisanale des 2B qui ne sont absolument pas protégés du bruit ...* » ;
- J.L. PABION qui demande des « *protections phoniques pour le personnel de l'usine Philips ...* » ;
- Mme J. BOUTEILLE qui souligne que les « *terrains en friches du corridor des nuisances qui regroupe la D 1084, la voie ferrée actuelle, l'autoroute et le futur tracé du CFAL impose un entretien si l'on ne veut pas se retrouver avec des champs d'ambrosie* » ;
- M. et Mme THEVENET, entendus lors d'une permanence, posent la question du devenir du chemin de la Plaine au-dessus des voies SNCF ;
- M. André BURLET qui insiste pour sa part sur les risques industriels, rappelant en particulier l'explosion du 7 mai 2007 à DAGNEUX ;
- M. Philippe Caruso, Directeur de l'entreprise C&E Concept (emballages) récemment implantée à BRESSOLLES, « *se mobilise contre le projet A du CFAL* ».

A noter la participation du Président de l'association « Animens BRESSOLLES », opposé au projet.

Enfin, la délibération du conseil municipal fait part de sa désapprobation du tracé mis en l'enquête, rappelant également dans un historique les engagements pris et non tenus par les autorités.

Commune de CHARNOZ-SUR-AIN (Ain)

L'enquête a suscité une très importante mobilisation dans ce village de moins de mille habitants, avec un total de 2894 contributions toutes opposées au projet (dont 2705 pétitions), en raison des craintes sur les nuisances, et en particulier du bruit généré par le passage des trains de fret sur la nouvelle voie.

Lors des permanences en mairie, que la participation du public a été conséquente. Ainsi, une cinquantaine de personnes, dont les adjoints et de nombreux conseillers municipaux, ont participé à la première permanence, tandis que 25 étaient recensées à la seconde et une quinzaine à la dernière.

M. le Maire a été rencontré lors d'un rendez-vous spécifique fixé hors des permanences.

M. le Maire a produit sept mémoires au nom de la commune organisés en différents thèmes.

Sur les registres d'enquête, outre de très nombreuses contributions à caractère relativement général, portant en particulier sur les recommandations OMS en matière de nuisances sonores qui ne seraient pas respectées par le projet, le public a mentionné :

- la taille imposante (1800 pages), le contenu très rébarbatif du dossier qui constituent des obstacles à la participation du public et à sa compréhension des enjeux,
- la forte proportion des populations impactées par le projet alors que le tracé « alternatif » serait moins impactant sur la qualité de vie des riverains, et moins coûteux,
- l'absence de desserte spécifique du PIPA, zone de fret, par excellence, par la nouvelle ligne,
- la méthodologie d'études utilisée par RFF qui est inadaptée car elle ne compare pas avec suffisamment de détails le tracé A à la contre-proposition C,
- des manœuvres politiques qui auraient influencé le choix du tracé,
- la décision du choix du fuseau A qui a été prise à la hâte,

- la question des inondations sur la rivière d'Ain qui serait sous évaluée,
- les impacts sur l'environnement (zones Natura 2000) du projet qui sont supérieurs à ceux engendrés par la contre-proposition,
- les impacts du projet sur les performances des TER qui desservent les communes voisines,
- des concessions en matière de tracé du périmètre de sécurité de l'usine ARKEMA afin de permettre le passage du CFAL,
- un projet initialement prévu pour le fret et qui semble englober également la circulation des TGV.

Plusieurs demandes de réunions publiques avec RFF ont été faites par le public. Certains se demandent si *« les propositions du Sénateur BERTHOUD et les études commanditées par les communes ne constituent pas des éléments nouveaux qui montrent la nécessité d'une étude comparative entre les différents fuseaux envisageables ? Ne méritent-ils pas, au nom de l'intérêt général d'être pris en considération ? »*.

D'autres rappellent les engagements de M. GERAULT, Préfet, lors du COPIL le 3 mars 2009, sur *« l'intégration paysagère et l'atténuation des nuisances sonores »*.

Des questions techniques ont été soulevées *« que va-t-il se passer entre AMBERIEU et LEYMENT au niveau des TER et des trains de fret qui vont se rejoindre sur la ligne existante ? »*.

De nombreuses observations similaires soulignent les craintes des riverains en matière de bruit.

Une personne constate que *« le bruit de l'A42 certains soirs de vent, le trafic aérien qui se fait au-dessus de nos maisons, la vie stressante quotidienne suffisent amplement pour nous poser des problèmes de sommeil, qu'en sera-t-il avec les nuisances sonores annoncées... ? »*.

Quelques contributions relèvent de cas particuliers :

- M. J.N. MAGNAN, habitant au 38 chemin de Billieux *« à 300 m de l'autoroute dans l'une des deux dernières maisons de Charnoz avant Le Buchin »* souhaiterait *« que les merlons dépassent de 4 m la hauteur des trains car les 2,50 m de merlon prévu dans ce secteur seront évidemment insuffisants, ou alors que ma propriété soit rachetée par RFF »*.
- les impacts du projet sur le prix du foncier existant suscitent également des craintes : *« la valeur de nos terrains et maisons va baisser forcément...pourquoi devrions-nous accepter une baisse de nos biens pendant que des secteurs privés ne pensent qu'à faire du profit ? »* ;
- une personne demande *« pourquoi les cartes du dossier ne sont pas à jour, en effet, des maisons du village de Buchin n'apparaissent pas (maisons ayant plus de 40 ans) ? »* ;
- autres questions : celles des travaux lors du chantier et du rétablissement des accès privés ;
- au nom de l'Union Pêcheurs Rivière d'Ain, Daniel ROJON, Président de cette association forte de 2000 adhérents, conteste le choix du tracé A et sur la base des *« obstacles et conséquences du projet »* il demande *« un réexamen du projet, avec des études comparatives plus précises... »*.

Commentaires de la Commission d'enquête

Concernant les réunions publiques, la Commission a estimé qu'elle n'avait pas à participer aux réunions publiques organisées directement par les communes.

Le Président de la Commission d'enquête n'a reçu la contre-proposition des mains du Député Charles de La VERPILLIERE que le dernier jour de l'enquête.

Cette contre-proposition fait l'objet d'une analyse présentée dans le sous-chapitre 5.4.

Commune de CHAZAY-SUR-AIN (Ain)

Trois thématiques ont été abordées :

- l'hydraulique
- le volet agricole,
- les rétablissements de voirie.

Ces problématiques ont été présentées dans le courrier du Maire de CHAZAY-SUR-AIN et ont été discutées dans le sous-chapitre 5.2.

Commune de DAGNEUX (Ain)

La mobilisation contre le projet s'est exprimée dans une pétition signée par plus de 1500 personnes et une lettre type identique à celle reçue à BALAN et envoyée par plus de 1000 signataires.

La pétition contre le projet fait principalement référence à la gêne due au bruit et à ses conséquences sur la santé, elle attire l'attention sur le fait que les préconisations de l'OMS sont peut être respectées, mais lorsque les fenêtres sont fermées. Il est donc demandé des compensations et indemnisations pour la dévalorisation des biens des habitants.

De plus, 115 observations ont été consignées sur les registres et 83 lettres ont été jointes au registre dont une délibération de la Mairie de Dagneux, un courrier de l'association EDEN (« Entente pour la Défense du pays de Neyron ») et une lettre circulaire signée par plus de 20 entreprises.

