

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-AURICE-DE-REMENS, VILLIEU-LOYES-MOLLON (01) COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU (69) et GREYAY, 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 ---

CONCLUSIONS MOTIVEES 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

GENERALITES.....	1
1. PRESENTATION RESUMEE DU PROJET ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS.....	2
1.1 PREAMBULE : LE CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE CFAL NORD	2
1.1.1 <i>Un projet destiné à développer le fret et à soulager le nœud ferroviaire lyonnais</i>	<i>2</i>
1.1.2 <i>Un projet qui doit permettre le développement des services régionaux de voyageurs.....</i>	<i>2</i>
1.1.3 <i>Un projet inscrit depuis 10 ans dans la planification du développement régional</i>	<i>2</i>
1.2 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET.....	3
1.3 LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE PUBLIQUE	4
1.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	5
1.4.1 <i>Déroulement de l'enquête publique et tâches effectuées par la Commission d'enquête.....</i>	<i>5</i>
1.4.2 <i>Avis sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'information donnée au public</i>	<i>5</i>
1.5 PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	6
2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET CFAL NORD	7
2.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET CFAL NORD ET DU TRACE RETENU (TRACE A).....	7
2.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET CFAL NORD.....	8
2.3 DES QUESTIONS MERITERAIENT D'ETRE APPROFONDIES DANS L'ETUDE DU PROJET CFAL NORD.....	8
2.4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE	9
<i>Liste des cinq réserves émises par la Commission d'enquête publique.....</i>	<i>10</i>
<i>Liste des recommandations formulées par la Commission d'enquête publique</i>	<i>11</i>

GENERALITES

Réseau Ferré de France a élaboré le projet Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise - partie Nord, projet appelé CFAL Nord.

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 CFAL, en libérant de l'espace permettra de développer les TER et de répondre à l'augmentation future du trafic fret. Il 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'Avant Projet Sommaire est en cours d'élaboration).

Le CFAL Nord se développera sur près de 48 km de ligne nouvelle et il concerne 25 communes :

- dans l'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,
- dans l'Isère : GRENAY, JANNEYRIAS, VILLETTE D'ANTHON,
- dans le Rhône : COLOMBIER-SAUGNIEU, JONS, PUSIGNAN, SAINT-LAURENT-DE-MURE, SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU,

La présente enquête publique porte à la fois :

- sur l'utilité publique de la partie Nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise,
- 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.

Conformément à la loi du 12 juillet 1983, dite loi Bouchardeau, ce projet entre dans le cadre de l'article L 123-1 du Code de l'Environnement qui prévoit que « la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique (...) lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement ».

L'enquête publique est alors organisée selon les termes des articles R.11-14-1 à R11-14-15 du Code de l'Expropriation qui traitent de la procédure spécifique aux enquêtes préalables portant sur des opérations entrant dans le champ d'application des articles L123-1 à L123-16 du Code de l'Environnement.

Le projet a nécessité également la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, au titre des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme.

En effet, la déclaration d'utilité publique d'un projet incompatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme local (Plan Local d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols ...) ne peut être prononcée que si l'enquête publique concernant ce projet a porté à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

Plusieurs enquêtes publiques ont donc été menées conjointement en vue de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme ou des Plans d'occupation des Sols de 22 communes concernées. Les conclusions motivées présentées ne portent que sur la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

1. PRESENTATION RESUMEE DU PROJET ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS

1.1 PREAMBULE : LE CADRE GENERAL DANS LEQUEL S'INSCRIT LE CFAL NORD

Le CFAL Nord contournera l'agglomération lyonnaise par l'Est, depuis LEYMENT dans l'Ain, jusqu'à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, dans le Rhône.

Le périmètre concerne 25 communes, regroupant une population de 80 000 habitants.

Ce projet vise à respecter les engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

1.1.1 Un projet destiné à développer le fret et à soulager le nœud ferroviaire lyonnais

Ce contournement, destiné prioritairement au trafic de fret Nord-Sud, constituera le maillon-clé 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 contribuera aussi à l'acheminement des trafics de fret de ou vers l'Italie, via la future liaison ferroviaire transalpine LYON - TURIN.

1.1.2 Un projet qui doit permettre le développement des services régionaux de voyageurs

Le report à l'Est de l'agglomération lyonnaise 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.

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.

1.1.3 Un projet inscrit depuis 10 ans dans la planification du développement régional

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.

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.

Le débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de l'agglomération lyonnaise s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 15 février 2002. Il a bien mis en évidence les enjeux d'aménagement et d'environnement que le projet CFAL devra prendre en compte.

