

**AVIS DU SEPAL SUR LA CONSULTATION PORTANT SUR  
LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (CFAL)**

**ÉTUDES DE TRACÉS SUR LA PARTIE SUD ET LOCALISATION  
DU NOUVEAU FRANCHISSEMENT DU RHÔNE**

Le projet de Contournement Ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, dont le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France, s'inscrit dans une politique de transports à l'échelle nationale et européenne visant à rééquilibrer les différents modes de transport. En reliant des infrastructures existantes et des projets de ligne nouvelle (Lyon - Turin et la branche Sud du TGV Rhin-Rhône) par une nouvelle infrastructure depuis Leyment (01) jusqu'à sa connexion au réseau existant dans la vallée du Rhône :

- il constituera un maillon important pour le trafic ferroviaire européen,
- il contribuera à soulager le nœud ferroviaire lyonnais en voie de saturation d'une partie des trains de fret.

Le tracé du CFAL sur sa partie Nord, de Leyment (01) à la ligne Lyon-Grenoble, d'une longueur de 48 km, a été déclaré d'utilité publique le 30 novembre 2012 ; Le SEPAL avait émis un avis sur les choix de tracés pour cette partie Nord à deux reprises, en octobre 2005 puis en Janvier 2009.

Le tracé du CFAL sur sa partie Sud, depuis la ligne Lyon-Grenoble à sa connexion au réseau ferré existant dans la vallée du Rhône a fait l'objet d'études préliminaires pour explorer et comparer 7 familles de fuseaux possibles qui ont fait l'objet d'une consultation entre novembre 2008 et février 2009.

Le 16 Janvier 2009, le SEPAL avait émis l'avis suivant concernant les choix de fuseaux :

- il s'opposait à la pénétration de cette infrastructure de contournement dans le tissu urbanisé de l'agglomération avec les nuisances et les risques que cela implique.
- il convenait de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée afin de ne pas multiplier les coupures dans le tissu urbain et les espaces agricoles de l'agglomération.

**A l'issue de cette consultation, la décision Ministérielle du 15 avril 2009 a retenu le fuseau « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord ».**

Le Scot de l'agglomération lyonnaise, approuvé le 16 décembre 2010, a du intégrer au sein de ses cartographies, le fuseau retenu par cette Décision Ministérielle (repris de façon schématique par une représentation en pointillés).

En outre, un chapitre dédié au CFAL indique que l'infrastructure, « afin qu'elle ne constitue pas une coupure dans le sud-est de l'agglomération, ne génère pas de nuisances et de risques pour ses habitants, et ne porte pas atteinte à l'économie agricole du secteur, (...) devrait être enterrée sur l'ensemble de sa partie sud » (p.23 du DOG).

**Pour autant le SEPAL n'a pas changé d'avis, quant à la position qu'il avait adopté en Janvier 2009 sur le tracé du fuseau.**

Le rapport Mobilité 21 « pour un schéma national de mobilité durable » a été remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche par M. Duron, Président de la commission Mobilité 21. Cette commission a proposé une hiérarchisation des projets de l'État en 3 groupes de priorité. Le projet de CFAL est inscrit en seconde priorité : son **engagement doit être envisagé entre 2030 et 2050.**

Il doit être poursuivi en études afin d'en approfondir la définition et permettre son engagement sur la période 2030-2050.

C'est dans ce cadre que la Préfecture de Région a demandé à RFF, maître d'ouvrage du projet, d'engager les études d'avant-projet -sommaire au sein du fuseau « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord ». Les résultats de ces études proposent différents tracés au sein du fuseau choisi en 2009 pour un tracé qui, selon les scénarios, mesure environ 24 km et impacte 12 communes du Sud-est de l'agglomération lyonnaise. Ces différents tracés sont aujourd'hui soumis à consultation des acteurs du territoire.

Par ailleurs, cette consultation porte également sur un nouveau franchissement ferroviaire du Rhône en aval de l'agglomération lyonnaise au nord de Vienne. Il s'agit ici de relier la rive gauche à la rive droite du fleuve (ligne dédiée au fret en aval de Givors) et assurer ainsi une continuité vers le sud de la France et de l'Europe. La consultation porte sur les études préliminaires de ce nouveau franchissement.

Enfin, l'utilité publique et le calendrier de réalisation ne sont pas les objets de la consultation et devront faire l'objet d'autres débats ultérieurs, notamment lors d'une enquête d'utilité publique.