La délibération de la mairie porte sur les points suivants :

- la lourdeur du dossier peu accessible au grand public
- le débat public en 2001-2002 a surtout porté sur le COL avec une faible participation de l' Ain,
- le dossier a connu de fortes évolutions (phasage, virgule de BEYNOST puis de LA BOISSE)
- le choix du jumelage entre la voie CEFAL et l'autoroute A42 n'est pas la meilleure solution
- les études des nuisances sonores sont incomplètes et les mesures contre le bruit insuffisantes.

La commune demande une étude comparative approfondie entre le tracé A et le tracé « alternatif ». L'association EDEN insiste sur les nuisances sonores, et regrette que ne soient pas pris en compte les bruits existants. Elle souligne le surcoût du tracé A par rapport au tracé alternatif, le non raccordement au PIPA et s'étonne du mélange des trafics fret et voyageurs sur la ligne ancienne LYON- AMBERIEU.

Les autres observations et lettres posent les questions suivantes :

- Quelle indemnisation pour les commerces perturbés par les travaux ? (problème RD 61)
- Une liaison à la déchetterie sera-t-elle maintenue ?
- Quels nouveaux accès sur la ZI de DAGNEUX (transports Feuillet) ?
- Risque de crues du Cottey,
- Risque d'accident avec le nouvel accès à la station service, installation classée (ICPE),
- Maintien du passage du CFEL (Chemin de fer de l'Est Lyonnais) sous la ligne CEFAL (PARFER)
- Quelle protection acoustique entre le PK 26 et le PK 27 ?
- Mise en doute du calcul de TRI.

Commune de LEYMENT (Ain)

Le public s'interroge sur les raisons du non départ de la ligne en jumelage avec l'autoroute A42. RFF explique dans son Mémoire en réponse que la solution en jumelage n'a pas été retenue au regard de l'analyse multi-critères (7 variantes étudiées) pour les raisons suivantes :

- le fort impact acoustique sur le quartier de la gare et le hameau des Brosses,
- l'emprise sur la laiterie,
- les difficultés de raccordement au camp des Fromentaux,
- le coût supérieur.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission considère que la réponse du Maître d'ouvrage (point n° 2) est satisfaisante.

Commune de MEXIMIEUX (Ain)

L'enquête a suscité une mobilisation contre le projet en raison des craintes de nuisances (bruit généré par le trafic de trains de fret sur la voie nouvelle). Les observations principales sont les suivantes :

- opposition au tracé A et demande d'étude d'un tracé alternatif desservant le PIPA,
- conséquences sur la santé du fait du bruit,
- dévalorisation des biens immobiliers.

La contribution de la Mairie de MEXIMIEUX fait ressortir quatre points en défaveur du projet :

- santé publique,
- intérêt économique des territoires traversés,
- accès à LYON depuis AMBERIEU-EN-BUGEY pour les usagers du train,
- économie de l'argent public.

La Commission Locale de l'Eau de la Basse Vallée de l'Ain rappelle les avis qu'elle a émis dans le cadre de la consultation sur l'Avant-Projet Sommaire (voir paragraphe 5.2.7).

Commune de MONTLUEL(Ain)

17 observations ont été consignées dans le registre et 8 lettres ont été annexées (dont trois signataires différents présentent le même libellé). Les remarques qui en ressortent sont les suivantes :

- demande d'étudier le tracé alternatif, plus court et moins coûteux,
- nuisances sonores,
- problèmes de santé consécutifs au bruit.
- risques d'inondations à NIEVROZ,
- dépréciation de la valeur des habitations.

La contribution du Conseil Régional (vœu adopté par l'exécutif du Conseil Régional en réunion les 26 et 27 mai 2011) demande :

- que l'infrastructure soit réalisée d'un seul tenant (sections Nord et Sud) pour assurer à la fois une performance optimale de grands itinéraires fret qui constituent un objectif majeur du projet et un réel contournement du nœud lyonnais, afin de limiter sur l'agglomération lyonnaise les nuisances pour la population et la saturation d'infrastructures indispensables aux trafics voyageurs, et de proposer un itinéraire alternatif pour les circulations de marchandises entre le Sud et les Alpes ;
- que le CFAL s'inscrive dans la réalisation d'une infrastructure ferroviaire dédiée dans la vallée du Rhône, permettant d'éviter la saturation des voies actuelles pour le fret et pour les voyageurs ;
- que tout soit mis en œuvre par l'Etat et RFF, à qui reviennent les choix de tracé pour assurer la meilleure insertion du projet dans les territoires traversés, en engageant les moyens nécessaires pour la protection des populations vis-à-vis des risques et des nuisances et la préservation de l'environnement, des différentes activités présentes et des projets d'infrastructures nouvelles, en particulier le CFEL, en concertation avec les collectivités territoriales ;
- qu'en cas de non réalisation de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône, l'étude du contournement de l'agglomération de BOURG-EN-BRESSE soit lancée et que le contournement par l'Ouest d'AMBERIEU-EN-BUGEY soit envisagé au titre du projet de CFAL, afin de ne pas engendrer de conflits entre les circulations TGV, TER et Fret sur la section entre AMBERIEU-EN-BUGEY et LEYMENT. Une enquête publique complémentaire devra rapidement être lancée ;
- que l'Etat engage rapidement les projets avec l'ambition de développer le fret en Europe et principalement la ligne LYON-TURIN, qu'il agisse pour mettre en place un réseau performant d'autoroutes ferroviaires et de plates-formes intermodales notamment sur le site des Fromenteaux à LEYMENT, et que l'Etat mette en œuvre une politique d'incitation au report modal du fret vers les modes alternatifs à la route (par la réglementation sur l'intégration des coûts externes pour le mode routier, la tarification, et les relations avec les entreprises ferroviaires).

Le Président de la Communauté communes de Miribel et du Plateau a formulé les souhaits suivants :

- réalisation simultanée des sections Nord et Sud, pour dégager le nœud ferroviaire lyonnais,
- engagement de l'Etat et de RFF sur la meilleure insertion possible dans les territoires traversés (comme le demande le Conseil Régional),
- engagement rapide du contournement ferroviaire à l'Ouest d'AMBERIEU,
- élaboration par RFF d'un mémoire en réponse sur le projet alternatif présenté par les parlementaires de l'Ain avec l'appui du bureau TTK.

La délibération du Conseil Municipal du 16 mai 2011 fait part de son opposition au tracé mis à l'enquête publique et en s'associant à la proposition soutenue par les parlementaires de l'Ain d'un tracé alternatif.

Concernant l'impact sur la commune de MONTLUEL, il est demandé une étude plus complète sur les nuisances sonores prenant en compte les nuisances existantes (autoroute A42, aéroport), et tenant compte du phénomène d'émergence lors des passages des trains et de l'influence du vent dans la propagation du bruit sur le secteur de la Côtère.

Le Conseil Municipal demande que l'impact des nuisances acoustiques soit considéré comme un enjeu de santé publique, que les études sur les nuisances sonores soient complétées en prenant en compte la multi-exposition au bruit sur le périmètre de passage du CFAL sur la commune de MONTLUEL et que les préconisations de l'O.M.S. servent de référence dans les mesures de protections envisagées.

Commune de NIEVROZ (Ain)

97 contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, ainsi que la pétition intitulée « *Contribution citoyenne d'opposition au tracé A, proposition d'un tracé alternatif variante du fuseau C* », signée par 1300 personnes. Ces contributions sont les suivantes :

- une Note de Synthèse établie par la commune de NIEVROZ, présentant les arguments en faveur du tracé « alternatif C » et les « incidences hydrauliques potentielles du CFAL » ;
- l'aggravation des inondations par le Rhône est évoquée par plusieurs personnes ;
- la profession agricole et les agriculteurs demandent que dans la courbe de NIEVROZ, le tracé soit déplacé le plus à l'ouest, afin de préserver les habitations et les terres agricoles, en conservant des ilots exploitables, et en déplaçant la RD 61 A le long du futur ouvrage ;
- plusieurs personnes habitant le lieu-dit Grange Mayot demandent ce qu'il est prévu dans le cadre du projet pour les habitations et les activités (Société VITESS) ;
- les nuisances acoustiques sur le quartier du Sablon et sur l'ensemble du bourg sont évoquées et l'insuffisante protection des habitations coté THIL ;
- l'effet de coupure que vont créer le remblai et les écrans anti-bruit est redouté ;
- les risques industriels et technologiques sont également mentionnés.