Le compte-rendu et le bilan du débat public ont été respectivement établis le 14 et le 25 mars 2002.

Le CFAL doit également s'inscrire dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée le 9 janvier 2007, et des SCoTs des territoires traversés.

1.2 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise 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 heures 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 au nord et VIENNE au sud (choix du 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.

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.

1.3 LA CONCERTATION PREALABLE A L'ENQUETE PUBLIQUE

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.

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

Pour ces raisons, 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 sous la présidence de Monsieur Pierre SOUBELET, Préfet de l'Ain, à VILLIEU-LOYES-MOLLON (Ain).

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 de l'Etat départementaux et régionaux (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.

Il n'en demeure pas moins que le tracé suscite encore de fortes inquiétudes locales, comme l'a montré l'enquête publique 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.

1.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1.4.1 Déroulement de l'enquête publique et tâches effectuées par la Commission d'enquête

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.

La Commission d'enquête a effectué successivement les tâches suivantes :

- étudier le dossier du projet,
- assister à une réunion de présentation du projet organisée par RFF,
- participer à une visite d'ensemble du tracé, sous la conduite de RFF,
- tenir 61 permanences dans les mairies des communes, recevoir les personnes venues consulter le dossier d'enquête et écrire leurs observations ou déposer des documents (la durée des permanences était de 2h 30 à 3 h, certaines étant prolongées en raison de l'affluence du public),
- rencontrer plusieurs associations, entreprises et structures intercommunales présentes dans le périmètre,
- analyser les observations écrites et documents joints dans les registres,
- examiner la contre-proposition de tracé alternatif soutenue par le public et visiter les lieux,
- présenter la synthèse des observations à RFF, avec une liste de questions, en l'invitant à produire un Mémoire en réponse,
- examiner le Mémoire en réponse de RFF et faire sa propre analyse et ses commentaires,
- participer, une fois l'enquête terminée, à deux réunions avec RFF,
- se réunir à plusieurs reprises en Commission,
- rédiger le Rapport et les Conclusions motivées.

La Commission présente ci-dessous sa propre synthèse sur le déroulement de l'enquête publique et l'information donnée au public.

1.4.2 Avis sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'information donnée au public

La Commission a pu constater que toutes les mesures relatives à la publicité de cette enquête ont été prises pour que l'information du public soit réalisée dans des conditions convenables et conformément aux règles régissant ce type de procédure.

Au vu du bilan de la concertation antérieure faisant apparaître que de nombreuses réunions avaient été tenues, la Commission n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique pendant la durée de l'enquête publique, d'autant que la plupart des communes concernées par le tracé dans l'Ain ont d'elles-mêmes organisé des réunions publiques.

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 de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône et du CFAL Sud, compliquant ainsi la partie technique du dossier.

La participation du public a été importante et elle s'est exprimée par :

- 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).

Au final, la Commission estime que, dans le cadre et en dehors de la procédure d'enquête publique, toutes les dispositions ont bien été prises pour informer convenablement le public, pour lui permettre d'étudier le projet et de présenter ses observations, et ses critiques.

Dès lors, l'un des objectifs essentiels de l'enquête publique a été satisfait en offrant, par la publicité et l'information apportées, la possibilité d'expression des citoyens sur ce projet.

1.5 PRINCIPALES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le public s'est exprimé :

- pour le principe du CFAL, permettant le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,
- 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 déposée le dernier jour de l'enquête publique 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.

Les pétitions et lettres-pétition signées par 11 050 personnes 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, coupures ...) exprimant l'opposition au tracé inscrit dans le fuseau A, au profit d'un tracé « alternatif » passant plus à l'Est et pouvant desservir 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, mais le rapport technique établi par le bureau d'études TTK n'a été rendu public que le dernier jour 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 publique.

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 (3CM, CCMP, CCPA), dont trois maires de communes situées en dehors du périmètre.

Elle est également soutenue par cinq parlementaires de l'Ain.

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).

2. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET CFAL NORD

A partir de l'examen des études établies dans le cadre de l'Avant Projet Sommaire et des observations du public, la Commission a conduit sa propre analyse et est arrivée aux conclusions suivantes.

2.1 LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET CFAL NORD ET DU TRACE RETENU (TRACE A)

La Commission considère que les avantages du 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.

La Commission considère également 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 passages ;
- 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.

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 ».

2.2 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 entre VIRIAT et LEYMENT ;
- 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 sera 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.

