

CFAL UNE LIAISON NOUVELLE
POUR UN TRANSPORT
DURABLE



**PIECE J - Bilan de la
concertation et du débat public**

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

2011


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SOMMAIRE GENERAL

SOMMAIRE GENERAL	3
Chapitre 1 BILAN DE LA CONCERTATION	5
1.1 Introduction.....	7
1.2 Un débat public qui a précisé les enjeux et défini le cahier des charges du projet	7
1.3 Depuis le débat public, un dispositif général de concertation et de participation du public	11
1.4 Le CFAL nord : un projet enrichi par différentes phases d'études et de concertation	14
1.5 La recherche d'un projet exemplaire	17
1.6 Conclusion	18
1.7 Annexe : bilan quantitatif et qualitatif des phases de consultation définies dans la circulaire « Seligmann »	19
Chapitre 2 Bilan du débat public	21
Chapitre 3 Compte-rendu du débat public	25

CHAPITRE 1 BILAN DE LA CONCERTATION

1.1 INTRODUCTION

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a fait l'objet d'un débat public sous l'autorité d'une commission particulière entre le 15 octobre 2001 et le 15 février 2002. Son cahier des charges a été approuvé le 16 mai 2003 et l'intérêt du projet a été confirmé lors du comité interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire le 18 décembre 2003.

Les études du projet, conduites par Réseau ferré de France, ont été scindées en deux parties fonctionnelles qui ont avancé à un rythme différent :

- ✓ une partie nord qui relie la ligne ferroviaire existante Lyon-Ambérieu-en-Bugey à la ligne Lyon-Grenoble dont l'enquête préalable à la DUP se déroule en 2011.
- ✓ une partie sud qui relie la ligne Lyon-Grenoble aux lignes de la vallée du Rhône, dont les études d'avant projet sommaire sont en cours.

1.2 UN DEBAT PUBLIC QUI A PRECISE LES ENJEUX ET DEFINI LE CAHIER DES CHARGES DU PROJET

Le projet CFAL a fait l'objet d'un **débat public conjoint** avec le projet autoroutier de contournement ouest de Lyon (COL) **du 15 octobre 2001 au 15 février 2002**.

L'organisation de ce débat public a été actée par la CNDP lors de sa séance du 17 septembre 2001. Ce débat public répondait à une double saisine de la part de vingt parlementaires en juin 1999 sur le projet autoroutier et de la part du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et du Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement au sujet des études du CFAL.

La commission particulière du débat public a été constituée sous la présidence de M. André Oriol, ancien président de la cour d'appel de Lyon. Les membres de la commission étaient : Jacqueline Boller, chef du service de la communication et des relations extérieures de l'université Lyon III, Yvette Bouvet, directrice de l'Institut du génie de l'environnement et écodéveloppement de l'université Lyon ; Robert Fiehrer, directeur honoraire de la SNCF ; Régie Neyret, président de l'association Patrimoine Rhônalpin ; Pierre Vial, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées.

Le secrétariat de la commission était confié à Mme Monique Cadet et M. Roland Voiron.

1.2.1 La problématique du débat

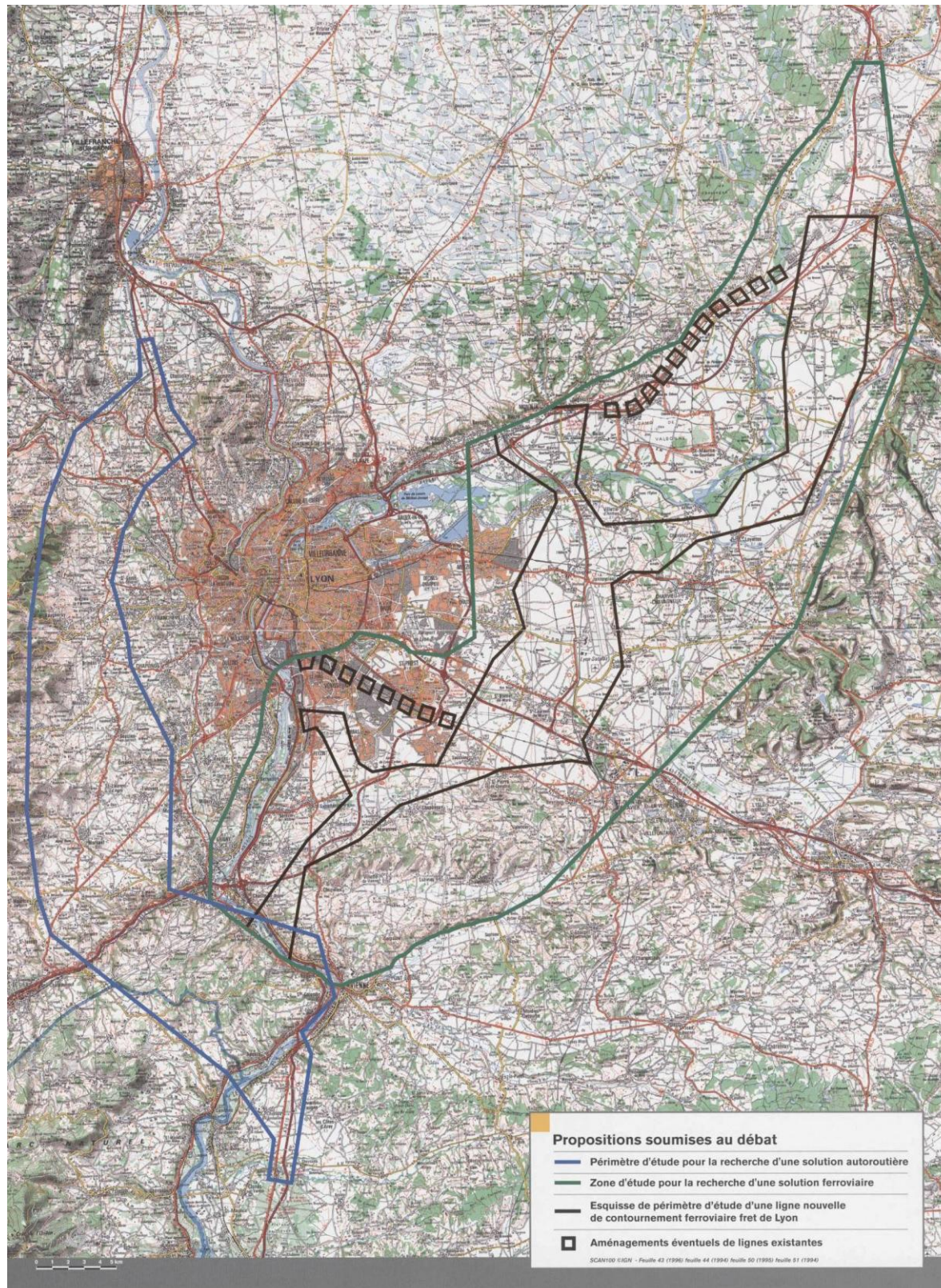
Le projet présenté lors du débat public de 2001 s'inscrivait dans les perspectives d'un développement ambitieux du trafic fret défini dans le schéma multimodal de services collectifs des transports. Ce dernier visait un triplement du trafic ferroviaire fret à l'horizon 2020. Cet objectif participait de la mise en valeur d'un axe majeur nord-sud français baptisé « Magistrale Eco-Fret ».

Dans le cadre de cette nouvelle politique de transports, le projet de contournement était

donc principalement axé sur le développement du trafic fret en écartant les trains de marchandises du centre de l'agglomération. Ce projet s'inscrivait également dans une politique ambitieuse de développement des transports collectifs urbains et inter-cités. Le gestionnaire d'infrastructure devait donc offrir les sillons nécessaires pour atteindre les objectifs des pouvoirs publics tels que définis à l'horizon 2020.

Au-delà d'une réponse quantitative, le projet devait améliorer la qualité des sillons pour augmenter la vitesse commerciale du fret, permettre un acheminement plus fiable et plus compétitif, contribuant ainsi à une qualité de service bien meilleure dans le cadre de la vocation européenne de l'axe ferroviaire nord-sud traversant la région lyonnaise.

➤ *Figure 1 : carte présentée au cours du débat public*



1.2.2 Le déroulement du débat : un débat conjoint avec le projet autoroutier qui met en évidence la nécessité du développement ferroviaire¹

La participation du public

Ce débat public a suscité un grand intérêt grâce à la mise en place de différents outils d'information et de participation du public :

- des actions de communication envers les acteurs locaux et les médias pour informer du lancement du débat,
- un site web : www.lyondebatpublic.org,
- un système informatique de traitement des questions et des réponses : la commission a reçu 2300 courriers (cartes T, courriers manuscrits ou dactylographiés, mails) auxquels le maître d'ouvrage ou la commission ont répondu.
- 11 réunions publiques réparties dans les 4 départements concernés par le projet,
- 23 cahiers d'acteurs,
- 7 lettres du débat,
- un accueil du public dans les locaux de la commission.

Le débat public a réuni au total 6000 personnes au cours de 11 réunions publiques :

Dates	Villes	Salles	Participants ⁶
25 octobre 2001	Lyon	Palais des Congrès	1000
8 novembre	Saint-Étienne	Espace Fauriel	700
15 novembre	Bourg-en-Bresse	Salle des Congrès	150
22 novembre	L'Isle d'Abeau	Salle de l'Isle	150
29 novembre	Vienne	Salle polyvalente de Jardin	800
6 décembre	Champagne-au-Mont d'Or	Espace Monts d'Or	250
13 décembre	Bron	Salle Albert Camus	500
20 décembre	Roanne	Salle Fontalon	250
10 janvier 2002	Ambérieu-en-Bugey	Salle des 1500	200
17 janvier	Givors	Palais des Sports	1000
24 janvier	Lyon	Palais des Congrès	1300

Chaque réunion, d'une durée de 3 heures au moins, était organisée selon le schéma suivant :

- un film d'introduction monté à partir d'interviews des présidents de la CNDP et de la CPDP, des ministres concernés, d'élus politiques et de représentants d'associations, ... Ce film rappelait les modalités et la portée du débat et présentait les premières positions recueillies.
- la présentation des deux projets de contournement par les maîtres d'ouvrage, en référence à la nouvelle politique des pouvoirs publics en matière de transports.
- l'intervention d'un grand témoin sur un thème correspondant en général à la spécificité du secteur géographique concerné.