Franchissement du Rhône et risques d'inondations à NIEVROZ

Cette question a été traitée spécifiquement dans le paragraphe 5.2.7.

Déplacement de la courbe de NIEVROZ au-delà de la Grange Mayot

Après visite des lieux, la Commission **demande** de déplacer la ligne du CFAL à l'Ouest, au-delà de la dernière habitation au lieu-dit la Grange Mayot, en se calant au mieux sur la limite ouest de la bande d'enquête, près de la gravière et du bosquet (PK 24).

Protection contre les nuisances acoustiques

La commune sera très exposée au bruit du CFAL, car la ligne longe la commune du Nord à l'Ouest. Le déplacement de la ligne vers l'Ouest diminuera légèrement le niveau de bruit. Afin de réduire le bruit, il conviendrait d'utiliser des écrans acoustiques absorbants (murs en gabions) plutôt que des merlons de terre, dont l'efficacité est moindre et l'emprise au sol plus importante.

Réduction de l'effet de coupure

Le déplacement de la ligne vers l'Ouest diminuera aussi l'effet de coupure. Pour réduire l'effet de coupure, il serait souhaitable d'élargir l'ouvrage de franchissement de la RD 61 A afin de prendre en compte non seulement la largeur de la voirie automobile, mais aussi le passage des piétons et des cyclistes allant vers THIL.

Risques industriels et technologiques

Les habitants ont été choqués par l'explosion qui s'est produite en mai 2007 dans la zone industrielle de DAGNEUX et qui a détruit trois entreprises, dont celle de M. DONCQUES, adjoint au maire de NIEVROZ.

Le transport ferroviaire de fret est reconnu beaucoup moins dangereux que le transport routier, cependant le risque existe et doit être pris en compte, y compris le risque d'accident intentionnel.

Le décret n° 2011-609 du 30 mai 2011 relatif aux études de danger des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application des articles L 551-2 et suivants du code de l'environnement concerne les aires routières ou autoroutières de stationnement, les gares de triage ou faisceaux relais ferroviaires, les ports intérieurs et maritimes, les plates-formes multimodales combinant deux ou plus de ces ouvrages d'infrastructures de transport.

Son application concernera à minima la gare d'AMBERIEU-EN-BUGEY, l'aire autoroutière de DAGNEUX, la future plate-forme multimodale de GRENAY, la gare de triage de SIBELIN.

Commune de PEROUGES (Ain)

Deux observations ont été notées, dont une contribution de la Mairie de PEROUGES et un courrier joint. Il en ressort les remarques suivantes :

- à l'amont et à l'aval du PK 37, le projet crée un délaissé de terre important le long de l'A42 ;
- un propriétaire, d'ailleurs opposé au projet, indique une perte financière concernant les pratiques de la chasse et les désagréments occasionnés par le trafic ferroviaire supplémentaire pour les pêcheurs dans l'étang de la Trappe du Loup à Grande Combe.

La contribution de la Mairie de PEROUGES a pour objet de limiter le délaissé, de réduire les nuisances sonores et d'améliorer l'intégration paysagère du tracé (plantations).

Commune de SAINT-DENIS-EN-BUGEY (Ain)

Vingt quatre observations et deux courriers (dont un adressé par des commerçants et signé par neuf personnes) ont été consignées dans le registre d'enquête publique. Les principales questions soulevées sont les suivantes :

- modalités de rétablissement de la liaison routière par la RD 5 entre SAINT-DENIS-EN-BUGEY et AMBERIEU-EN-BUGEY, en raison de la suppression du passage à niveau PN 34,
- protection contre les nuisances sonores,
- dépréciation du bâti riverain, en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire.

Commune de SAINT-MAURICE-DE-REMENS (Ain)

Une seule observation a été consignée dans le registre d'enquête :

- demande d'information sur le raccordement à la branche Sud de la future LGV Rhin-Rhône,
- l'encombrement de la gare d'AMBERIEU-EN-BUGEY lié au trafic fret supplémentaire.

Commune de VILLIEU-LOYES-MOLLON (Ain)

Au-delà des thèmes généraux développés ci-avant, notamment l'opposition au tracé A au profit d'un tracé alternatif, les inquiétudes se concentrent sur le hameau du Buchin.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission fait observer, d'une part, que ce lotissement a été réalisé en 2007, alors que la décision ministérielle approuvant le fuseau A était connue depuis le 26 décembre 2005, et d'autre part, elle constate effectivement l'absence du lotissement « le Petit Buchin » sur les plans de l'étude d'impact, mais le Maître d'ouvrage en a tenu compte dans la modélisation acoustique effectuée.

La question du respect des préconisations de l'OMS a été évoquée précédemment.

Quant aux divergences entre la commune et le Maître d'ouvrage sur ce qui aurait été promis et non accordé, la Commission en prend acte mais n'arbitrera pas.

En réponse au public qui s'étonne qu'il n'y ait pas d'étude détaillée concernant le franchissement de la rivière d'Ain, la Commission répond que celle-ci est obligatoire après la DUP, pour l'enquête parcellaire.

La Commission émet **deux recommandations** pour le hameau du Buchin :

- **A.** que la protection acoustique soit associée à un traitement de façade, pour réduire l'emprise au sol du merlon,
- **B.** qu'une proposition d'achat soit faite au propriétaire de la maison la plus proche du merlon, également impactée par le rétablissement de voirie (franchissement de l'autoroute et du CFAL).

5.3.2 Département de l'Isère

Commune de GRENAY (Isère)

Sur les 16 contributions relevées dans le registre d'enquête publique, deux sont favorables au projet, les 14 autres, non opposées au projet, constatent que GRENAY sera très impactée par le CFAL et la ligne LYON-TURIN et elles demandent une meilleure prise en compte de l'environnement local :

Ces demandes sont les suivantes :

- les demandes de la Coopérative Dauphinoise (réduction des emprises agricoles prélevées, gestion des délaissés, desserte du site industriel de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU, et continuité des opérations de chargement pour le silo à céréales),
- les demandes du Conseil Municipal de GRENAY et des habitants de prévoir la couverture de la tranchée dès la sortie du tunnel et se terminant au nord du passage sous la RD 1006, afin de limiter les nuisances sonores pour le village.

Commentaires de la Commission d'enquête

Après visite des lieux, la Commission constate que les cartes des niveaux sonores pour la tête Ouest du tunnel de GRENAY n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact, ce qui ne permet pas de comparer le niveau de bruit actuel et le niveau futur.

Or, ce secteur est non seulement concerné par le CFAL mais aussi par la future ligne LYON-TURIN.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne que ce secteur constitue un corridor biologique pour la faune, alors que les espaces naturels sont déjà largement fragmentés par les infrastructures existantes (LGV LN 4, Autoroute A 43, Autoroute A432, ...) et futures, avec l'aménagement de l'échangeur A 43 - A432.

C'est pourquoi, la Commission demande la couverture des deux tranchées prévues aux entrées Est et Ouest du tunnel de GRENAY, afin d'assurer une protection acoustique suffisante du bourg, de limiter les déboisements d'Espaces Boisés Classés et d'éviter le fractionnement des espaces naturels.