2.3 DES QUESTIONS MERITERAIENT D'ETRE APPROFONDIES DANS L'ETUDE DU PROJET CFAL NORD

La Commission estime que certaines questions restent à approfondir, en particulier :

- la suppression du passage à niveau PN 34 à SAINT-DENIS-EN-BUGEY doit intégrer l'étude et la réalisation d'un plan de circulation et d'un ouvrage pour éviter la coupure du tissu urbain ;
- la mise en œuvre d'écrans acoustiques doit être envisagée le long de la ligne de La Bresse, dans la traversée d'AMBERIEU-EN-BUGEY ;
- la réalisation des protections acoustiques le long de la ligne doit être étudiée en détail et en privilégiant l'insertion paysagère des ouvrages, pour les lieux les plus impactés ;
- la prise en compte des risques d'inondations dans le secteur de NIEVROZ devra faire l'objet d'une étude complète et détaillée, en recourant le cas échéant à la réalisation d'une maquette hydraulique pour les ouvrages de franchissement du Rhône et de décharge ;
- la traversée des espaces agricoles doit faire l'objet d'études détaillées, afin de réduire l'emprise des délaissés entre la ligne nouvelle et les autoroutes A 42 et A432 ;
- les rétablissements des voiries et chemins restent à préciser, ainsi que pour les réseaux d'hydraulique agricole (irrigation et drainage).

2.4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE

Convaincue de la nécessité de développer le fret ferroviaire aux échelles nationale et européenne, et de réduire la part des transports routiers dans ce trafic de marchandises, afin d'économiser l'énergie, d'améliorer la sécurité routière, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre correspondantes, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement,

considérant l'ensemble des aspects positifs du projet, notamment le desserrement du nœud ferroviaire lyonnais et les possibilités d'améliorer les dessertes voyageurs sur la ligne TER actuelle et pour les liaisons avec la gare de Saint-Exupéry,

considérant les inconvénients et nuisances qu'apportera le projet, et prenant en compte les mesures prévues pour réduire ou compenser ces inconvénients,

considérant que les avantages apportés par le projet l'emportent largement sur les inconvénients, mais qu'il reste aussi des questions à approfondir,

considérant enfin au vu des éléments précédents que l'utilité publique du projet l'emporte sur l'atteinte à la propriété privée,

soucieuse de voir le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise réalisé dans sa globalité, en respectant les échéances fixées et les engagements pris en faveur de l'environnement,

la Commission d'enquête publique émet à la majorité de ses membres un **avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet CFAL Nord ;

cet avis est assorti de **cinq (5) réserves**^A et de **dix huit (18) recommandations**^B, formulées en vue de réduire les effets négatifs du projet et d'améliorer son insertion dans l'environnement naturel et humain ;

ces réserves et recommandations sont présentées à la suite.

^α Réserve : si les réserves ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

^β Recommandation : les recommandations correspondent à des préconisations formulées par la Commission d'enquête et dont la prise en compte par le Maître d'Ouvrage serait souhaitable.

Liste des cinq réserves émises par la Commission d'enquête publique

◆ RESERVE 1 : MISE EN PLACE D'UNE COMMISSION DE CONCERTATION ET DE SUIVI

Cette 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.

Cette commission comprendra :

- des membres d'associations de protection des riverains,
- des élus locaux,
- des représentants de RFF,
- des représentants des services compétents de l'Etat,
- un « garant de la qualité des échanges », afin d'améliorer les relations avec les riverains.

◆ RESERVE 2 : MISE EN SERVICE DU TRONÇON VIRIAT - LEYMENT DE LA LGV RHIN-RHONE AU PLUS TARD DANS LES CINQ ANS APRES LE CFAL NORD

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 après l'inauguration du CFAL Nord.

◆ RESERVE 3 : REMPLACEMENT DU PASSAGE A 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 afin d'éviter la coupure entre SAINT-DENIS-EN-BUGEY et AMBERIEU, l'ensemble étant à la charge du Maître d'ouvrage du CFAL Nord.

◆ RESERVE 4 : DEPLACEMENT VERS L'OUEST DE LA LIGNE DANS LA COURBE DE NIEVROZ

La Commission demande le déplacement de la ligne du CFAL vers l'Ouest, à NIEVROZ, un peu 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).

◆ RESERVE 5 : COUVERTURE DES TRANCHEES AUX ENTrees EST ET OUEST DU TUNNEL DE GRENAY

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 et d'éviter les coupures et le fractionnement des espaces naturels.

Liste des recommandations formulées par la Commission d'enquête publique

La présente liste résulte du rapport de la Commission d'enquête, sans ordre de priorité.