Trois tables rondes ont été organisées au cours de la réunion de clôture, dans un objectif d'approfondissement avec des experts des différentes questions clés du débat. L'une portait sur la capacité du ferroviaire à mettre en œuvre le triplement du trafic fret.

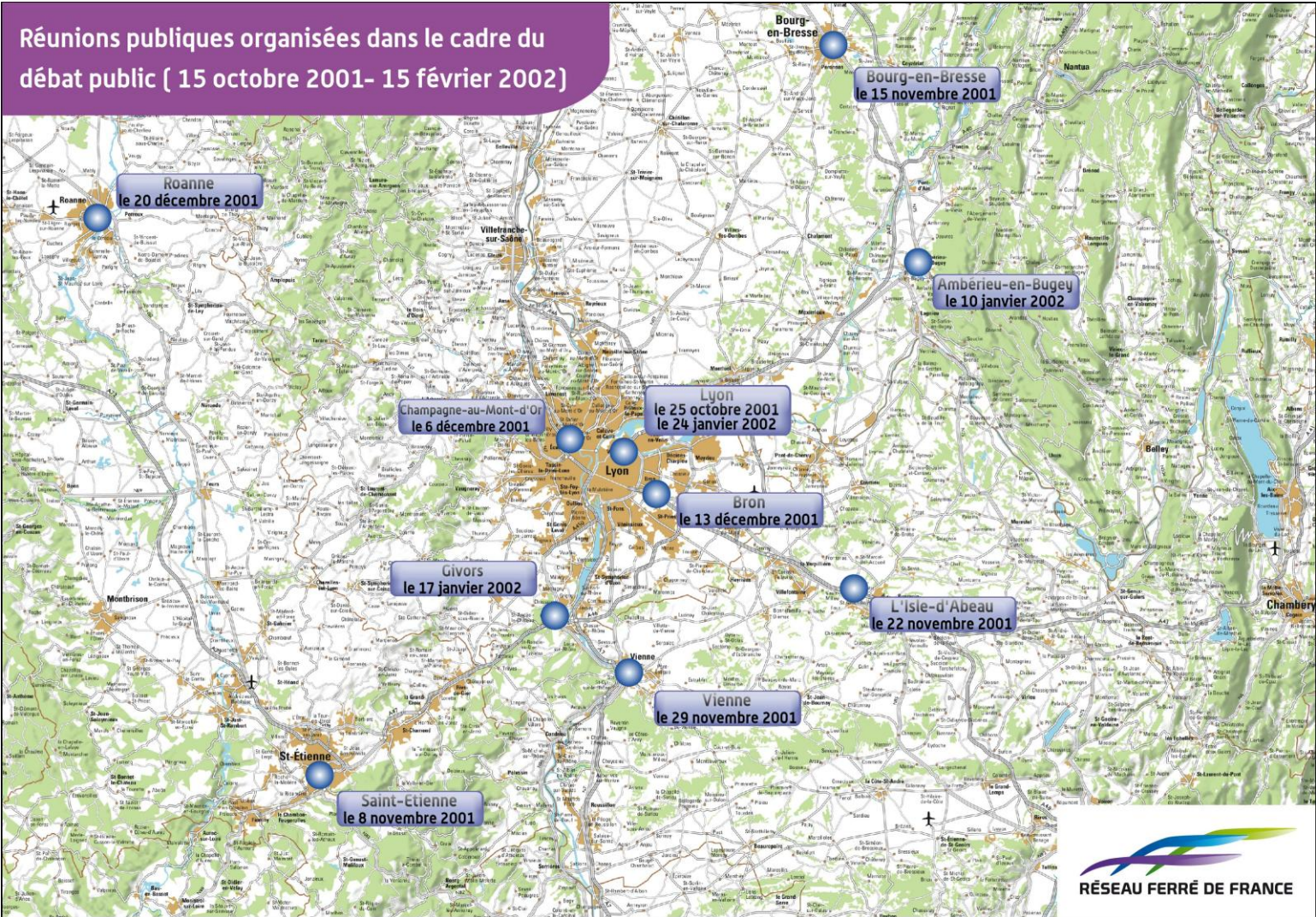


Figure 3 : carte des réunions organisées dans le cadre du débat public

¹ Source : compte-rendu du débat du président de la CPDP en date du 14 mars 2002 et bilan du Président de la CNDP en date du 25 mars 2002.

Les apports du débat au projet de contournement ferroviaire

La confirmation de l'opportunité du projet

Ce débat public a mis en évidence les difficultés actuelles et à venir des circulations des trains de marchandises au cœur du nœud ferroviaire lyonnais. Il a conclu à la nécessité d'offrir à l'agglomération une nouvelle infrastructure traduisant la forte volonté de report modal du transport de marchandises de la route vers le fer.

Ainsi, le compte-rendu du débat mentionne qu'un très large consensus s'est dégagé sur l'opportunité du projet à travers trois éléments :

- ✓ « La réalité de l'encombrement du nœud lyonnais, routier et ferroviaire, n'est contestée par personne. Pas plus que ses conséquences négatives sur la sécurité et la qualité de vie des populations concernées.
- ✓ L'impérieuse nécessité de parvenir à transférer une part importante des déplacements de voyageurs et de marchandises de la route sur la voie ferrée et la voie d'eau, est unanimement reconnue. Les seules critiques exprimées sur ce point à l'encontre du dossier présenté par les maîtres d'ouvrage, porte sur le caractère insuffisamment ambitieux, selon certains, du report modal envisagé.
- ✓ La nécessité de parvenir à maîtriser les déplacements dans l'agglomération lyonnaise est aussi admise par tous. De même est-il unanimement considéré que la seule extraction des trafics de transit de l'agglomération ne peut suffire à obtenir ce résultat. »

Les caractéristiques principales du projet : approbation du principe d'un contournement par l'est, et demande de l'extension du projet aux voyageurs et de la desserte de Saint-Exupéry.

Un consensus général est apparu rapidement tant parmi les élus et les milieux économiques et associatifs que parmi le grand public, sur la nécessité de réaliser un contournement ferroviaire essentiellement dédié au fret et sur la localisation de cet ouvrage dans l'est de la région lyonnaise.

Parmi les opinions favorables au projet de contournement ferroviaire, beaucoup sont assorties du souhait que la ligne nouvelle ne soit pas uniquement dédiée au fret, afin de contribuer à l'amélioration des liaisons « voyageurs » par voie ferroviaire entre les principales agglomérations de Rhône Alpes et entre chacune d'elles et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

Une grande partie des questions a porté sur le tracé envisagé et l'échéancier de réalisation du projet, cependant les caractéristiques techniques du projet ont également suscité des demandes, telles que :

- ✓ le raccordement du projet de contournement fret ferroviaire aux projets Lyon Turin et LGV Rhin-Rhône, la desserte des plateformes logistiques ou de l'aéroport Lyon - Saint Exupéry, et la mixité fret-voyageurs de la ligne,
- ✓ les nuisances et l'insertion dans l'environnement, notamment le bruit et le rappel des ouvrages préexistants tels que gazoduc ou oléoduc,
- ✓ les itinéraires alternatifs pour le fret, en demandant si toutes les améliorations possibles de l'existant avaient bien été envisagées, notamment en ce qui concerne des lignes situées à l'ouest de Lyon,
- ✓ la demande de développement des relations voyageurs entre les villes de la région Rhône Alpes, et entre celles-ci et Lyon ainsi que l'aéroport Lyon Saint Exupéry,
- ✓ la productivité du transport ferroviaire, notamment du fait des nombreuses grèves.

Le rôle actuel et futur de la plate-forme aéroportuaire et ferroviaire de Lyon-Saint Exupéry a largement été mis en avant par les participants. L'ouverture du contournement ferroviaire au principe de circulation et de desserte de trains de voyageurs à Lyon-Saint Exupéry est donc un des acquis du débat public. De même, la contribution du contournement ferroviaire à la desserte des zones d'activités économiques et logistiques lyonnaises a été demandée à plusieurs reprises au cours du débat.

Une critique du débat conjoint et la demande d'un nouveau débat

De l'avis d'un certain nombre d'observateurs, le débat public a davantage porté sur le projet de contournement autoroutier par l'ouest, vivement critiqué par les acteurs locaux ; le projet ferroviaire ayant plutôt occupé les dernières réunions publiques.

« L'inclusion du projet de contournement ferroviaire a d'abord été perçue par les opposants au projet de contournement autoroutier comme un artifice destiné à mieux faire accepter celui-ci par l'opinion publique. Cette opinion n'a pas résisté au développement du débat qui a fait prendre conscience au public, notamment aux populations directement concernées par le contournement ferroviaire, que ce projet n'était aucunement un faux semblant.

L'état d'avancement différent des deux projets de contournement a par contre provoqué un sentiment de frustration dans les communes du sud-est lyonnais plus particulièrement concernées par le contournement ferroviaire. »¹

Une partie des élus du sud-est lyonnais a cependant réagi très vigoureusement au projet lors des dernières réunions publiques. Une opposition au principe de la construction d'une ligne nouvelle dans cet espace périurbain s'est développée. Evoquant une information insuffisante du public et trop peu de place accordée au projet ferroviaire au cours de ce débat, plusieurs parlementaires ont saisi la CNDP dès la fin du débat, à deux reprises, afin qu'un débat spécifique sur le CFAL soit organisé. Par deux décisions, du 7 novembre 2002 et du 8 janvier 2003, la CNDP a rejeté ces demandes².

Le compte-rendu établi par le président de la CPDP M. André ORIOL et le bilan établi par le Président de la CNDP M. Pierre ZEMOR ont été rendus publics par la CNDP le 29 mars 2002.

1.2.3 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** - définit le cahier des charges du projet³ - et demande l'engagement des études préliminaires de la partie nord du projet, comprise entre Ambérieu-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.