Les espaces recouvrant les tranchées de la ligne du CFAL devront être rendues à l'activité agricole.

Commune de JANNEYRIAS (Isère)

Deux contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique, sur les points suivants :

- le croisement avec l'ancienne ligne du CFEL,
- l'extension de la zone d'activités de Salonique.

Conditions de franchissement de l'ancienne voie ferrée du CFEL

Le Collectif PARFER LYON-CREMIEU demande que le franchissement de l'ancienne voie ferrée du CFEL n'entraîne pas de surcoûts pour l'aménagement futur de cette voie.

Cette question est également posée dans le courrier déposé en mairie de VILLETTE D'ANTHON par le Président du Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné.

Commentaires de la Commission d'enquête

Après visite des lieux, la Commission a constaté qu'il existait plusieurs canalisations enterrées et que l'ouvrage de passage sous l'autoroute A432 réservait un gabarit important.



Ouvrage de passage du CFEL sous l'A432.

Pipe-line d'éthylène.

La Commission estime que le franchissement de l'ancienne voie du CFEL doit pouvoir être réalisé avec un léger abaissement de son profil en long coté Est, l'ancienne voie du CFEL étant en remblai. Une confirmation technique a été demandée à RFF par courrier du 20 juin 2011 (question n° 18) et RFF a traité cette question dans son Mémoire en réponse.

Extension de la zone d'activités de Salonique

La Commune de JANNEYRIAS estime qu'elle subit des contraintes (passage de canalisations de transport à risque, autoroute A432, nuisances acoustiques, et emprise du futur CFAL). Elle souhaite obtenir deux types de compensations :

- extension de 16,70 hectares de la zone d'activités de Salonique,
- augmentation de la capacité d'accueil pour arriver à un maximum de 3 000 habitants.

Commentaires de la Commission d'enquête

Les trois communes de la Plaine de l'Est, ANTHON, JANNEYRIAS et VILLETTE-D'ANTHON, sont situées dans le territoire de prescription autour de l'aéroport de Saint-Exupéry, déterminé dans la DTA. Leurs capacités d'accueil résultent de l'application du PIG et de la DTA.

VILLETTE D'ANTHON et JANNEYRIAS sont compris dans le territoire de prescription autour de l'aéroport de LYON-Saint-Exupéry dont le développement de l'habitat et de l'économie est limité afin de permettre le développement de l'aéroport dans la perspective d'une métropole solidaire de dimension internationale.

Les zones d'activités de VILLETTE D'ANTHON (Charvas) et de JANNEYRIAS (Salonique) participent au développement économique de la plateforme multi-modale de l'aéroport. Un travail commun entre les différents territoires et acteurs concernés permettra de construire un projet cohérent sur l'un des secteurs les plus stratégiques de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.

La Commission d'enquête considère donc que la demande de la commune de JANNEYRIAS ne relève pas de sa compétence et qu'elle doit être étudiée dans sa globalité et au niveau approprié. Elle souligne que le projet CFAL impacte fortement la réalisation de la zone d'activités de Syntex Parc.

La Commission **constate l'engagement** du Maître d'ouvrage de reprendre l'étude des zones d'activités de Salonique et Syntex Parc et d'engager les procédures de révision des documents d'urbanisme.

Commune de VILLETTE D'ANTHON (Isère)

Dix contributions ont été déposées dans le registre d'enquête publique.

Parmi celles-ci, plusieurs ne concernent pas spécifiquement la commune :

- lettre de APRR à RFF,
- dossier déposé par F. FAYET et M. VALENS Relatif à l'élevage de chevaux de sport situé sur JONS, accompagné d'une pétition signée par 160 personnes (voir commune de JONS),
- courrier du Président du Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné, relatif au croisement du projet du CFAL et de l'ancienne voie ferrée du CFEL (voir commune de JANNEYRIAS),
- courrier de la Chambre d'Agriculture de l'Isère,
- courrier de la Coopérative Dauphinoise, également déposé à GRENAY (voir thème « Agriculture »).

Deux contributions s'expriment sur la justification du tracé A sur le territoire de la commune.

La première contribution est celle d'un habitant de la commune qui s'interroge sur le choix du fuseau A.

La seconde est celle du maire de VILLETTE D'ANTHON.

Elle est accompagnée d'un courrier résumant l'ensemble des concertations, études et décisions qui ont motivé le choix du tracé A par la commune, par la Communauté de Communes Porte Dauphinoise de LYON-SATOLAS, et le choix exprimé par le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné, qui regroupe 46 communes représentant 77 000 habitants et a élaboré le SCoT de ce territoire.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission constate l'absence d'opposition au choix du tracé sur le territoire de la commune de VILLETTE D'ANTHON, en jumelage avec l'autoroute A432.

5.3.3 Département du Rhône

Commune de COLOMBIER-SAUGNIEU (Rhône)

Cinq observations ont été annotées sur le registre et un courrier a été déposé.
Les remarques qui en ressortent sont les suivantes :

- proposition d'équiper les voies en « *silent track* » pour atténuer le bruit des trains,
- suggestion de remplacer les merlons par des murs antibruit pour limiter l'impact foncier,
- demande de protection phonique du « Haut Bonce »,
- crainte de la société GRAVCO (élimination de déchets) pour son développement.

Commune de JONS (Rhône)

Avec un total de 37 observations consignées dans le registre et une dizaine de personnes rencontrées lors des deux permanences, la participation du public peut être considérée comme modeste.

La totalité des interventions s'est faite contre le projet mis à l'enquête, avec des arguments à caractère général et des éléments personnels de divers ordres. On constate cependant des arguments en faveur du développement ferroviaire soulignant que « *le ferroutage est un mal nécessaire qui permettra peut-être de réduire la circulation des camions, si les entreprises de transport jouent le jeu et si ce transport ferroviaire est efficace, rapide et économique ...* ».

L'ADEJ, association pour la défense de la propriété foncière et la protection de l'environnement de la commune de JONS, par la voix de son président C. LEGRAS, demande :

- la réalisation d'un merlon d'une hauteur minimale de 5 m sans discontinuité depuis le pont sur la RD 55C jusqu'au pont sur la RD 6 en direction de Jonage, et son aménagement paysager,
- une protection boisée entre la RD 6 et le canal de Jonage,
- des ouvrages de franchissement des ruisseaux du Rigolet et de la Chana adaptés aux animaux,
- la réalisation d'un nouveau chemin de desserte au pied des merlons côté Est de la commune,
- une protection anti-bruit efficace lors du franchissement du Rhône et du canal,
- la création d'une route goudronnée entre la RD 6 et la route de PUSIGNAN (RD 55C) côté ouest,
- le rachat du centre équestre mentionné ci-dessous.

Mme M. VALENS et Monsieur F. FAYET, propriétaires du centre équestre au 48, route de PUSIGNAN avec un élevage de chevaux, demandent « *une procédure d'urgence avant la DUP pour pouvoir travailler et développer notre activité, car depuis 2007 nous ne pouvons rien faire, nous sommes en attente d'expropriation ...* »

Certaines observations font état d'interrogations sur la suppression du pont vers le Bourdeau, ce qui constitue « *une réelle fracture entre les différents quartiers de Jons* ».

Pour d'autres « *c'est encore des terres agricoles qui seront sacrifiées au soi-disant progrès...* ».

Propriétaires agricoles de la parcelle La Bayette, d'une surface supérieure à 3 ha louée au GAEC La Garottière, Mmes G. et M.C. FLEYEL souhaitent « *si des travaux affectent cette parcelle, qu'une remise en état soit faite tant au niveau de l'irrigation que du drainage...* ».