● **RECOMMANDATION 1 : REALISER LA LIGNE DU CFAL SUD A LA SUITE DE CELLE DU CFAL NORD** dans les délais annoncés dans le dossier d'enquête publique ;

● **RECOMMANDATION 2 : PRENDRE EN COMPTE LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU SECTEUR** et en concertation avec les acteurs économiques locaux (CCI), étudier la possibilité de raccorder au CFAL les zones logistiques multimodales (Saint-Exupéry projet CAREX, **GRENAY, L'ISLE D'ABEAU**, ...)

● **RECOMMANDATION 3 : UTILISER LES DERNIERES INNOVATIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES** notamment pour les rails, les supports et en matière de matériel roulant (systèmes de freinage, ...) afin de réduire les bruits à la source ;

● **RECOMMANDATION 4 : REALISER UNE ETUDE DE L'EFFET CUMULE DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES** comme demandé par la délégation territoriale Rhône de l'Agence Régionale de Santé, et rendre publique cette étude ;

● **RECOMMANDATION 5 : PLACER DES ECRANS ACOUSTIQUES DANS LA TRAVERSEE D'AMBERIEU** le long de la ligne de La Bresse.

● **RECOMMANDATION 6 : REALISER DES DISPOSITIFS DE PROTECTION ACOUSTIQUE DE QUALITE** tant sur les plans de l'efficacité acoustique que de l'intégration architecturale et paysagère, et tenir les engagements pris en application de la décision ministérielle du 4 septembre, notamment par la mise en place de niveaux de protection acoustique allant au-delà du strict respect des valeurs réglementaires ;

● **RECOMMANDATION 7 : PROPOSER DES ISOLATIONS ACOUSTIQUES DE FAÇADES** pour les habitations qui restent proches des seuils, soit entre 56 et 58 dB(A) la nuit ;

● **RECOMMANDATION 8 : RECHERCHER LES MEILLEURES SOLUTIONS DE PROTECTION ACOUSTIQUE** par exemple dans le cas du lotissement « le Buchin », à VILLIEU-LOYES-MOLLON), pour que la protection acoustique soit associée à un traitement de façade, afin de réduire l'emprise au sol du merlon ;

● **RECOMMANDATION 9 : OFFRIR UNE PROPOSITION D'ACQUISITION** lorsque les seuils réglementaires risquent d'être dépassés ou lorsque les nuisances se cumulent, comme dans le cas du hameau « le Buchin », pour la maison la plus proche du merlon anti-bruit, qui est également impactée par le rétablissement de voirie (franchissement de l'A 42 et du CFAL) ;

● **RECOMMANDATION 10 : REGLER LES PROBLEMES DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE** en se rapprochant des maîtres d'ouvrage pouvant être impactés (aéroport de LYON-Saint-Exupéry, APRR, base aérienne d'AMBERIEU ...)

● **RECOMMANDATION 11 : APPROFONDIR L'ETUDE DU FRANCHISSEMENT DU RHONE A NIEVROZ**

en concertation avec la commune et en utilisant les meilleures techniques de modélisation hydraulique :

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

● **RECOMMANDATION 12 : ETUDIER LA MODIFICATION DU BASSIN DE RETENTION DE BEYNOST**

dans le cadre de l'élaboration du Dossier Loi sur l'eau, et 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 ;

● **RECOMMANDATION 13 : ETUDIER LES DANGERS CREEES PAR LA NOUVELLE LIGNE,**

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 ;

● **RECOMMANDATION 14 : METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE CONCERTATION EN MATIERE AGRICOLE**

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 ;

● **RECOMMANDATION 15 : ETABLIR UN ETAT DES LIEUX PRECIS DES ACTIVITES AGRICOLES**

● **RECOMMANDATION 16 : ETUDIER LES MESURES SPECIFIQUES POUR LES SIEGES D'EXPLOITATION**

agricoles et les entreprises étroitement liées aux activités agricoles et touchées par le projet (notamment à JONS, PUSIGNAN, JANNEYRIAS, COLOMBIER-SAUGNIEU, SAINT-PIERRE –DE-CHANDIEU, ...),

● **RECOMMANDATION 17 : ETUDIER LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIES**

en concertation étroite avec les maîtres d'ouvrage concernés et les représentants du monde agricole, afin d'adopter les solutions les moins préjudiciables pour l'espace agricole (notamment sur JONS) ;

● **RECOMMANDATION 18 : ETUDIER LES RETABLISSEMENTS DES CHEMINS ET RESEAUX HYDRAULIQUES**

(réseaux existants d'irrigation et de drainage et projets connus à ce jour) en concertation étroite avec les commissions locales d'aménagement foncier.

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

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