² Au motif que l'article 17 du décret du 22 octobre 2002 (en application de la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002 qui fixe de nouvelles règles pour la CNDP et le débat public) considère que **ce décret ne s'applique pas aux projets ayant déjà fait l'objet d'un débat public relevant de la loi Barnier du 2 février 1995, ce qui est le cas du débat sur le COL/CFAL.**

³ Cahier des charges en annexe. Le projet doit principalement proposer un itinéraire fret de qualité, améliorer les dessertes des sites fret de l'agglomération lyonnaise et contribuer, pour les circulations voyageurs, à la desserte ferroviaire de Saint-Exupéry

¹ Compte-rendu du débat

La partition du projet entre CFAL nord et CFAL sud date de cette première décision ministérielle qui engage les études sur la partie nord et demande la définition d'un périmètre d'études pour la partie sud du projet. Cette décision sera fortement critiquée au cours de la consultation de 2005 par de nombreux acteurs qui ont estimé que ce décalage dans le temps entre une partie nord et une partie sud allait renvoyer un trafic important sur les lignes pénétrantes de l'agglomération lyonnaise entre Grenay et Saint-Fons.

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

- ✓ Une désaturation ferroviaire mais aussi routière face à la croissance des flux de transports,
- ✓ Une amélioration significative des performances 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 de Saint-Exupéry.

L'intérêt du projet a, par la suite, été rappelé lors du CIADT du 18 décembre 2003.

1.3 DEPUIS LE DEBAT PUBLIC, UN DISPOSITIF GENERAL DE CONCERTATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

1.3.1 Les phases de concertation définies dans la circulaire « Seligmann »

La définition des différentes phases d'études des grands projets ferroviaires est issue de la circulaire dite « Seligmann »¹. Si certaines de ses dispositions sont aujourd'hui en cours de révision, elle constitue encore une référence pour accompagner les phases d'études, de

concertation et de consultation. Le principe de la circulaire Seligmann est le suivant : chaque phase d'étude se conclut par une période de consultation des acteurs locaux qui est mise en œuvre sous l'autorité du préfet de Région et de la direction régionale de l'Équipement. Le bilan de ces consultations est ensuite transmis au ministre des transports avant l'engagement de la phase suivante.

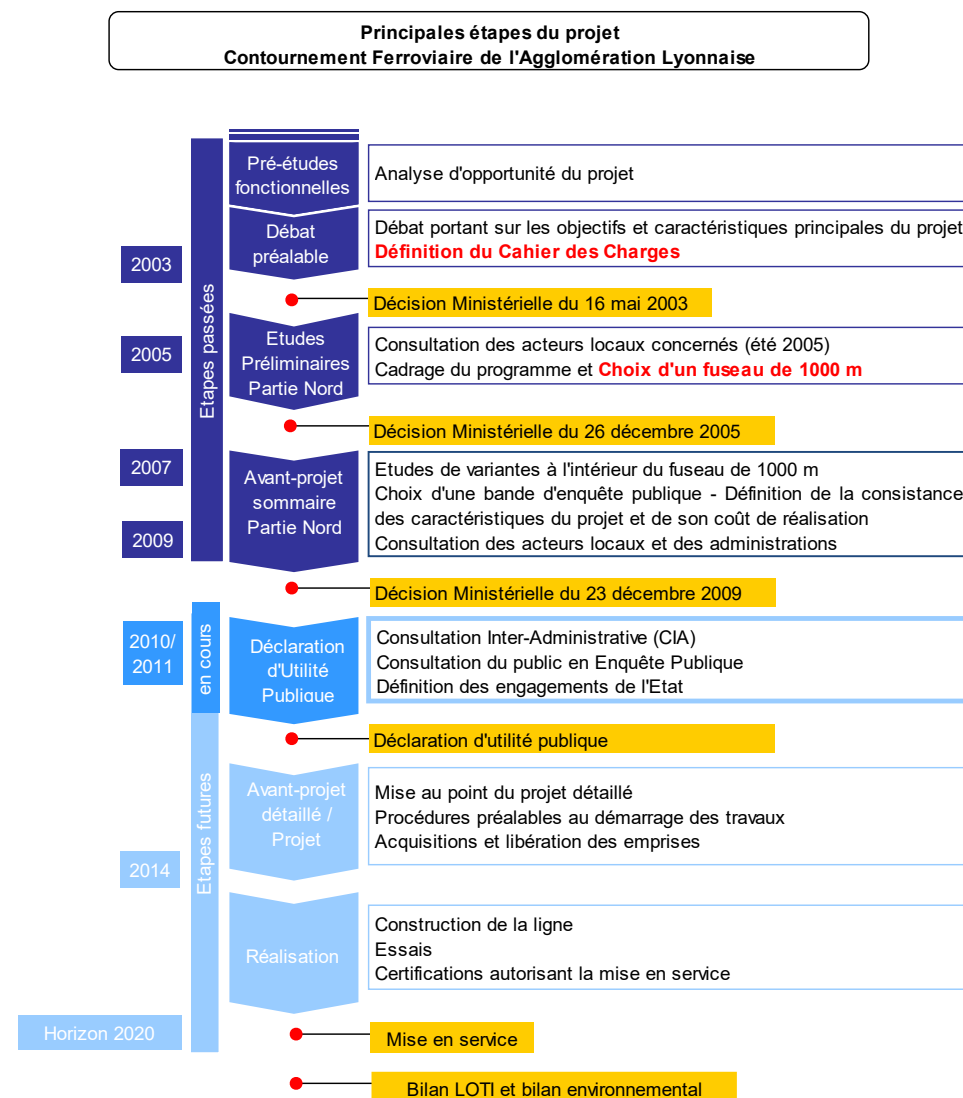


Figure 4 : extrait de la plaquette « Fiche d'identité du projet » (janvier 2009), RFF

1.3.2 Un dispositif de concertation permanent et de proximité

Depuis le débat public de 2001-2002, les équipes de RFF chargées de conduire ce projet se sont étoffées en effectifs et en compétences. La concertation est directement pilotée par le chef de projet qui s'appuie sur les correspondants territoriaux de RFF, un pour la partie nord du projet, l'autre pour la partie sud.

Les équipes sont basées à Lyon depuis l'origine du débat public et assurent la continuité de la conduite du projet et de la concertation au plus près des territoires. Ces équipes ont notamment participé au débat public sur les transports dans la vallée du Rhône en 2006.

A partir de la fin 2003 et jusqu'en 2006, RFF s'est appuyé sur un prestataire concertation/communication, le bureau d'étude en concertation Sémaphores qui s'était adossé à l'agence SPS pour la communication.

1.3.3 La concertation avec les acteurs locaux

En tant que maître d'ouvrage, RFF fait de la concertation un point central dans la conduite de ses projets et cherche à être exemplaire dans sa mise en œuvre. Chaque phase d'étude s'accompagne d'une démarche de concertation.

Pour le CFAL, le principe de base a été l'information et l'échange systématique avec les acteurs locaux pour toutes les phases d'études : élus locaux dans un premier temps puis associations locales.

Cette préséance républicaine qui vise à donner l'information en priorité aux élus (parlementaires, présidents d'exécutifs et d'intercommunalités, maires) est particulièrement appréciée des élus et bien comprise par les responsables associatifs.

¹ Circulaire ministérielle du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des infrastructures ferroviaires.

Au cours des études préliminaires de recherche des fuseaux de passage, l'équipe projet a retenu le principe d'une concertation avec les territoires organisée autour de plusieurs vagues de rencontres avec les acteurs locaux au cours desquelles RFF présente le projet, la démarche d'étude, les premiers résultats (etc...) et recueille les réactions, les avis, les informations locales à prendre en compte dans les études. Cette concertation s'est poursuivie de manière continue lors de l'avant-projet avec des présentations aux différents stades des études aux élus concernés (état initial, études de variantes, présentation et justification de la solution retenue, études d'amélioration).

1.3.4 Le dispositif général d'information et de participation du public

La circulaire dite « Seligmann » ne prévoit pas l'association et l'information du grand public. Mais RFF a souhaité mettre en œuvre un dispositif particulier d'information et de participation du public.

L'information du public par le site internet dès 2004

La mise en ligne d'un site Internet spécifique au projet à l'adresse suivante www.rff-cfal.info en juin 2004 a permis d'accroître considérablement la diffusion de l'information relative au projet. La fréquentation du site n'a cessé de croître au cours de ces quatre années et demie en passant de 550 connexions par mois à près de 2800 avec des pics importants liés à l'actualité du projet.

Le site internet a fait l'objet de trois versions successives. Une première entre juin 2004 et juillet 2007, une seconde entre juillet 2007 et novembre 2008 et enfin, une troisième version très nettement améliorée à partir de décembre 2008.

Le site a toujours à minima présenté le projet, son contexte ainsi que les documents officiels à télécharger (cahier des charges, décisions ministérielles et compte-rendu du comité de pilotage).

D'autres développements pédagogiques sur le fret (les différents types de fret, la conduite des

études, les dispositifs de protection contre le bruit) complètent ces informations de base.

Le site internet permet également d'entrer en contact avec l'équipe projet et ses interlocuteurs. Les numéros de téléphone des chargés de concertation sont mis en ligne et permettent aux particuliers d'entrer directement en contact avec RFF.

Cartographie interactive

A partir de décembre 2008, les innovations technologiques en matière de cartographie interactive ont permis de mettre en ligne les

cartes du tracé de la partie nord du CFAL et les sept fuseaux de la partie sud du CFAL sous

l'application GOOGLE MAPS®. Ainsi, chacun peut identifier les zones concernées par le projet sur le territoire à partir d'une vue satellite.

Pour le CFAL nord, le niveau d'étude d'APS permet de présenter un tracé assez précis.

L'effet positif est de préciser la localisation réelle de la future infrastructure.