Mme BONNARD, au nom de l'EURL BONNARD, exploitation agricole forte de 4 associés dont 2 jeunes sur une SAU de 59 ha, souligne que le tracé A pose problème pour l'accès aux pâturages et affecte les réseaux d'irrigation et de drainage. Cette personne souligne aussi une confusion notée sur la carte où un centre équestre est représenté en lieu et place d'un élevage agricole de vaches et chèvres.

Messieurs J.C. GEOFFRAY et D. PELOSSIER, représentant le Syndicat agricole de JONS et JONAGE, soulignent au nom de leurs collègues agriculteurs, leur opposition au tracé A. Ils demandent que soit *« apportée une vigilance particulière aux exportations dont le siège est situé à proximité de l'ouvrage et prévoir une mise en œuvre de réparation spécifique »*.

Pour engager des réflexions sur des mesures compensatoires agricoles alternatives, ils demandent que soit constitué *« un groupe de travail composé a minima de la Chambre d'Agriculture, le SMHAR, SAFER, le Département et les services de l'Etat »*.

Dans un mémoire de 40 pages intitulé « Propositions d'amélioration - mesures compensatoires » daté du 5 mai 2011 et réalisé par INGESPACES SARL et ID Rhône-Alpes (69), la commune présente *« un système plus performant de rétablissement des communications nécessité par le projet RFF afin de générer des gains significatifs et durables, notamment dans les domaines de fonctionnements urbains, du cadre de vie de la population locale, de la sécurité routière et d'organisation du chantier »*.

En particulier, la commune propose des améliorations au niveau de la RD 6e / RD 55c, de la RD 6, de la VC 2, et la création d'une déviation de JONS dans le cadre du réseau routier intercommunal.

Commune de PUSIGNAN (Rhône)

Avec trois observations écrites dans le registre et 3 personnes rencontrées lors des deux permanences, la participation du public à PUSIGNAN a été très faible.

La commune s'est exprimée sur le projet, soulignant que *« la position a fait l'objet d'un courrier à M. le Préfet du Rhône le 10 février 2009 »*, cette pièce étant jointe au registre.

Elle demande qu'une attention spéciale soit apportée au marais de Charvas et à la gestion de ses eaux.

Elle souhaite également une gestion appropriée des 20 ha de délaissés et estime raisonnable *« qu'une juste compensation soit calculée et que lui soit accordée par une indemnisation ou par la prise en charge de tout ou partie des équipements en projet : « relais d'assistantes maternelles, centre de loisir sans hébergement, agrandissement de la crèche collective et enfin, diverses installations sportives »*.

M. P. ALLABOUVETTE, expert foncier et agricole intervenant pour le compte de six personnes dont l'EARL cultures ALLABOUVETTE et l'EARL élevages ALLABOUVETTE, signale qu'un dossier sera remis à RFF par le cabinet Bernard SERRE Conseil présentant *« l'évaluation des indemnités sollicitées en réparation des préjudices à subir par le projet »*.

Le Collectif PARFER LYON-CREMIEU, représenté par Monsieur G. MAURIN, rappelle que cette association *« œuvre depuis 10 ans au prolongement de la ligne de tramway T3 vers le Nord Isère sur l'ancienne voie du CFEL »* et demande à RFF *« de revoir les conditions de croisement des deux lignes »*.

Commune de SAINT-LAURENT-DE-MURE (Rhône)

Le registre d'enquête compte 9 observations, 2 lettres, l'avis de la commune et un dossier remis par l'association « La Transalpine ». Les observations et lettres correspondent à des situations particulières générées par le projet pour les occupants de la ferme de Montchat ainsi que la « ferme Crossard » avec en particulier le rétablissement de la RD 153.

L'avis signé par Madame le Maire rappelle les différentes prises de position de sa commune contre le projet en raison des divers impacts négatifs générés.

La commune demande en compensation la création d'une zone de loisirs et de détente, financée par l'Etat et RFF.

L'association « La Transalpine » est favorable au projet, indispensable pour alimenter la future ligne LYON - TURIN tant en fret qu'en voyageurs.

Elle émet certaines critiques et suggestions sur divers points du projet :

- éliminer les bruits le plus possible à la source des trains,
- allonger la longueur des convois, jusqu'à 1500 m,
- l'étude socio-économique ne tient pas compte de la valorisation des avantages du projet pour les habitants de LYON intra- muros,
- un possible dérapage des coûts de l'énergie renchérit les coûts du transport routier et améliorera la rentabilité du projet.

Commune de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (Rhône)

Dix observations ont été consignées dans le registre et 4 courriers ou notes ont été remis par une entreprise agricole et 2 associations. Les observations principales soulignent :

- la gêne routière (trafic de poids-lourds) qui sera générée par la future base travaux,
- le maintien de l'accès au silo de la Coopérative dauphinoise,
- l'impact agricole de la création d'une base travaux alors que celle de Grenay serait disponible,
- l'augmentation du nombre de trains de fret entre VENISSIEUX et SAINT-FONS dans l'attente de la réalisation du CFAL Sud,
- les craintes relatives au projet CFAL Sud dans la vallée de l'Ozon.

Les divers courriers sont les suivants :

- « l'EARL Les Taches » exploite les terres autour de la future base travaux de CHANDIEU en y réalisant en particulier la production de semences et où des investissements ont été réalisés,
- les exploitants agricoles ont des craintes sur la viabilité future de leur exploitation,
- l'association « *RESPECT Environnement* » met en doute les prévisions de report modal de la route vers le rail et les trafics prévisionnels venant de SAINT-ETIENNE et GRENOBLE vers Saint-Exupéry compte tenu des fréquences prévues, et se pose des questions sur les fonctionnalités de SIBELIN.,
- l'association « *Trait d'Union pour SAINT-PIERRE* » reprend les mêmes arguments en y ajoutant des craintes pour la nappe phréatique, lors des travaux et lors du désherbage des voies.

5.4 ANALYSE DE LA CONTRE-PROPOSITION (LE TRACE ALTERNATIF)

Dès les premières permanences, la Commission d'enquête a été informée de l'élaboration en cours d'une contre-proposition de tracé.

Ce tracé « alternatif » a été présenté lors des réunions publiques organisées par les communes. Il a été également mis en ligne sur Internet.

Avant même d'avoir reçu la contribution officielle, la Commission a décidé de s'informer et de visiter les lieux concernés par le tracé « alternatif ».

La contre-proposition n'a été déposée que le dernier jour de l'enquête, en mairie d'AMBERIEU-EN-BUGEY.

La Commission a examiné la contre-proposition et l'a transmise au Maître d'ouvrage pour avis. Seront donc présentés l'avis de RFF sur la contre-proposition et l'analyse faite par la Commission.

5.4.1 Avis du Maître d'ouvrage sur la contre-proposition (tracé « alternatif »)

Le Mémoire en réponse établi par RFF et présenté en Annexe I comprend plusieurs parties :

- l'analyse technique du tracé TTK,
- l'analyse environnementale du tracé TTK,
- l'analyse des coûts,
- annexes (4 documents).

Les 4 annexes sont les suivantes :

1. Demande de la Commission d'enquête d'un Mémoire en réponse à la contre-proposition de tracé,
2. Courrier des parlementaires accompagnant la proposition alternative,
3. Expertise d'un tracé alternatif pour le CFAL, rapport TTK,
4. Analyse comparative des fuseaux d'étude préliminaire.

Commentaires de la Commission d'enquête

La Commission a examiné attentivement ces documents.

