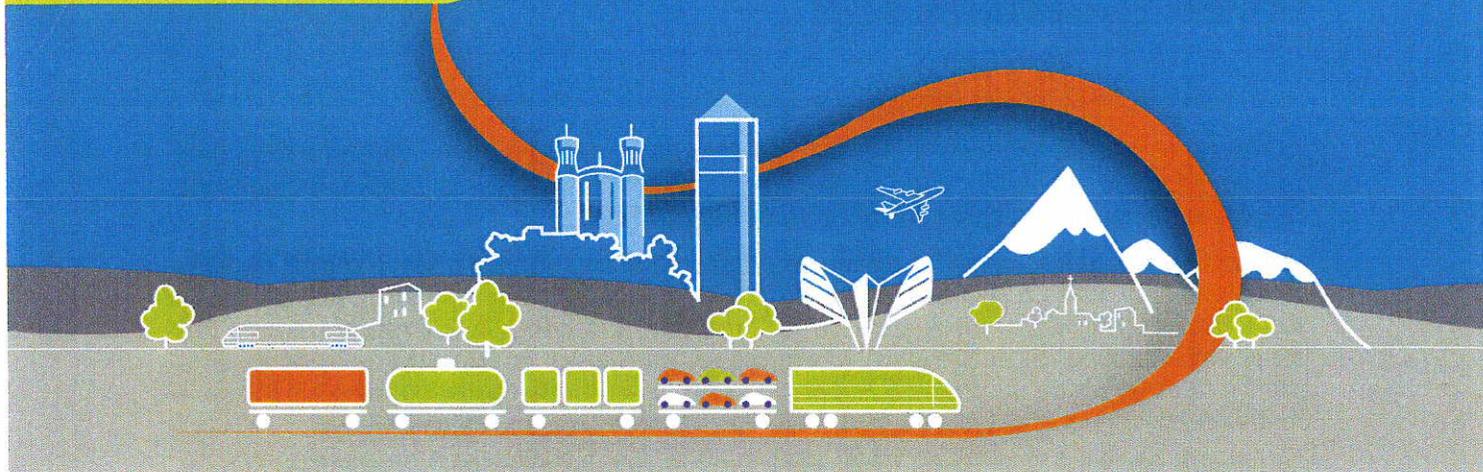


**CFAL** UNE LIAISON NOUVELLE  
POUR UN TRANSPORT  
DURABLE



## DOSSIER DE PRESENTATION

### PROJET DU CFAL – partie Nord

Mai 2010

## **1- Le CFAL, un projet d'intérêt général**

### **• 1-1 Les objectifs du CFAL**

Le réseau ferroviaire lyonnais est en voie de saturation. La congestion est particulièrement forte en heure de pointe au niveau de la gare Lyon-Part-Dieu qui est aujourd'hui un passage obligé des trains, en particulier des convois de fret en transit.

Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise est un projet de ligne nouvelle à deux voies à l'est de Lyon qui maille le réseau ferroviaire lyonnais afin de libérer de la capacité au niveau de la gare de la Part-Dieu. Il permet une circulation directe des trains entre la ligne de la Bresse (Lyon-Ambérieu-en-Bugey), la ligne Lyon-Grenoble ainsi que les deux lignes de la vallée du Rhône en évitant le cœur de l'agglomération lyonnaise. Il contribue également à la desserte ferroviaire de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

Ce projet 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 intérêt a été confirmé lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) le 18 décembre 2003. L'objectif de redonner de la capacité au nœud ferroviaire lyonnais a pris une acuité particulière avec le double volontarisme de la Région Rhône-Alpes en matière de croissance des TER et de l'Etat, avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement concernant la croissance du fret non routier.