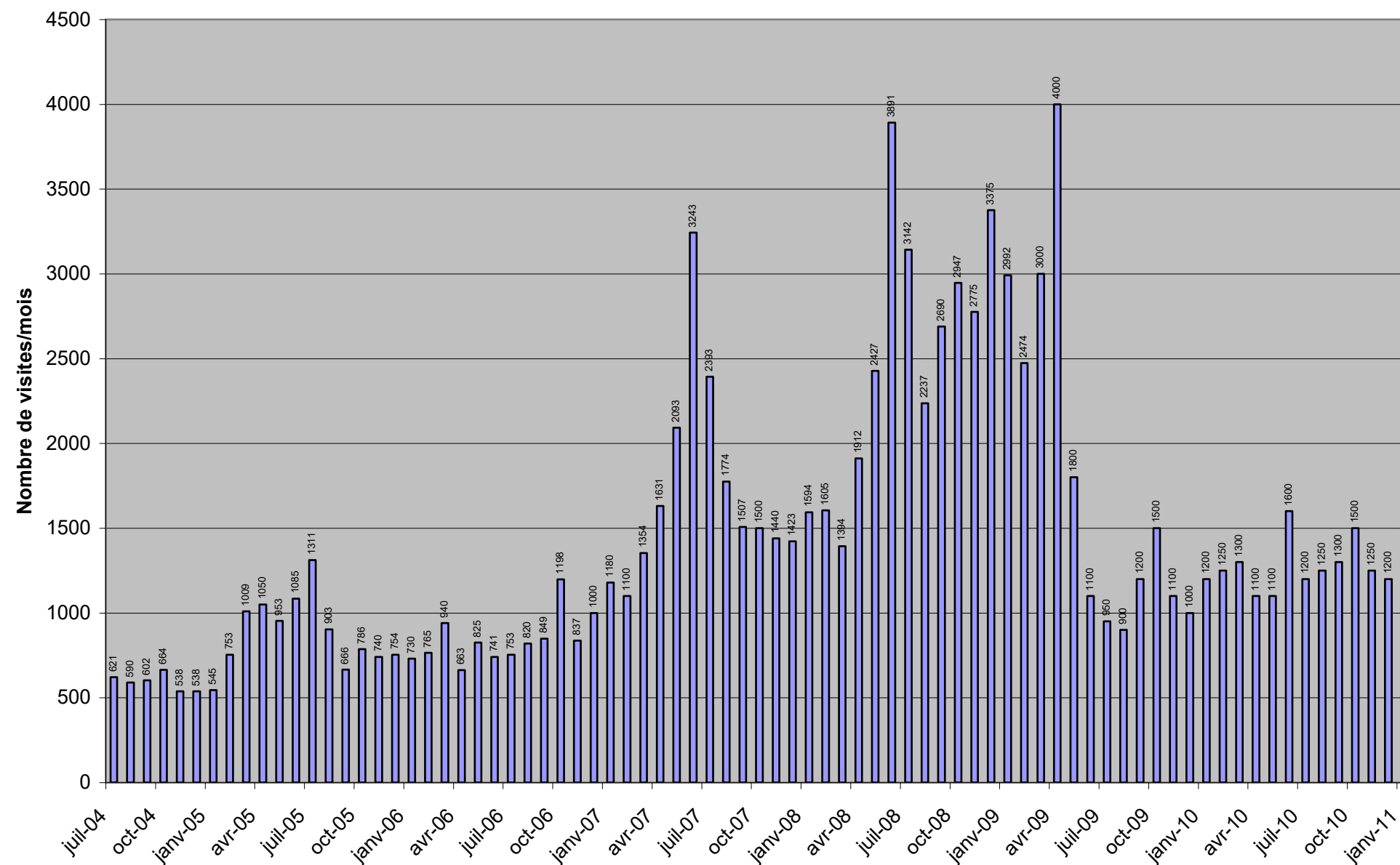


Figure 5 : graphique de fréquentation du site Internet du projet

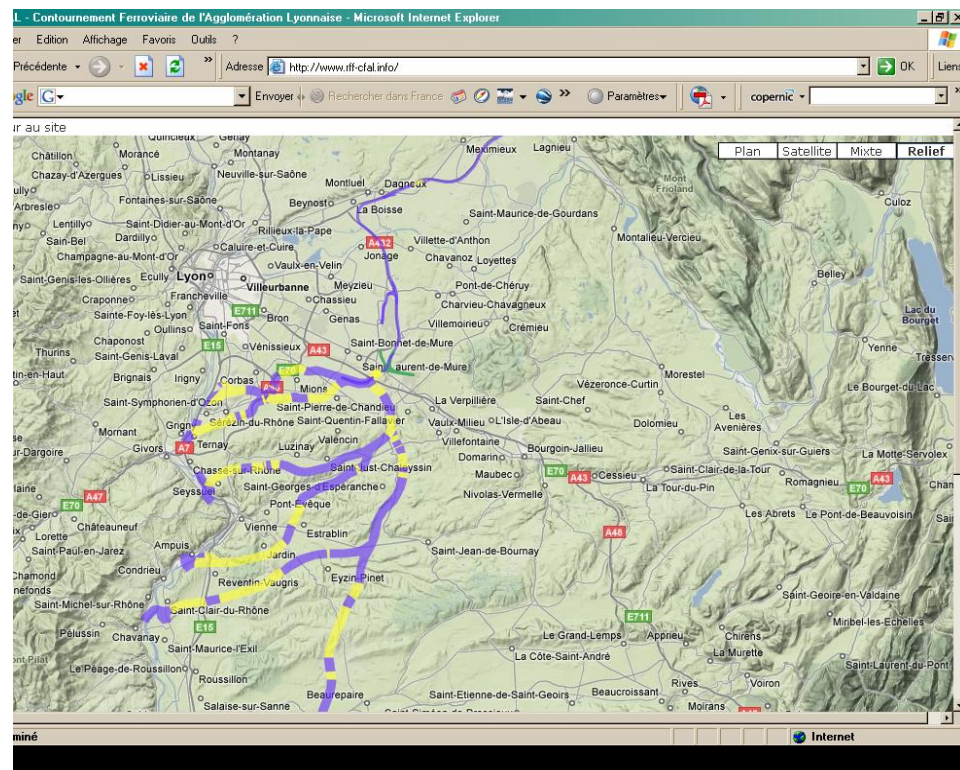


Figure 6 : capture d'écran du site Internet CFAL – vue d'ensemble

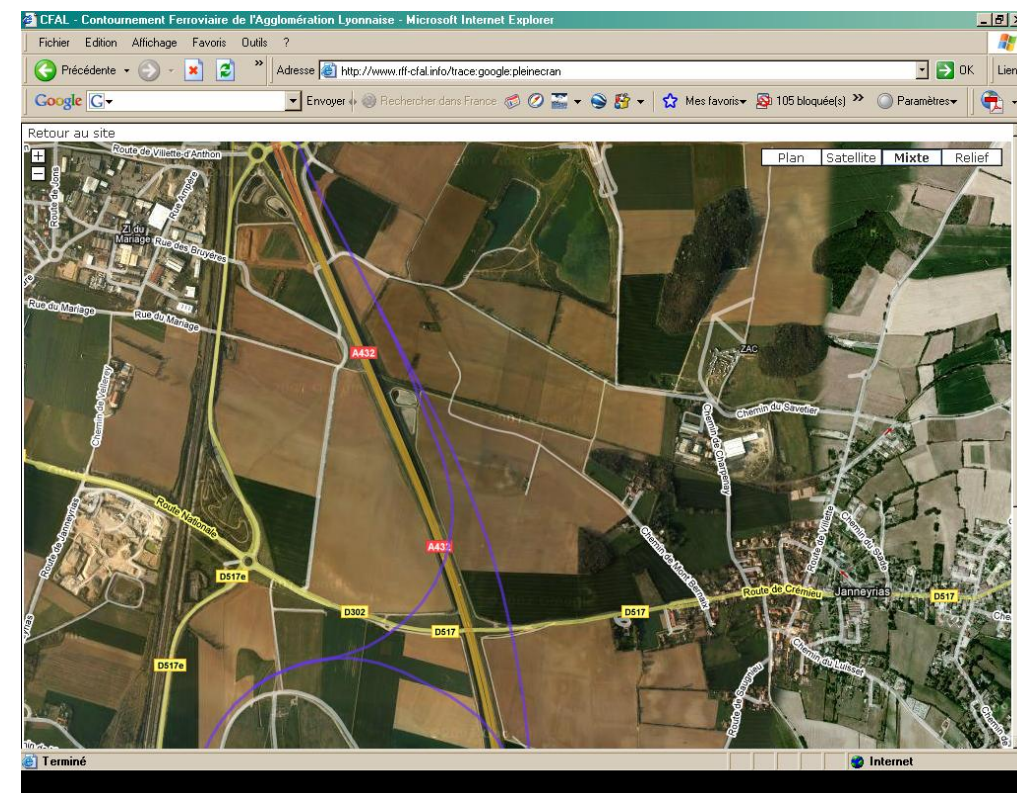


Figure 7 : capture d'écran du site Internet CFAL – tracés CFAL nord

Le Blog

Au cours de la période de consultation 2008-2009 sur les études préliminaires de la partie sud et des études d'APS de la partie nord du projet, RFF a également mis à disposition « un blog » où les internautes ont pu lire ses billets et réagir sous forme de commentaires publiés. RFF a rédigé neuf billets invitant les blogueurs à réagir. Ceux-ci ont été vingt-neuf à le faire. Certains pour des réactions, d'autres pour des questions auxquelles des réponses ont été apportées sur le blog.

La participation au blog n'a pas atteint des niveaux quantitatifs importants mais les commentaires publiés étaient pour la plupart pertinents. On observera que les opposants les plus virulents au projet ne se sont pas massivement exprimés sur cet espace. Ce blog a été fermé à l'issue du comité de pilotage, début mars 2009.

La lettre électronique Informel

Les lettres électroniques d'information sont diffusées à près de 800 personnes, interlocuteurs réguliers de RFF sur ce projet ou particuliers abonnés à partir du site internet. Ce mode de diffusion permet une circulation rapide de l'information et le maintien d'un lien sur le projet dans les phases de plus faible activité publique. La dernière diffusion en date de début 2010 annonce ainsi la tenue de l'enquête publique de la partie nord du CFAL, et l'engagement des études d'avant projet sommaire sur la partie sud.

Les plaquettes d'information et les panneaux d'exposition

RFF communique également sur le projet à partir de documents imprimés comme la fiche d'identité du projet. Cette plaquette de 4 pages en couleur présente les objectifs et les fonctionnalités du projet, une carte de celui-ci ainsi qu'une présentation des démarches d'études et des procédures. Ces plaquettes sont diffusées à l'occasion des rendez-vous que RFF tient avec l'ensemble des acteurs locaux, lors des réunions publiques et avec la presse. Depuis le mois de novembre 2008, près de 3500 ont ainsi été diffusées.

Lors des prochaines phases d'étude et préalablement à l'enquête publique, RFF mettra à disposition des populations des communes traversées des documents d'information par le biais d'une distribution dans les boîtes aux lettres (lettre du projet).

Au cours de la consultation une dizaine de panneaux d'information ont été imprimés avec des cartes du projet. Ceux-ci ont été disposés dans les salles des réunions publiques. En fonction des besoins, ce dispositif sera à nouveau utilisé et mis à jour.