Elle estime que le Maître d'ouvrage a répondu à sa demande formulée dans son courrier du 9 juin 2011.

5.4.2 Examen par la Commission d'enquête de la contre-proposition

Après avoir visité les lieux et examiné l'étude TTK, la Commission présente ci-dessous les principales contraintes techniques et environnementales du tracé « alternatif ».

5.4.2.1 Traversée dans le département de l'Ain

Point de départ à LEYMENT

Le tracé alternatif part de la branche Sud de la future ligne à grande vitesse (LGV) Rhin Rhône, dont la réalisation n'est pas encore définie.

Le raccordement complet des fonctionnalités prévues implique de passer au-dessus de la ligne actuelle AMBERIEU-LYON, au-dessus de l'autoroute A42 et au-dessus de la voie de raccordement à la ligne existante, soit à une hauteur de 16 m au-dessus du terrain naturel.

Le secteur est en plus encombré par la présence de lignes électriques.

L'intégration de l'ouvrage impliquera de réaliser des murs anti-bruit s'élevant à plus de 20 m au dessus du sol, ce qui entraînera, outre des emprises au sol très importantes, de l'ordre de 80 m de large, une véritable coupure sur le plan paysager.
Ces contraintes n'ont pas été décrites dans l'étude TTK.

Tronçon LEYMENT - BLYES

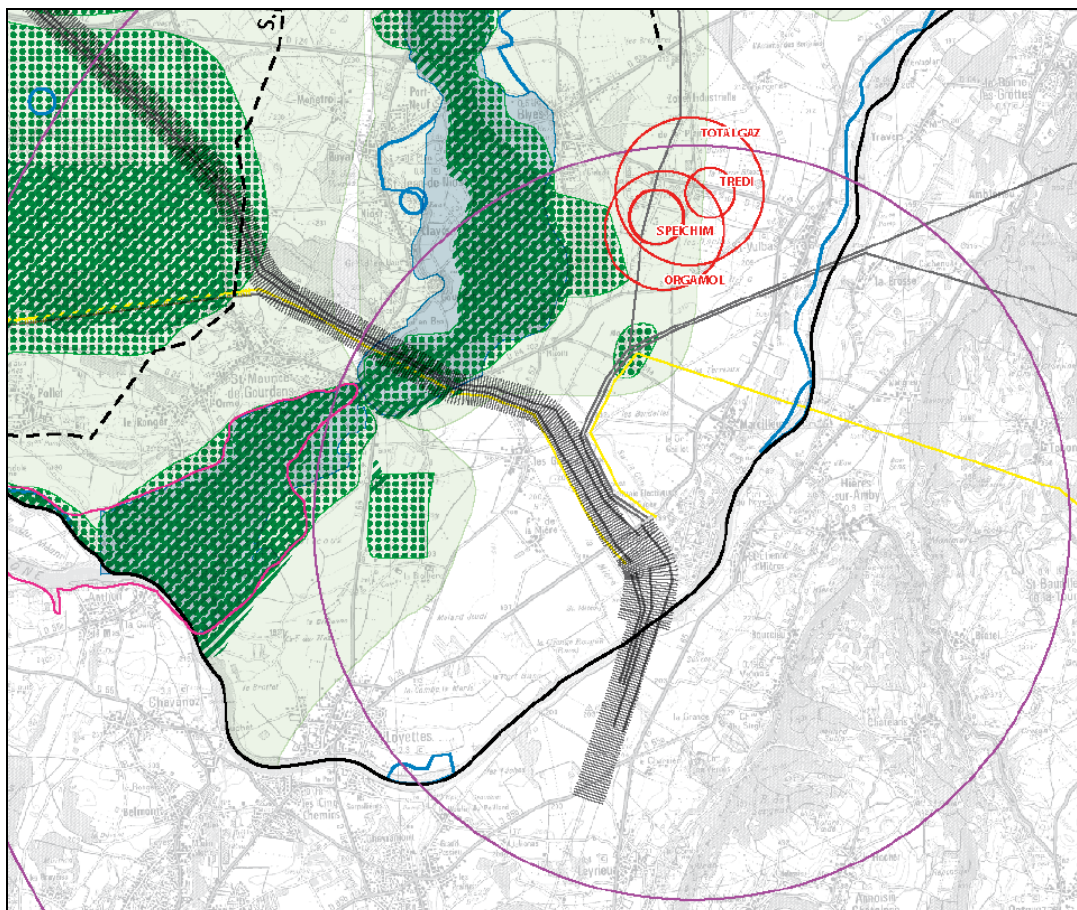
Les principales contraintes sont :

- la traversée de la zone agricole (agriculture irriguée),
- la proximité de zones habitées (quartier de la Guillotière à LEYMENT, hameaux du Trollet et de Mas Dupuis à STEINTE-JULIE).

Traversée du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)

Les principales contraintes sont :

- les périmètres SEVESO des usines TOTAL GAZ, TREDI, SPEICHIM et ORGAMOL,
- le Périmètre Particulier d'Intervention (rayon de 5 km) de la centrale nucléaire du Bugey (risques induits par l'Installation Nucléaire de Base (I.N.B.) et risques créés à l'I.N.B. par la ligne de fret avec transport de matières dangereuses).



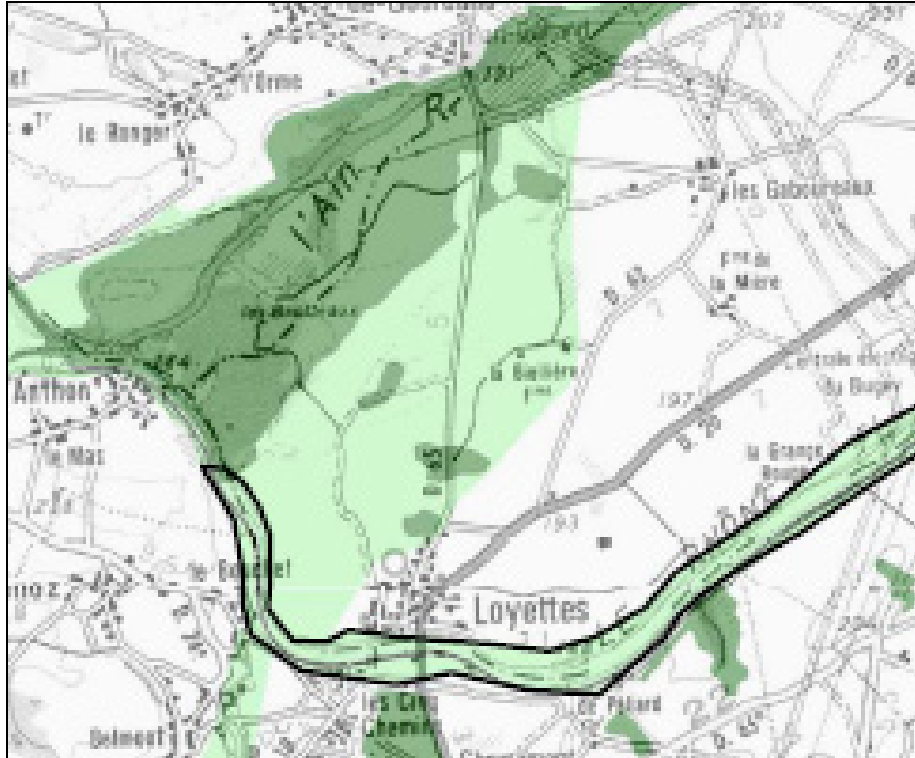
Carte des périmètres SEVESO dans le PIPA.