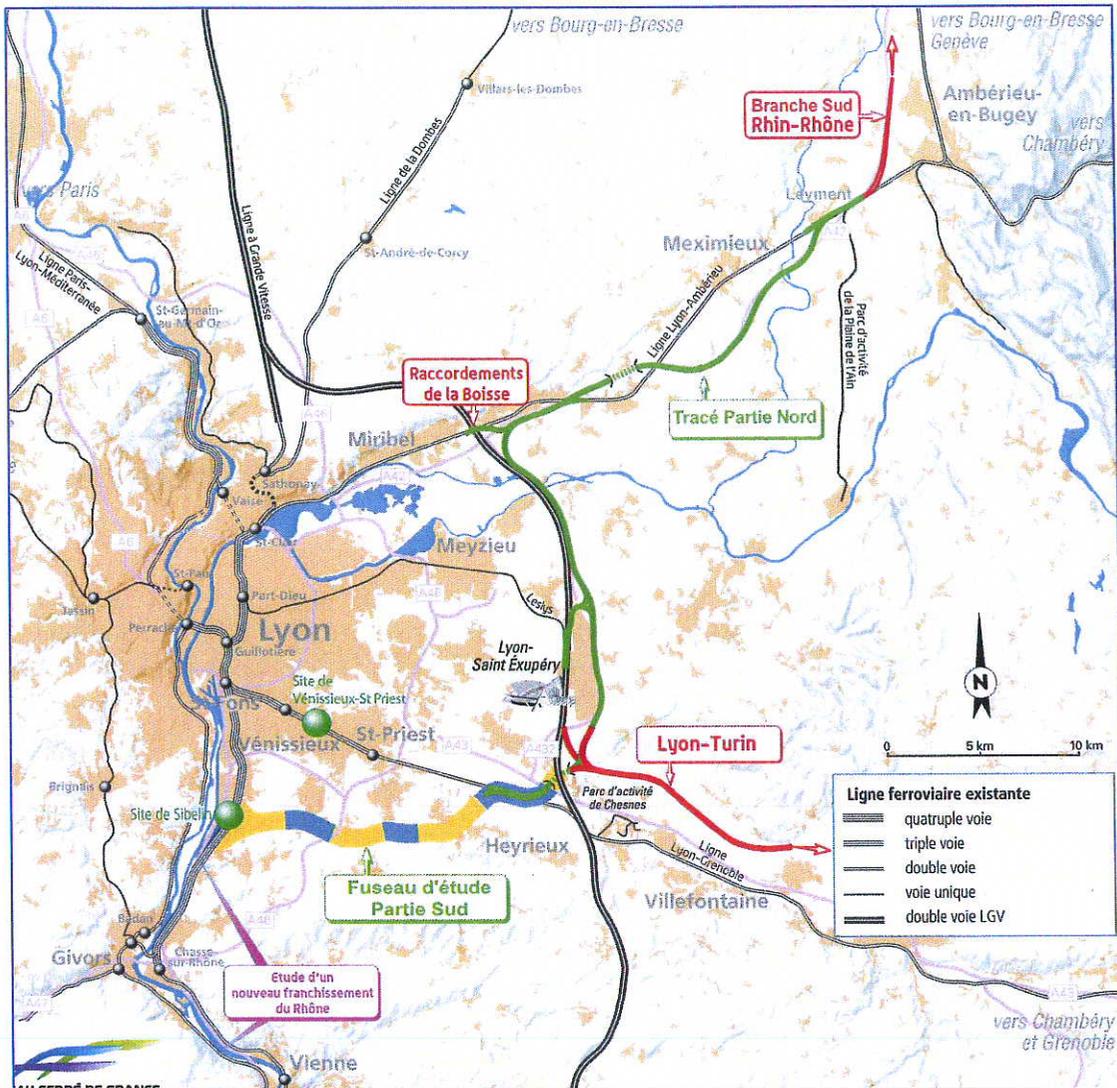
L'Engagement National pour le Fret Ferroviaire présenté en Conseil des ministres le 16 septembre 2009 présente le projet de déviation nord-sud de l'agglomération lyonnaise (CFAL nord et sud) dans le cadre des investissements visant à supprimer les goulets d'étranglement nuisant à l'écoulement à terme de l'ensemble des flux ferroviaires.

Le cahier des charges de mai 2003 décrit ainsi les objectifs du projet « complet » (CFAL nord et sud) :

- desserrer les contraintes qui pèsent dès à présent sur le nœud ferroviaire lyonnais et qui limitent le développement du TER et du fret en libérant des sillons sur les parties les plus chargées du réseau.
- transférer les circulations de trains de marchandises depuis le cœur de l'agglomération vers une voie nouvelle aux normes environnementales les plus récentes.
- permettre la croissance des services voyageurs vers les gares de l'agglomération lyonnaise grâce aux sillons ainsi libérés et par le raccordement direct à la gare de Lyon-Saint Exupéry.
- participer au succès du report modal en améliorant la circulation des trains de fret en transit nord-sud ou vers l'Italie et en contribuant à la desserte du site ferroviaire de Sibelin et des zones logistiques de l'aire métropolitaine lyonnaise. La qualité des sillons et la fiabilité de l'exploitation (d'avantage de marges de manœuvre en cas d'incident ou de retards...) est en effet une des conditions du succès du report modal : le mode ferroviaire étant en concurrence avec le mode routier, le respect des délais est un facteur important de fidélisation de la clientèle.