Les réunions publiques

Les phases de consultation sur le projet sont des périodes bien spécifiques où l'Etat est le pilote de la démarche. En accord avec ses représentants locaux, RFF a proposé un dispositif d'accompagnement en participant à une série de réunions publiques.

Lors de la consultation sur les études préliminaires de la partie nord du CFAL, au printemps 2005, une première série de 7 réunions publiques a été organisée.

Ce dispositif a été relancé au cours de la consultation sur les études d'APS du CFAL nord et des études préliminaires du CFAL sud, pendant l'hiver 2008. RFF a ainsi participé à 13 réunions publiques, dont 5 sur le territoire concerné par la partie nord du CFAL.

Celles-ci étaient organisées par les élus locaux et le plus souvent en présence d'un représentant de l'Etat (DRE ou sous-préfet d'arrondissement). Ces réunions publiques ont permis aux participants de poser des questions, de faire part de leurs remarques et d'obtenir des réponses de la part de RFF ou des représentants de l'Etat. Une documentation a été diffusée en accompagnement.

Trois autres réunions publiques ont ensuite été organisées à la demande d'élus afin d'informer la population en vue de la préparation de l'enquête publique.

La carte ci-après ne recense que les réunions publiques auxquelles RFF a participé officiellement. En complément d'autres réunions ont été organisées par les acteurs locaux sans association de RFF.

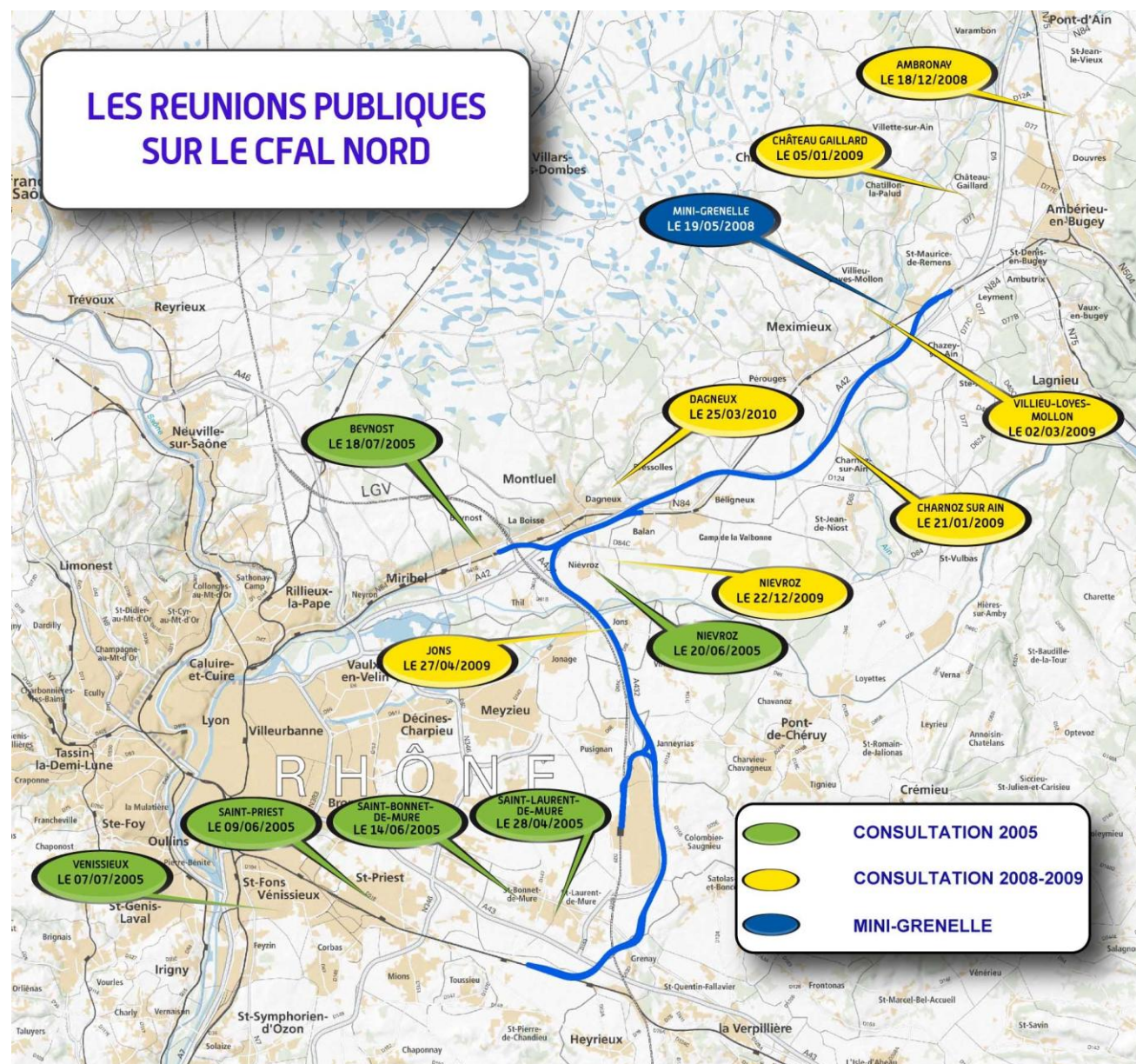


Figure 8 : Carte des réunions publiques avec participation de RFF

1.4 LE CFAL NORD : UN PROJET ENRICHIS PAR DIFFERENTES PHASES D'ETUDES ET DE CONCERTATION

1.4.1 Etudes préliminaires et consultation de l'été 2005 : le choix du fuseau « A »

Les études préliminaires de la partie nord du CFAL ont été menées de 2003 à 2005.

Ces études préliminaires ont fait l'objet d'une consultation officielle pilotée par le Préfet de région, entre le 3 mai 2005 et le 20 juillet 2005. Quatre fuseaux avaient alors été identifiés entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et le point de raccordement du CFAL à la ligne Lyon-Grenoble. Ces quatre fuseaux 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 et imprimé à plus de 700 exemplaires. Sept réunions publiques se sont tenues au cours de cette période à la demande des élus et/ou des associations.

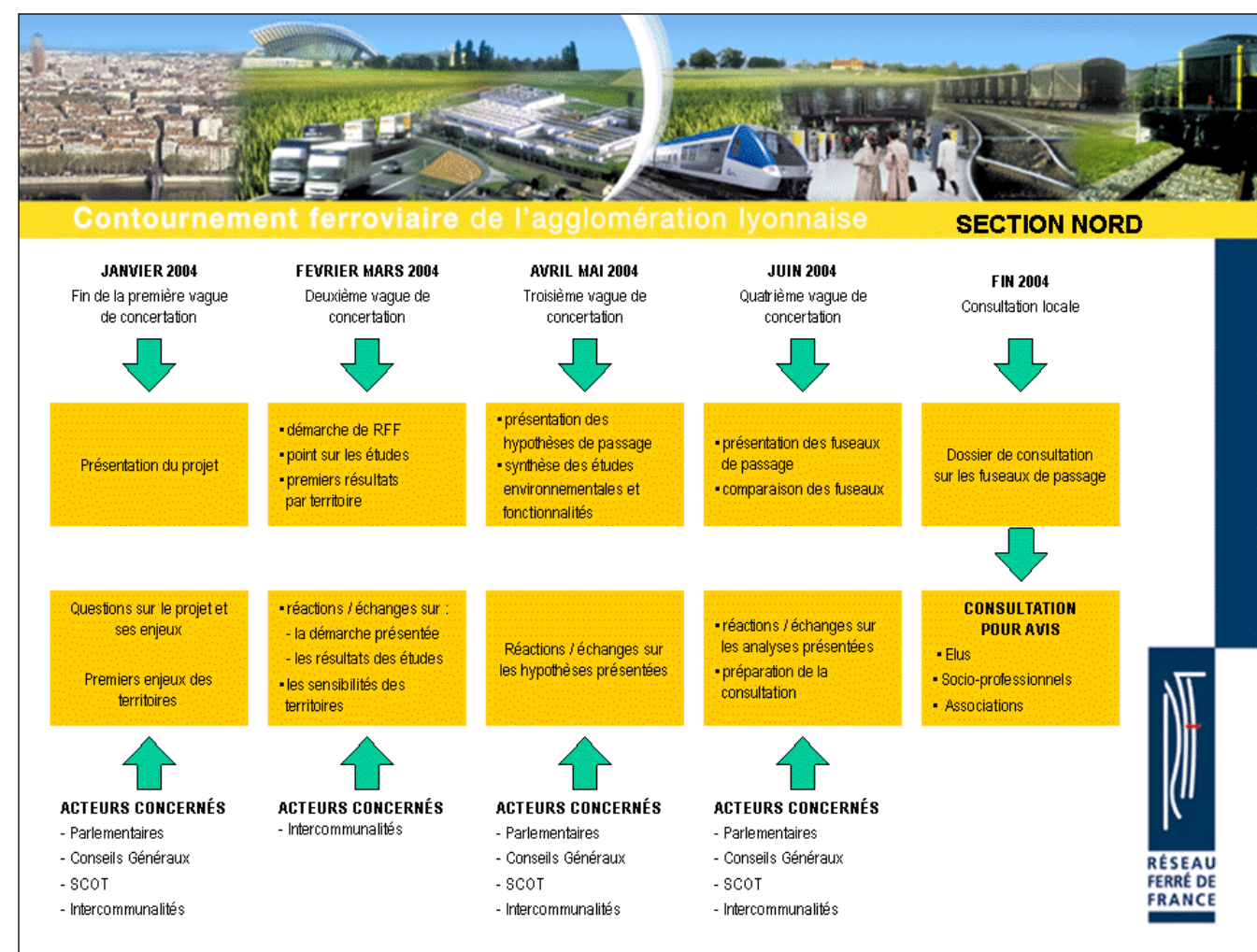


Figure 9 : extrait du dispositif de concertation d'accompagnement des études préliminaires (2004)

Au cours des différentes réunions publiques, le rôle actuel et futur de la plateforme aéroportuaire et ferroviaire de Lyon-Saint-Exupéry et la complémentarité des modes de transport ont été soulignés.