Enfin, la desserte ferroviaire des établissements impliquera le doublement de la ligne actuelle du PIPA ainsi que des franchissements du CFAL à niveau, ce qui entrainera de fortes contraintes à la circulation routière, dans un secteur déjà contraint par l'insuffisance du pont sur le Rhône de LOYETTES.

Tronçon PIPA - LOYETTES et franchissement du Rhône

Les principales contraintes sont :

- la traversée de la zone agricole (agriculture irriguée),
- la traversée de la ZNIEFF (l'Ain) et la ZNIEFF II n°0118 des rives du Rhône,
- la proximité de la zone NATURA 2000 de la confluence Ain - Rhône,
- la traversée de la zone inondable en rives droite et gauche du Rhône,
- la proximité de zones habitées (Les Gaboureux) et de la zone industrielle de la Croze.



Synthèse sur le tracé alternatif dans le département de l'Ain.

La coupure de l'espace agricole impliquera l'aménagement foncier sur les communes traversées. Il faut prévoir en moyenne le réaménagement foncier de 200 à 250 hectares par kilomètre de tracé. Cela pourrait modifier profondément les structures agricoles et entraîner la diminution du nombre d'exploitants agricoles et la reconfiguration du paysage agricole (haies, bosquets, ...). A prévoir également la restructuration des réseaux d'irrigation.

Le tracé traverse le PIPA et plusieurs périmètres de risques industriels (établissements SEVESO). Le tracé crée donc des contraintes importantes vis-à-vis des établissements déjà installés.

Le tracé s'approche de zones habitées.
Le tracé longe de très près la zone Natura 2000 de la confluence Ain Rhône.

Le tracé « alternatif » n'est pas compatible avec la DTA ni avec le SCoT BUCOPA.
Les quatre maires des communes concernées par le PIPA (communes de BLYES, CHAZEY-SUR-AIN, SAINTE-JULIE et de SAINT-VULBAS), rejoints ensuite par les maires des communes de LEYMENT et de LOYETTETTES ont exprimé leur opposition au tracé « alternatif ».

Enfin, l'étude TTK propose de mettre à 3 voies la ligne AMBERIEU-LYON, sur une longueur de 15 km. Cette option n'a pas été étudiée sur le plan technique et n'a pas été présentée au public.

5.4.2.2 Traversée dans le département de l'Isère

Le tracé « alternatif » traverse les communes d'ANTHON, CHAVANOZ, VILLETTE D'ANTHON et JANNEYRIAS.
Il n'est pas compatible avec la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.
Il n'est pas non plus compatible avec le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné.

Le secteur traversé est classé au SCoT en « *espace agricole stratégique* » et en « *coupure verte* ».
Dans les espaces agricoles stratégiques, les infrastructures de transport pourront être aménagées,
« *dans la mesure où aucune autre possibilité ne peut être envisagée et sous réserve de leur utilité publique et de la mise en place de compensation foncière* ».

La coupure de l'espace agricole impliquerait l'aménagement foncier sur ces quatre communes, ce qui paraît très difficile, certaines communes venant de terminer un précédent remembrement.
La profession agricole est opposée à ce tracé.

Tronçon Anthon- Bois des Franchises

Les principales contraintes sont :

- Franchissement du Rhône et de sa zone inondable,
- Traversée du périmètre de captage d'eau potable des Flachères,
- Traversée de la ZNIEFF du Bois des Franchises et d'axes de déplacement de la faune,
- Proximité de zones habitées à ANTHON et CHAVANOZ.

Tronçon Bois des Franchises - Saint-Exupéry

Les principales contraintes sont :

- la traversée de la zone agricole (agriculture irriguée) et emprise prélevée importante,
- la proximité de zones habitées à JANNEYRIAS et VILLETTE D'ANTHON,
- la traversée de la future ligne de tramway LEA (MEYZIEU - CREMIEU) sur l'emprise du CFEL,
- les contraintes de croisement de nombreux pipelines et gazoducs sur VILLETTE-D'ANTHON.

Les élus des communes de JANNEYRIAS ET DE VILLETTE D'ANTHON et le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes « Porte Dauphinoise de LYON-SATOLAS » ont aussi exprimé leur opposition au tracé « alternatif ».

5.4.3 Avis final de la Commission d'enquête sur la contre-proposition

Après avoir visité les lieux concernés, écouté le public, examiné la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ainsi que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) BUCOPA et de la Boucle du Rhône en Dauphiné, après avoir étudié le Mémoire en réponse établi par RFF, la Commission constate que :

- la contre-proposition présentée (tracé « alternatif ») n'a pas été suffisamment étudiée sur les plans environnemental, technique et économique,
- elle n'apporte pas d'élément nouveau par rapport aux études réalisées antérieurement par RFF pour comparer les quatre fuseaux A, B, C, et D, si ce n'est la proposition de réaliser une troisième voie sur le territoire la Côtère, sans s'assurer de la faisabilité de cette proposition.

C'est pourquoi, la Commission estime qu'il n'est pas justifié de demander au Maître d'ouvrage une analyse complémentaire et comparative des tracés A et C.

6. BILAN FINAL

6.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET CFAL NORD ET DU TRACE RETENU (TRACE A)

La Commission considère que les avantages de ce projet sont les suivants

- il constituera un maillon-clé du réseau européen de transport de fret ferroviaire et créera un outil majeur de la politique de report du transport de marchandises de la route vers le fer ;
- il offrira la possibilité de décongestionner le nœud ferroviaire lyonnais et de développer le transport régional des voyageurs. Le raccordement de LA BOISSE permettra de disposer d'un itinéraire alternatif pour les trains circulant sur la ligne actuelle entre LYON et AMBERIEU-EN-BUGEY, en cas d'incidents d'exploitation entre LA BOISSE et LEYMENT (itinéraire de déviation) ;
- avec ce nouvel itinéraire, les trains de fret de long parcours pourront circuler en région lyonnaise, en plus grand nombre, plus vite et avec une fiabilité accrue tout au long de la journée. De ce fait, les chargeurs seront enclins à privilégier le transport ferroviaire. Le CFAL contribuera ainsi à atteindre les objectifs de report modal en faveur de l'environnement ;
- le tracé A soumis à l'enquête publique desservira des sites majeurs pour le fret de SIBELIN et de VENISSIEUX, lorsque le CFAL Sud sera réalisé ;
- enfin, le projet apportera un soutien à l'économie régionale et à la création d'emplois.

Par ailleurs, la Commission considère que l'environnement naturel a bien été pris en compte

- le jumelage avec les autoroutes A432 et A42 permet d'assurer la continuité des corridors écologiques en utilisant les mêmes points passages pour les franchissements de cours d'eau et les rétablissements de voiries et de chemins ruraux ;
- la traversée des zones d'intérêt écologique majeur a été étudiée, certains secteurs faisant d'ailleurs l'objet de dossiers d'Evaluations d'incidences NATURA 2000, comme le Marais de Charvas, le Rhône et l'Ain et des mesures compensatoires intéressantes ont été proposées pour rétablir l'équilibre sédimentaire de la Rivière d'Ain.

La Commission estime que la contre-proposition (tracé « alternatif ») ne peut être retenue :

- le choix du tracé a été validé par plusieurs décisions ministérielles antérieures, il a été inscrit dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ainsi que dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) BUCOPA et de la Boucle du Rhône en Dauphiné,
- le tracé « alternatif » n'a pas été étudié suffisamment sur les plans environnemental, technique et économique et il n'apporte pas d'élément nouveau par rapport aux études antérieures réalisées par RFF pour comparer les quatre fuseaux A, B, C, et D ;
- le tracé « alternatif » suscite l'opposition des communes traversées dans l'Isère et dans l'Ain, y compris LEYMENT et CHAZEY-SUR-AIN, qui ont exprimé leur préférence pour le tracé A ;
- compte-tenu de ses inconvénients majeurs (point de départ à LEYMENT, proximité de plusieurs établissements classés SEVESO, maintien des franchissements routiers à niveau dans le PIPA, traversée de zones agricoles, et création d'une troisième voie parallèle à la ligne historique, il n'apparaît pas justifié de demander une analyse comparative complémentaire des tracés A et « alternatif ».