Le projet comprend deux parties :

- une partie nord qui relie la ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu-en-Bugey à la ligne Lyon-Grenoble. D'une longueur de 48km, elle est estimée à 1 504 M€ (CE 2007).
- une partie sud qui relie la ligne Lyon-Grenoble aux lignes de la vallée du Rhône. D'une longueur de 21 km, elle est estimée à 1400 M€ (CE 2007).



La réalisation de la partie nord répond à l'ensemble de ces objectifs. D'une part, en évitant la circulation des trains de fret dans la gare de la Part-Dieu elle participe au succès du report modal en améliorant la circulation des trains de fret en transit nord-sud. Elle permet également de nouvelles dessertes directes des sites de transport combinés de Vénissieux-Saint-Priest et du port Edouard Herriot ainsi que des principales zones logistiques de l'est de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle permet enfin d'accompagner la croissance du trafic fret national et international vers l'Italie en lien avec le projet Lyon-Turin.

D'autre part, elle permet la croissance des services voyageurs vers les gares de l'agglomération lyonnaise grâce aux sillons ainsi libérés et par la nouvelle desserte directe de la gare de Lyon-Saint Exupéry.

La partie sud du CFAL répondra aux mêmes objectifs et permettra d'atteindre un niveau de service plus élevé, pour accompagner la croissance du trafic fret nord-sud vers la péninsule ibérique, en lien avec les projets Perpignan-Figueras et le contournement de Nîmes et Montpellier, ou vers la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le port de Marseille. Elle améliorera les liaisons de Saint-Exupéry avec Saint-Etienne.

## 1-2 Les grandes caractéristiques de la partie nord du CFAL et les ouvrages les plus importants

Traversant les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône, et long de 48 km, le tracé est, pour l'essentiel de son linéaire, jumelé avec les autoroutes existantes A 432 et A 42. Il débute à partir du réseau existant à proximité d'Ambérieu-en-Bugey, sur la commune de Leyment pour se raccorder plus au sud à la ligne Lyon-Grenoble sur Saint-Pierre-de-Chandieu.

Le CFAL est une ligne nouvelle à double voie permettant la circulation de trains de voyageurs à 220 km/h et des trains de fret à 120 km/h. Des points de raccordement intermédiaires avec le réseau existant sont prévus à la gare de Saint-Exupéry et avec la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey à La Boisse et à Dagneux.

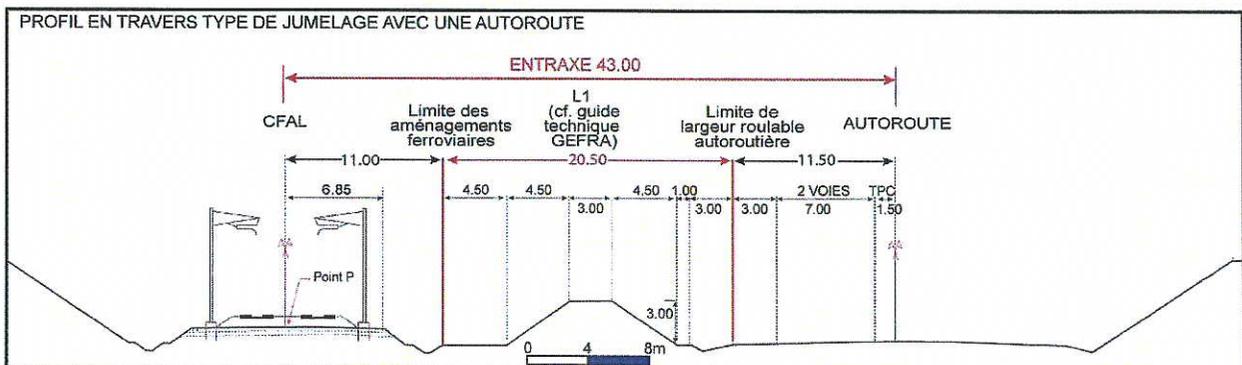
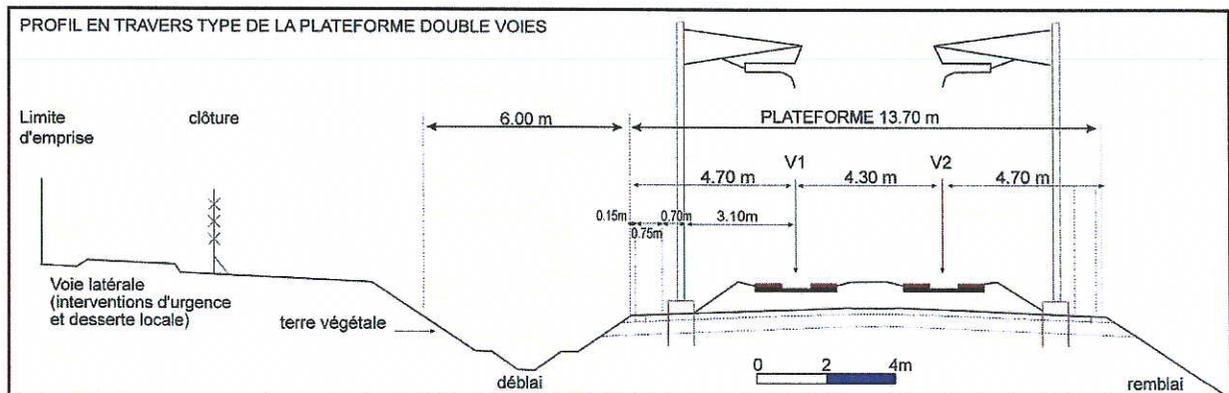
Le contournement implique la réalisation de 69 ouvrages d'arts courants, de deux viaducs, d'un tunnel bitube d'une longueur de 1500 mètres environ et de neuf tranchées couvertes. Une sous-station électrique en assurera l'alimentation.