Le fuseau A, caractérisé par le principe de jumelage aux infrastructures existantes, a recueilli le plus grand nombre d'avis favorables, tant de la part des grandes institutions comme le conseil régional Rhône-Alpes, les conseils généraux de l'Isère et du Rhône, le Grand Lyon que de la part des organismes consulaires, des chambres d'agriculture et des associations.

A l'issue de la consultation, le Ministre a décidé de retenir le fuseau A tout demandant à RFF de prendre en compte dans les études d'avant projet sommaire « une insertion du tracé particulièrement soignée dans son environnement par un traitement efficace et renforcé des nuisances acoustiques des zones les plus urbanisées les plus proches du tracé, notamment pour les communes déjà concernées par des infrastructures routières ou ferroviaires existantes ».

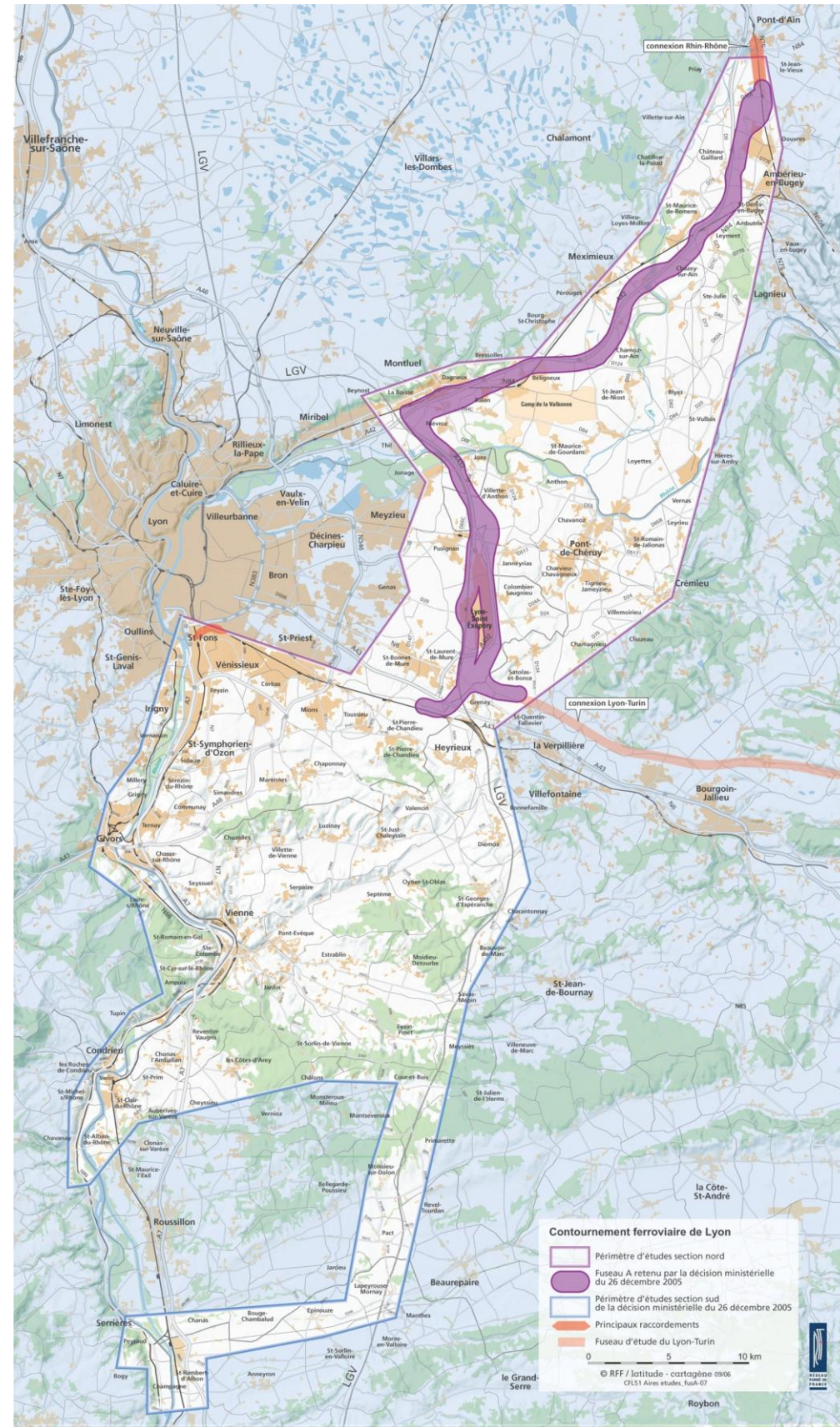


Figure 10 : carte du projet à l'issue de la décision ministérielle du 26 décembre 2000

1.4.2 Etudes complémentaires sur le territoire de la Côtère

A la suite de cette décision ministérielle, les élus de la Communauté de Communes du Canton de Montluel ont soulevé 14 points de difficulté sur le fuseau retenu. Le ministère des transports a confié le 8 février 2006 au directeur général de la mer et des transports la réalisation d'une mission d'expertise sur l'analyse technique du tracé et des impacts du projet sur ce territoire. Cette mission a conclu à la nécessité de mener un programme d'études complémentaires apportant des réponses aux élus, et d'étudier des variantes de tracé sur le territoire concerné.

Ce programme d'études a été mené en 2006, sous l'égide d'un comité de pilotage spécifique présidé par le Préfet de région, avec la participation des élus concernés et de l'État.

Pour le fuseau retenu, les études concluent à un tracé en jumelage très étroit avec la chaussée autoroutière, et un enfouissement du tracé sur une partie du linéaire (3,1 km de tranchées couvertes ou ouvertes supplémentaires) sauf au niveau de Niévroz, la traversée du Rhône au niveau de cette commune se faisant par un ouvrage aérien. Pour cette dernière commune, la protection sera réalisée par des merlons et des murs anti-bruits.

Cette phase a fait l'objet d'études approfondies de variantes au passage du fuseau A dans le secteur de la Côtère.

A l'issue de cette phase d'approfondissement sur le secteur de Montluel, le ministre a confirmé le choix du fuseau A en jumelage des autoroutes A 42 et A432 et lancé les études d'Avant Projet Sommaire sur la base de ce fuseau, en prescrivant des mesures de protection complémentaires¹. Il a en outre demandé qu'une étude de réalisation progressive des phases fonctionnelles du contournement soit conduite.

¹ Décision ministérielle du 3 avril 2007.

Cette décision ministérielle a demandé à RFF d'engager un travail approfondi au-delà des 14 points, pour améliorer les situations encore difficiles : caisson fermé tel qu'évoqué par la décision ministérielle, création de merlons et de buttes paysagères.

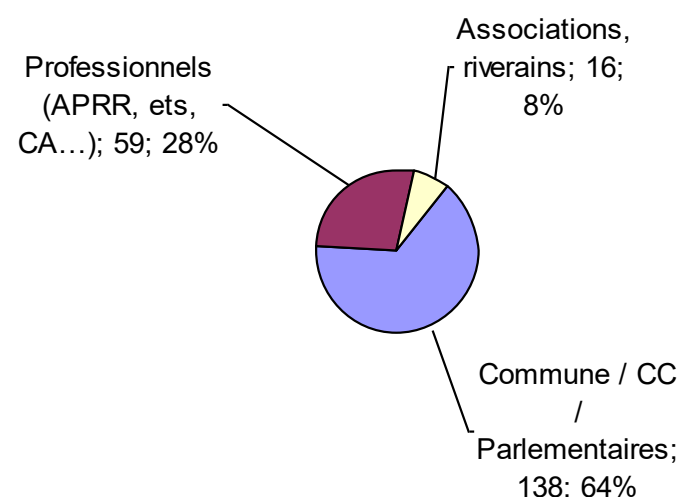
Cette position a été rappelée au comité de pilotage du projet réuni par M. le Préfet de Région le 8 octobre 2007. Ce dernier a par ailleurs proposé que soit retenue l'option de passage à l'est de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, les avis des membres du comité étant unanimement en faveur de cette solution.

1.4.3 Les études d'avant projet sommaire et la consultation de l'hiver 2008-2009

Une concertation continue

Concernant les études de la partie nord, ce sont plus de 200 réunions organisées entre mai 2007 et octobre 2010, dont plus de la moitié ces douze derniers mois. Ces réunions ont majoritairement regroupé les élus, conseils municipaux et parlementaires du territoire concerné (64%). Elles ont couvert tous les stades de la conception de l'Avant-projet Sommaire (état initial de l'environnement, études de variantes, amélioration des protections phoniques et présentation de la solution proposée par RFF).

Répartition des réunions de concertations entre octobre 2007 et octobre 2010 (hors réunions publiques)



La consultation de fin 2008/début 2009

Les études d'Avant Projet Sommaire se sont poursuivies et ont fait l'objet d'une consultation sous l'autorité du Préfet de Région de mi-novembre 2008 à mi-février 2009. Le dossier de consultation transmis à cette occasion est une synthèse des dossiers d'études d'avant projet sommaire. Par ailleurs, toutes les communes ont été destinataires de plans détaillés au 1/5.000 de leur territoire.

Trois réunions publiques ont été tenues à Ambronay, Charnoz sur Ain et Villieu-Loyes-Mollon. L'ensemble de la phase APS a été enrichie par des contacts réguliers avec les communes, intercommunalités, chambres consulaires, associations....

Plusieurs réunions thématiques ont été organisées avec les associations Adula, A3CFAL (trafic, capacité du réseau, protections phoniques...), ainsi qu'avec des riverains de certains hameaux (le Rigolet à Jons, les Sablons à Niévroz)

Certains avis (Conseil Régional, CESR...) évoquent le projet dans son ensemble. Près de 50 avis émanent du périmètre du CFAL nord, dont 27 de collectivités et 9 d'associations.

Les principaux messages contenus dans ces avis peuvent être regroupés en trois grandes familles :

- 1) Les avis émanant de la Côtère (de Niévroz à Bègineux) contestent encore le choix du fuseau A. Ces avis demandent l'ouverture d'études comparatives avec d'autres variantes et notamment le fuseau C écarté en fin d'études préliminaires en 2005.
- 2) Les avis émanant du secteur d'interface entre les projets CFAL et branche sud de la LGV Rhin-Rhône au nord d'Ambérieu-en-Bugey insistent sur la nécessaire cohérence entre ces deux projets. Les raccordements entre le CFAL et le réseau existant sur Ambronay, très impactants 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 voirie, amélioration du jumelage à l'autoroute etc...