-----

Au stade actuel du projet de CFAL sur sa partie Sud et de l'avancement des études d'avant-projet-sommaire porté à la connaissance du SEPAL le 6 octobre dernier, le Bureau du SEPAL réuni le 18 décembre 2014 émet l'avis suivant :

- **Le SEPAL considère comme essentiel la réalisation d'un contournement fret de l'agglomération lyonnaise qui contribuera à redonner de la capacité au nœud ferroviaire lyonnais**, en écartant du centre de l'agglomération lyonnaise une partie du trafic de marchandises en transit.

Cette infrastructure permettra de renforcer les services de transports de voyageurs des gares lyonnaises et de Saint-Exupéry. Cette orientation est déjà inscrite dans le Scot de l'agglomération lyonnaise (DOG, p.23).

- **Le SEPAL réaffirme l'enjeu de réaliser cette infrastructure d'un seul tenant, sans dissocier la partie Nord du CFAL, de sa partie Sud.** Le Président du SEPAL s'est mobilisé pour que cette orientation soit actée au sein du rapport rendu par la Commission Mobilité 21. La réalisation d'une seule partie de l'infrastructure n'aurait que peu d'impact sur la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et pénaliserait fortement l'axe Saint-Fons-Grenay, déjà saturé à l'heure actuelle.
- **Le SEPAL demande que les calendriers des différents projets ferrés sur l'agglomération lyonnaise soient coordonnés.** La ligne ferroviaire Lyon-Turin devra être mise en service dans sa totalité (y compris la nouvelle ligne du Nord-Isère) avant de procéder à la réalisation du CFAL. Le projet de tracé du CFAL n'offre pas d'autres alternatives puisqu'il n'est pas proposé de connexions entre le CFAL et la ligne actuelle Lyon-Grenoble en direction de l'Italie (cf. p.176 du dossier de consultation).
- **Le SEPAL prend acte de la décision ministérielle du 15 avril 2009, où l'État a fait le choix du fuseau « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord »** pour poursuivre les études de tracé du CFAL sud, notamment au regard de l'importance de desservir la gare de Sibelin.

Ce fuseau proposait des ouvrages en souterrain sur une grande partie du tracé (cf. p.80 du dossier de consultation de 2008). Or, les nouveaux éléments issus des études d'avant-projet sommaire de 2014, modifient substantiellement l'intégration urbaine de l'infrastructure - seul le passage sous la balme de Saint-Symphorien d'Ozon demeure enterré - et par conséquent, l'impact de l'infrastructure sur les populations et l'environnement apparaît beaucoup plus important. Pour toutes ces raisons, la décision prise en 2009 pourrait être reconsidérée.

- En l'état actuel des études d'avant projet sommaire présentées dans le dossier de consultation, **les propositions de tracés ne sont pas conformes aux engagements formulés par les études préliminaires de 2009, notamment vis-à-vis des protections des populations, du maintien des grandes entités agricoles**

Elles entrent même en contradiction avec les orientations portées par le Scot de l'agglomération lyonnaise qui a inscrit cette infrastructure comme devant être « enterrée » sur l'ensemble de sa partie sud » (cf. DOG p.23).

- **Le SEPAL, s'il devait entériner un choix de tracé pour la partie sud du projet CFAL, demande au maître d'ouvrage RFF, de mener des études de faisabilité supplémentaires, au-delà des propositions initiales, qui viseraient à :**  
**assurer une protection optimale des populations impactées,**  
**maintenir les espaces agricoles majeurs, que le Scot s'attache à conserver sur l'ensemble de son territoire,**  
**maintenir les corridors écologiques terrestres inscrits dans le Scot de l'agglomération lyonnaise,**

Des propositions sont particulièrement attendues sur la Plaine des Grandes Terres (rétablissement des continuités) et celle de Toussieu/St-Pierre-de-Chandieu (proposition d'ouvrage en souterrain),

En synthèse, le SEPAL réaffirme la position qu'il avait adoptée en 2009 visant à privilégier les options de passage de ce projet d'infrastructure en jumelage avec la LGV Méditerranée. En tout état de cause, il considère que le contenu du dossier proposé à la consultation des acteurs du territoire ne donne pas satisfaction et les garanties nécessaires tant en matière de protection des populations, que de maintien des espaces agricoles et des corridors écologiques qui structurent fortement cette partie de l'agglomération lyonnaise.

-----

**Concernant le nouveau franchissement du Rhône, le SEPAL estime que cet ouvrage est nécessaire.** Le scénario le mieux à même de protéger les populations qui seraient impactées par le trafic fret est à privilégier. En ce sens, les scénarios proposés au sud de Givors permettraient d'éloigner la population de la polarité givordine des nuisances liées à la circulation fret et de renforcer l'intermodalité du site industriel et portuaire de Givors/Loire sur Rhône.