La moitié du linéaire du projet est en déblai.

Les principales caractéristiques du projet sont présentées dans la pièce « II-2-4 – caractéristiques techniques générales » du dossier d'APS ministériel validé par la décision ministérielle du 23 décembre 2009. Celui-ci peut être consulté sur demande dans les locaux de Réseau Ferré de France – 78 rue de la Villette – 69425 Lyon Cedex 03.

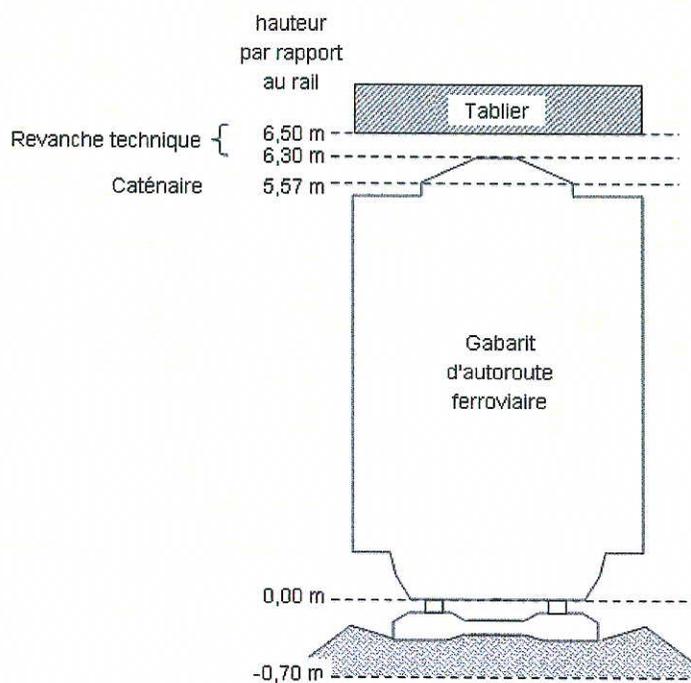
### - Principales caractéristiques de la ligne nouvelle à double voie :

- vitesse maximale : 220 km/h (120 km/h pour le fret),
- pente maximale : 10 ‰ et rayon de courbure mini 2 285 m (hors exceptions localisées),
- Largeur de plateforme : 13,7m en section courante (double voie), 8m en raccordement (voie unique).



- gabarit 6,30 m au-dessus du rail, de type « autoroute ferroviaire »

