



M. Clément Beaune
Ministre chargé des transports

-cabinet-
Hôtel Le Play
40, rue du Bac
75700 PARIS

Montluel, le 10 mars 2023

Objet : Opposition des élus de l'Ain au tracé A du CFAL

Monsieur le Ministre,

Vous avez pris connaissance du récent rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et, notamment, de sa partie relative à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Pour mémoire, cette liaison nécessiterait la création du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – CFAL nord –

Avec l'ensemble des élus de l'Ain concerné, nous soutenons évidemment l'objectif de décarbonation du pays et donc de l'activité de transport et l'amélioration des mobilités au quotidien des habitants.

Pour ce qui est du CFAL nord, plusieurs fuseaux/tracés ont été étudiés au début des années 2000. A l'heure actuelle, le fuseau A a été retenu. Cependant il nous semble que les termes de la comparaison entre les 4 fuseaux ont considérablement évolué au cours de ces 20 dernières années.

Ce tracé A est le plus impactant pour les populations :

- La zone traversée est la plus dense, humainement et économiquement, et elle est exposée à d'importants risques naturels (inondations) et industriels (Kem One) ;
- La mise en évidence de ces problèmes a conduit Réseau Ferré de France (RFF) à envisager des mesures compensatoires dont le surcout par rapport au projet initial ne paraît pas avoir été pris en compte, sans parler de leur efficacité très relative ;

- Outre le coût, la possibilité d'un phasage avait été présentée comme un argument en faveur du fuseau A, lors de son choix en 2005. Or, le phasage n'est plus évoqué puisque RFF envisage de réaliser le tronçon nord en une fois, jusqu'à Leyment, voire jusqu'à Ambronay. De plus, le phasage aurait l'inconvénient de saturer la voie historique au détriment du trafic TER sur la ligne Lyon-Ambérieu qui est déjà une ligne problématique, identifiée par la SNCF. Cette ligne très fréquentée est déjà soumise à de nombreux retards et n'offre pas la qualité escomptée en raison du manque de rames. Cela s'oppose manifestement à la stratégie nationale du report routier vers le ferroviaire ;
- La possibilité d'une liaison entre le CFAL et le système ferroviaire de la Part-Dieu, également présentée comme un argument en faveur du fuseau A, n'a pas non plus fait l'objet d'une étude sérieuse : inscrite en 2005, elle a disparu en 2007 pour réapparaître ensuite.

Ce tracé A est le plus impactant pour l'environnement :

- Le tracé A est soumis au champ d'expansion des crues du Rhône, principalement sur la commune de Niévroz. Un scénario version « La Faute-sur-Mer » lors du passage de la tempête Xynthia ne serait pas à exclure avec de tels aménagements ;
- Le tracé A va à l'encontre de la loi dite « Climat et résilience » du 22 août 2021 qui fixe notamment des objectifs « ZAN » puisque 420 ha de terres agricoles seraient sacrifiés.

Ce tracé A est le plus impactant pour les finances publiques :

- Il fait 5km de plus qu'un des tracés alternatifs ;
- Il comporte plus d'ouvrages d'arts : deux ponts à réaliser au-dessus de la RD1084, un pont au-dessus de la voie ferrée de la ligne Ambérieu – Lyon, construction d'une voie de dépassement au niveau de la « virgule » Dagneux / La Boisse, franchissement du Rhône au niveau d'un pont à créer au canal de Jonage et au canal de Miribel, franchissement de l'Ain au niveau d'un pont à créer au hameau de Buchin ...
- A l'autre extrémité du tronçon nord, la solution retenue par RFF ne paraît pas non plus satisfaisante. Les variantes 1 et 2 préconisant un raccordement provisoire du CFAL à la ligne existante sur le territoire de la commune d'Ambronay sont inacceptables compte-tenu des nuisances qu'elles créeraient et de leur coût. Sans parler de la position centrale de la commune d'Ambérieu-en-Bugey où toutes les liaisons transiteront en plein cœur de l'agglomération.

Il faudrait donc prolonger toute de suite la voie nouvelle jusqu'au nord de Pont d'Ain, où elle se raccordera à la branche sud de la LGV Rhin-Rhône, si celle-ci est réalisée. Dans cette hypothèse, la voie devra être jumelée à l'A42, à l'est sur le territoire de la commune de Château-Gaillard, et à l'ouest sur le territoire de la commune d'Ambronay. Le contournement d'Ambérieu-en-Bugey est indispensable.

Pour toutes ces raisons, il nous paraît indispensable de procéder à une nouvelle étude comparative sur des bases actualisées au regard de la réalité factuelle du territoire et des lois postérieures à la DUP.

L'évolution du projet ne justifie plus le fuseau A et nous souhaitons que l'Etat fasse étudier à RFF un tracé alternatif.

Lors de notre prochain entretien, je pourrai vous remettre le rapport réalisé par un cabinet d'études européen sur le tracé alternatif.

Vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à nos observations, nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.



Romain Daubié
Député de l'Ain
Conseiller départemental



Damien Abad
Député de l'Ain
Conseiller départemental



Patrick Chaize
Sénateur de l'Ain



Sylvie Goy-Chavent
Sénatrice
Conseillère régionale




Viviane Vaudray
Conseillère départementale



Philippe Guillot-Vignot
Président de la 3CM



Caroline Terrier
Présidente de la CCMP
Maire de Beynost
Conseillère départementale



Jean-Louis Guyader
Président de la CCPA
Maire de Charnoz-sur-Ain
Conseiller régional



Daniel Fabre
Maire d'Ambérieu-en-Bugey
Vice-président de la CCPA



Jacques Piot
Maire de Béligneux



Gérard Rafanel
Maire de La Boisse

Andrée Raccurt
Maire de Bressolles



Anne Fabiano
Maire de Montluel



Patrick Battista
Maire de Niévroz
Vice-président de la 3CM



Valérie Pommaz
Maire de Thil
Vice-présidente de la CCMP



Eric Beaufort
Maire de Villieu-Loyes-Mollon

Copie : Madame Fabienne BUCCIO, Préfète de Région
Madame Cécile BIGOT-DEKEYZER, Préfète de l'Ain