6.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET CFAL NORD

La Commission considère que les principaux inconvénients du projet sont les suivants :

- le raccordement sur la ligne actuelle à LEYMENT et la traversée des communes d'AMBERIEU-EN-BUGEY et de SAINT-DENIS-EN-BUGEY créent des nuisances aux riverains, notamment avec la suppression du passage à niveau PN 34 et l'augmentation du bruit ;
- il manque un engagement précis de réalisation de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône ;
- la traversée des zones urbanisées de la Côtière va créer des nuisances sonores et visuelles supplémentaires (toutefois, cette appréciation doit être pondérée compte-tenu de la réduction des nuisances sonores le long de la ligne actuelle) ;
- ces nuisances pourront entraîner une dépréciation de la valeur des biens immobiliers des riverains de la future ligne ;
- l'emprise sur les terres agricoles est importante, de l'ordre de 100 ha pour la ligne nouvelle et les raccordements, et de 150 ha pour les délaissés entre la ligne et les autoroutes A42 et A432.

6.3 LES AMELIORATIONS NECESSAIRES A APPORTER AU PROJET CFAL NORD

La Commission estime que certaines points restent à approfondir.

Ces points ont été mentionnés dans son rapport en tant que **demande** ou **recommandation**.
Les demandes de la Commission feront l'objet de réserves dans son avis final.

Les demandes de la Commission sont reprises à la suite :

1. La mise en place d'une Commission de Concertation et de Suivi

En application des principes portés par la « *Convention dite d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement du 25 juin 1998* » et compte tenu des très fortes et très nombreuses oppositions du public au CFAL nord, la Commission d'enquête estime indispensable de mettre en place une structure de dialogue et de suivi.

La concertation se définit comme « *un échange entre différents acteurs intervenant et concernés par un projet destiné à partager des informations et des idées en vue, si possible, de progresser ou d'enrichir le projet* ». La concertation vise également « *un objectif de partage et de production en commun* »³.

Il s'agit ainsi, pour répondre aux attentes légitimes des riverains impactés par le tracé, d'assurer une mise en œuvre satisfaisante du projet, tout particulièrement en matière d'aménagements locaux. Dans la pratique, sur des installations et projets conséquents en taille et présentant de fortes nuisances atténuables par des mesures compensatoires, de telles structures ont pour mission principale de faciliter les relations entre les divers acteurs concernés.

³ www.gpsso.fr/projet_charte_concertation.pdf

La Commission de Concertation et de Suivi aura pour missions :

- en phase d'études : de vérifier la mise en place des mesures compensatoires, en particulier pour les protections acoustiques, le traitement paysager des aménagements et la protection de l'environnement naturel, et de donner son avis sur les solutions proposées par RFF,
- en phase de travaux : de prévenir les désordres liés au chantier (poussière, trafic, fermeture de voies de passage...) et d'être si besoin force de propositions pour des « *solutions caractérisées par des impacts moindres pour la population comme pour l'environnement* »,
- en phase d'exploitation : de vérifier que les objectifs annoncés en matière de bruit et de prise en compte des enjeux paysagers et environnementaux sont respectés. Des propositions correctives pourront, si nécessaires, être présentées notamment pour limiter les nuisances sonores.

La Commission de Concertation et de Suivi comprendra :

- des membres d'associations de protection des riverains,
- des élus locaux,
- des représentants de RFF et des opérateurs ferroviaires,
- des représentants des services compétents de l'Etat.

La Commission sera constituée dans un premier temps au niveau des 25 communes impactées par le CFAL Nord. Elle pourra ensuite désigner des représentants par communes.

La Commission sera dotée d'un budget propre pour assurer son animation et sa communication.

Enfin, l'implication d'un « *garant de la qualité des échanges* » permettra à RFF d'améliorer les relations avec les populations impactées et très vindicatives.

2. La mise en service du tronçon VIRIAT - LEYMENT de la LGV Rhin-Rhône

La Commission demande le lancement rapide de l'étude du tronçon VIRIAT - LEYMENT de la LGV Rhin-Rhône, afin que la mise en service de ce maillon indispensable à l'objectif de tracé visé soit réalisée au plus tôt, en n'excédant pas cinq ans la mise en service du CFAL Nord.

3. Le remplacement du passage à niveau PN 34

La Commission demande le remplacement du PN 34 à SAINT-DENIS-EN-BUGEY, sa suppression devant intégrer l'étude et la réalisation d'un plan de circulation et d'un ouvrage sous l'égide d'un Comité de Pilotage évitant la coupure entre les deux villes, à la charge du Maître d'ouvrage du CFAL Nord.

4. Le déplacement vers l'Ouest de la ligne dans la courbe de NIEVROZ

La Commission demande le déplacement de la ligne du CFAL à l'Ouest, à NIEVROZ, au-delà de la dernière habitation au lieu-dit la Grange Mayot, en se calant au mieux sur la limite ouest de la bande d'enquête, près de la gravière et du bosquet (PK 24).

5. La couverture des tranchées aux entrées est et Ouest du tunnel de GRENAY

La Commission demande la couverture des tranchées prévues aux entrées nord et sud du tunnel bi-tube de GRENAY, afin d'assurer une protection acoustique suffisante et d'éviter les coupures du territoire.

La Commission a aussi formulé dans son rapport une série de recommandations :

- la réalisation du CFAL Sud dans les délais annoncés ;
- en concertation avec les acteurs économiques locaux (CCI), étudier la possibilité de raccorder au CFAL les zones logistiques multimodales, notamment Saint-Exupéry projet CAREX, GREY, L'ISLE D'ABEAU ...,
- la réduction des nuisances acoustiques, en utilisant les dernières innovations en matière d'infrastructures et de matériel roulant, en réalisant une étude de l'effet cumulé du bruit des infrastructures, en plaçant des écrans acoustiques le long de la ligne de La Bresse dans la traversée d'AMBERIEU-EN-BUGEY, en recherchant dans chaque cas les meilleures solutions de protection, et le cas échéant en rachetant les habitations les plus exposées au bruit,
- la résolution des questions de compatibilité électromagnétique avec les réseaux d'infrastructures,
- la prise en compte des risques d'inondations dans le secteur de NIEVROZ, en réalisant une étude complète et détaillée de modélisation hydraulique des écoulements pour préciser la géométrie des ouvrages de franchissement du Rhône et de décharge,
- l'étude de l'agrandissement du bassin de rétention de BEYNOST,
- la réalisation d'une étude des dangers créés par la nouvelle ligne,
- la pérennisation des activités agricoles, par la réduction des délaissés et le rétablissement de la desserte des exploitations et par la mise en place, si nécessaire, de la procédure d'aménagement foncier, en concertation avec les acteurs locaux,
- le rétablissement des voiries et des chemins.

La Commission estime qu'en respectant ses demandes et mettant en œuvre ses recommandations, le Maître d'ouvrage assurera une bonne insertion du projet CFAL Nord dans son environnement.

Enfin, et de manière plus générale, la Commission d'enquête **invite les parlementaires** à étudier et proposer une réforme de la réglementation acoustique, afin de mieux prendre en compte dans le futur la multi-exposition aux sources de bruit des infrastructures.