Le bilan de la consultation a été présenté au cours du comité de pilotage du projet le 3 mars 2009. Le préfet a proposé au ministre :

- ✓ de valider le contenu des études APS du CFAL nord, et d'engager la préparation de l'enquête publique en vue de sa réalisation en 2010,
- ✓ de démarrer le projet de CFAL nord à Leyment, en attente de la réalisation de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône. Cette redéfinition du périmètre des deux projets permet d'éviter la réalisation sur la commune d'Ambronay de raccordements au réseau existant très impactants, coûteux, d'une durée de vie limitée en attente de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône. C'est l'un des enrichissements issus de la consultation.
- ✓ d'affiner l'insertion du projet dans son environnement afin de le rendre exemplaire.

La décision ministérielle du 15 avril 2009 confirme le choix du fuseau A et demande que le dossier d'études de l'avant-projet sommaire sur ce fuseau amélioré lui soit présenté au cours de l'été 2009.

1.5 LA RECHERCHE D'UN PROJET EXEMPLAIRE

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.

1.5.1 Mini Grenelle au printemps 2008 : projet présenté, déroulement, apports

Le « mini-Grenelle » du CFAL s'est tenu le 19 mai 2008 à Villieu-Loyes-Mollon, (Ain) sous la présidence du préfet de l'Ain, Monsieur Pierre SOUBELET. 60 invitations avaient été lancées, et plus de 100 personnes ont participé à cette réunion mise en place par M. Dominique BUSSEAU à l'issue de sa visite sur le territoire de la Côtère le 12 février 2008. A la demande des élus de La Côtère, deux observateurs membres de la mission "concertation débat public" du ministère de l'Équipement, Thierry MASNOU et Céline BRAILLON, ont également assisté à cette journée¹.

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.

En conclusion, ce Forum, s'il n'a pas réglé tous les points de divergence, 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 dans la foulée par une nouvelle décision ministérielle en septembre 2008.

Conclusion.

Le débat a respecté les trois principes du débat ouvert :

- Argumentation, les interventions ont été argumentées de part et d'autre,
- Transparence : les objectifs de la réunion ont été clairement énoncés et respectés. Sur le fond, c'est plutôt le processus de décision conduisant au choix préférentiel du fuseau A qui est mis en cause par les opposants; ils auraient souhaité un ordre du jour portant sur l'ensemble des variantes.
- Égalité de traitement : le préfet animateur a pris soin d'observer cette règle en toute sérénité.

➤ *Figure 11 : Extrait de la conclusion du rapport des observateurs T.Masnou et C.Braillon*

1.5.2 Les acquis de la consultation sur les études d'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 d'insertion exemplaires du projet dans son environnement.

Par ailleurs, la structure du territoire qui se situe en grande partie dans un espace périurbain composé d'habitations, d'activités industrielles et 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.

1.5.3 La préparation de l'enquête publique

En vue de la préparation de l'enquête publique, l'ensemble des dispositifs évoqués dans la présente note ont été pérennisés :

- ✓ contact permanent avec les acteurs locaux,
- ✓ réunions publiques à la demande de ces derniers (Jons en avril 2009, Niévroz en décembre 2009, Dagneux en Mars 2010)
- ✓ alimentation du site internet,
- ✓ mise en place d'outils pédagogiques : films de présentations 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, conseils communautaires, groupe 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 socio-professionnels,
- ✓ 3 réunions avec des parlementaires.

¹ Madame Céline BRAILLON et Thierry MASNOU ont rédigé une note sur cette journée.

1.6 CONCLUSION

Avec les décisions ministérielles du 15 avril 2009 et du 23 décembre 2009, le projet dispose maintenant 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 a toujours été confirmée. Avec le temps et l'augmentation du nombre de circulations de trains de voyageurs, sa réalisation est maintenant perçue comme une urgence.

Il n'en demeure pas moins que son 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.

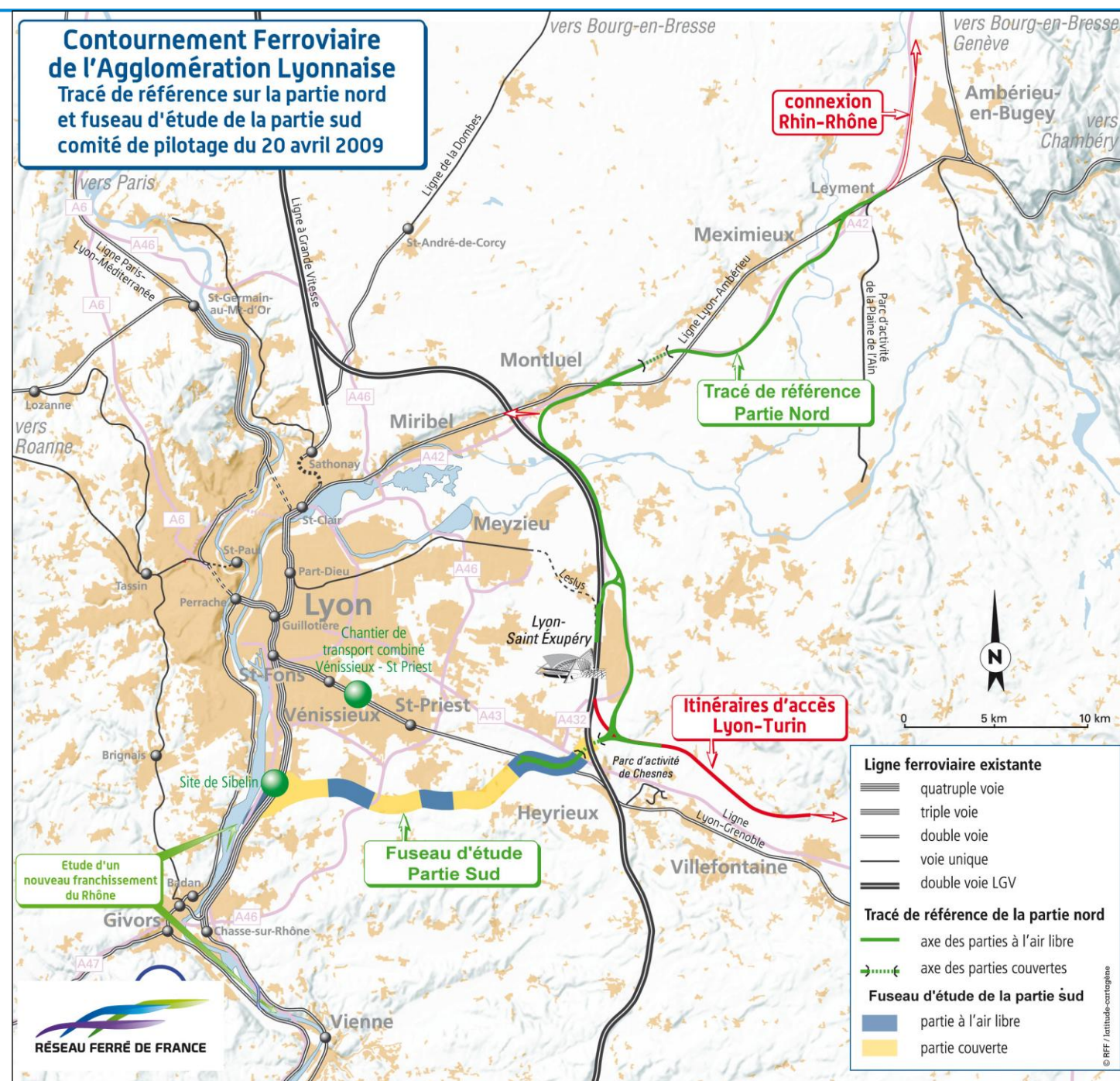


Figure 12 : Carte du projet CFAL (avril 2009)

1.7 ANNEXE : BILAN QUANTITATIF ET QUALITATIF DES PHASES DE CONSULTATION DEFINIES DANS LA CIRCULAIRE « SELIGMANN »

1.7.1 La consultation sur les études préliminaires de la partie nord : été 2005

Contexte

Par courrier en date 03 mai 2005, le préfet de région a officiellement lancé la consultation en sollicitant l'avis des acteurs du territoire sur le choix du fuseau du kilomètre parmi les options présentées. La clôture de la consultation a été fixée au 20 juillet 2005. La consultation ne portait que sur les fuseaux de la partie nord du projet.

Cette consultation a suivi celle menée par le préfet de région sur les compléments d'études préliminaires de l'itinéraire fret Bas Dauphiné du Lyon Turin qui s'est déroulé du 25 mars 2005 au 15 juin 2005. Elle coïncidait également pour partie avec l'enquête publique (1er mars - 15 avril / 1er juin - 13 juillet 2005) de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise dont le périmètre englobe totalement l'aire d'étude du contournement ferroviaire.

Plus de 300 élus, collectivités territoriales, organismes consulaires et socioprofessionnels, milieux associatifs et services de l'Etat ont été destinataires du dossier de consultation. Près d'une quarantaine d'associations, plus de 70 communes dans les départements de l'Ain, du Rhône et de l'Isère, près d'une trentaine d'établissements de coopération intercommunale ont été consultés. Environ 700 exemplaires du dossier ont été diffusés.

Deux réunions d'information et d'échanges avec les élus et acteurs des territoires se sont déroulées dans le cadre de la consultation :

- le 10 juin 2005 à l'initiative du préfet de région pour l'ensemble des personnes et organismes consultés,
- le 8 juillet 2005 à l'initiative du préfet de l'Ain pour le département de l'Ain.

Pour répondre aux demandes ponctuelles de certaines structures, une vingtaine de réunions de présentation et de discussion se sont tenues. Le nombre relativement réduit de réunions s'explique notamment par la densité des échanges menés par RFF au cours de la période précédant la consultation.

A la demande d'élus, cinq réunions publiques se sont déroulées pendant la phase de consultation. Trois autres réunions publiques ont été organisées à l'initiative des collectifs FRACTURE et PARFER. Elles ont réuni parfois près de 1 000 personnes :

- le 28 avril à Saint Laurent de Mure (69)
- le 08 juin à Pusignan (69)
- le 09 Juin à Saint Priest (69) *
- le 14 juin à Saint Bonnet de Mure (69) *
- le 16 juin à Chaponnay (69) *
- le 20 juin à Niévroz (01)
- le 07 juillet à Vénissieux (69)
- le 18 juillet à Beynost (01)

* : réunions organisées par les collectifs Fracture et Parfer)

L'enregistrement des avis s'est poursuivi jusqu'au 19 septembre 2005, soit 2 mois au-delà du délai initial, plusieurs entités ayant formulé le souhait de délibération ou de prise de position commune aux deux projets CFAL et Lyon Turin comme la Communauté Urbaine de Lyon.

Bilan quantitatif

125 contributions ont été enregistrées :

- 22 en provenance d'organismes régionaux
- 43 du département de l'Ain
- 24 du département de l'Isère
- 35 du département du Rhône
- 1 du département de la Loire

Le taux global de retour a été de 41%. Il a été de 32 % dans l'Isère, 42% dans le Rhône et 47% dans l'Ain.

La répartition de la provenance des contributions s'est établie comme suit :

- 62% d'élus et de parlementaires
- 19% de services de l'Etat
- 8% d'acteurs économiques
- 6% d'associations
- 5% d'acteurs locaux divers

Bilan qualitatif

Les principaux enseignements tirés des contributions ont été les suivants.

L'opportunité du projet n'a été contestée par aucune structure et son intérêt a été fréquemment souligné pour redonner de la performance au fret ferroviaire et la fonctionnalité fret du projet a été très largement soutenue.

La desserte de la gare de Saint-Exupéry a été considérée, de façon quasi unanime par l'ensemble des acteurs, comme un enjeu majeur car constituant un vecteur de développement du pôle d'échanges.

Une insertion soignée dans le territoire avec un traitement efficace des nuisances acoustiques et la préservation des ressources en eau sont apparus comme une demande forte de l'ensemble des acteurs.

La nécessité d'une vision globale approfondie intégrant la partie Sud a été rappelée par la majorité des acteurs.

Sur le choix des fuseaux, le D a été écarté par la quasi-totalité des avis en raison de ses impacts notamment environnementaux, mais en raison de son éloignement de la zone de Saint Exupéry qui en rendait la desserte difficile. Le fuseau C a été rarement soutenu. Quelques avis lui ont accordé un intérêt au titre d'une desserte du PIPA y compris voyageurs (commune de Villieu-Loyes-Mollon, MEDEF, conseiller général du canton de Montluel). La DIREN a relayé en partie ce point de vue en souhaitant des adaptations locales pour éviter la zone Natura 2000 en limite de la rivière Ain. La SNCF n'a pas écarté ce fuseau. Le fuseau B a été peu privilégié. La DRIRE l'a recommandé car ne présentant pas d'impact sur les sites industriels. La SNCF a émis un avis défavorable en raison de déclivités incompatibles avec les objectifs de performance et les caractéristiques techniques de la magistrale Ecofret.

Le fuseau A a été majoritairement privilégié en raison des possibilités de jumelage aux infrastructures existantes et de réduction des nuisances. Il a été porté notamment par le Conseil Régional, le Grand Lyon, les Conseils Généraux du Rhône et de l'Isère, la majorité des acteurs économiques, la SNCF, la DIREN, la DRAF et la FRAPNA. La DRIRE a par ailleurs accepté ce fuseau sous réserve de certains aménagements à Balan (site ARKEMA). Ce fuseau a recueilli une quasi-unanimité en Isère.

Dans l'Ain, la partie du fuseau A entre Ambérieu-en-Bugey et Pérouges a recueilli un avis favorable de la communauté de communes de la plaine de l'Ain et de quelques communes. Des mesures d'insertion permettant d'atténuer les nuisances ont été demandées. A l'ouest de Pérouges, la majorité des acteurs du territoire s'est opposée à ce fuseau.

1.7.2 La consultation sur les études d'avant projet sommaire de la partie nord : hiver 2008-2009

Contexte

La consultation a porté sur les études d'avant projet sommaire de la partie nord du contournement et sur les études préliminaires de la partie sud. Le dossier de consultation était composé de trois fascicules réunis dans une valise avec un CD-Rom permettant d'accéder à une cartographie interactive des études d'avant-projet sommaire pour la partie nord du projet. Le courrier de Monsieur le préfet de Région, signé du 12 novembre 2008, a été adressé à plus de 700 acteurs locaux. A la suite de ce premier envoi, le dossier a été diffusé plus largement suite à des demandes complémentaires. Au total, près de 1000 exemplaires en ont ainsi été diffusés.

Par ailleurs, les dossiers ont été mis en ligne sur le site Internet du projet (www.rff-cfal.info) où ils étaient téléchargeables dans leur intégralité.

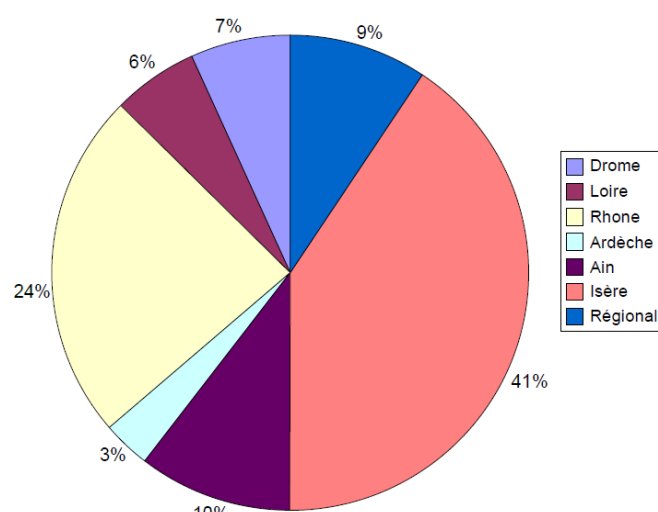
Trois réunions publiques ont complété l'information de public sur la partie nord :

- Jeudi 18 décembre 2008 à Ambronay,
- Mercredi 21 janvier 2009 : Charnoz-sur-Ain.
- Lundi 2 mars 2009 à Villieu-Loyes-Mollon.

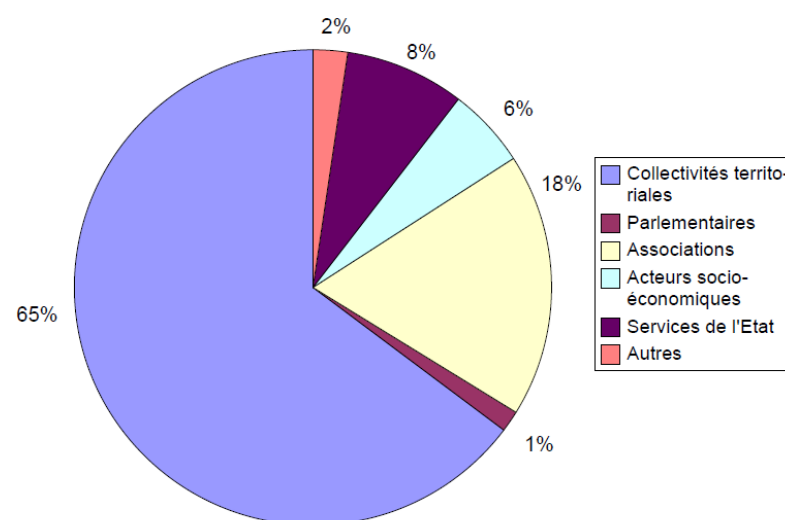
Celles-ci ont rassemblé de 80 à 600 personnes.

Bilan quantitatif global (partie nord et sud du contournement)

Entre le début de la consultation le 12 novembre et le comité de pilotage du 3 mars 2009, plus de 280 avis ont été émis par les acteurs consultés. On dénombre également plusieurs pétitions rassemblées par les associations locales de défense de l'environnement et les communes concernées, ainsi que de nombreuses observations des riverains qui ont été transmises par les communes.



Ventilation géographique des avis reçus



Ventilation par type d'entités

Par ailleurs, le site internet a enregistré près de 4100 visiteurs et plus de 6500 connexions.

Près de 50 avis ont émané du périmètre du CFAL nord, dont 27 de collectivités et 9 d'associations.

Bilan qualitatif

L'opportunité générale du projet dans le cadre du développement du fret ferroviaire a été approuvée par l'ensemble des avis. Chacun s'est accordé à encourager le développement du report modal de la route vers le rail et mesure la situation de saturation progressive de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

A ce titre, la région Rhône Alpes et le Grand Lyon, mais également une large majorité des avis ont demandé que le projet de contournement soit réalisé rapidement et dans son intégralité Nord-Sud.

Les principaux messages contenus dans ces avis peuvent être regroupés en trois grandes familles :

Les acteurs localisés sur la Côtière (globalement le territoire de la Communauté de Communes du Canton de Montluel)) ont contesté le choix du fuseau A. Ces avis ont demandé l'ouverture d'études comparatives avec d'autres variantes et notamment une comparaison plus poussée (de type APS) avec le fuseau C.

Les avis émanant du secteur d'interface entre les projets CFAL et branche sud de la LGV Rhin-Rhône au nord d'Ambérieu-en-Bugey ont insisté sur la nécessaire cohérence entre ces deux projets. Les raccordements nécessaires au raccordement CFAL au réseau existant, prévus sur la commune d'Ambronay (deux variantes de niveau APS étudiées) sont apparus très impactants pour cette commune. Le bilan de la consultation a traduit une forte opposition locale à ces raccordements qui perdent en effet leur utilité à la mise en service de la branche sud prévue cinq ans environ après la réalisation de la partie nord du CFAL (ce projet termine sa phase d'études préliminaire).

Les autres avis, majoritaires, n'ont pas remis en cause le choix du fuseau, mais ont exprimé des demandes d'améliorations du tracé proposé tant sur l'insertion environnementale, le renforcement des protections phoniques, l'amélioration du jumelage à l'autoroute que la réduction de la consommation d'espace. De nombreuses discussions ont également été engagées sur les rétablissements de voirie. La réalisation du Contournement Ferroviaire peut en effet être l'occasion pour les gestionnaires de voirie concernés d'initier des aménagements routiers plus efficaces ou d'accélérer des projets d'ores et déjà engagés.

CHAPITRE 2 Bilan du débat public

Insérer ici bilan du débat public

CHAPITRE 3 Compte-rendu du débat public

Insérer ici compte-rendu du débat public