➤ Gabarit d'autoroute ferroviaire (AF) et hauteur sous ouvrage



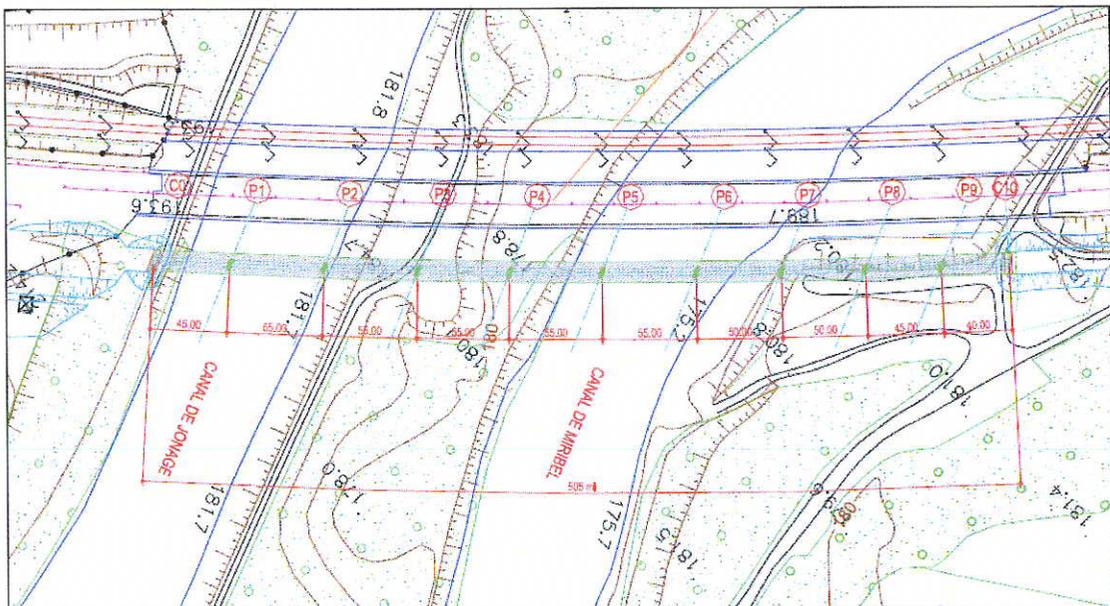
- électrification 2x25 kV et signalisation ERTMS niveau 2,

- **69 ouvrages d'art courants** (24 ponts-rails, 45 ponts-routes),
- **2 viaducs** (franchissements du Rhône et de l'Ain),

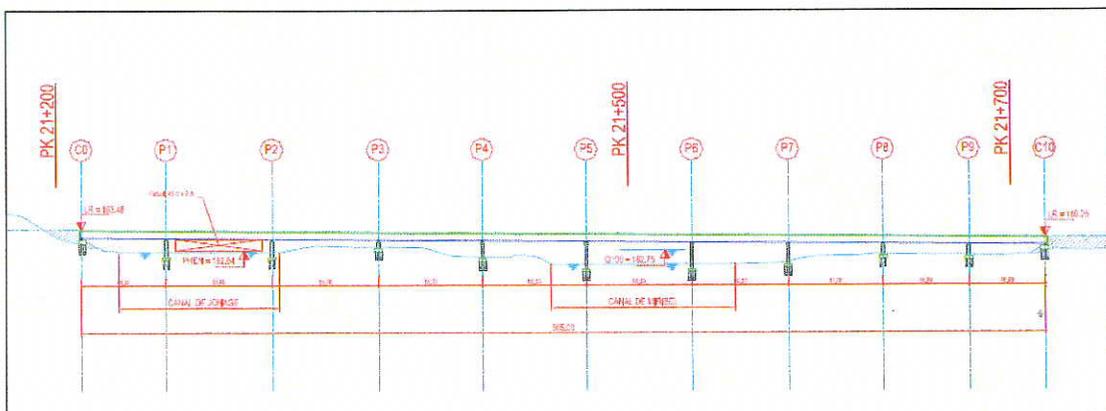
### Franchissement des Canaux de Miribel et de Jonage (fleuve Rhône)



↳ Vue en plan



↳ Coupe longitudinale

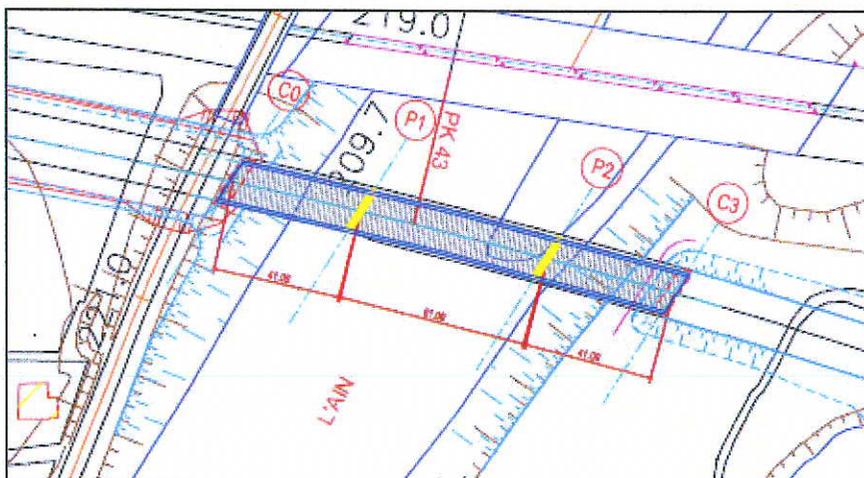


## Franchissement de la rivière d'Ain

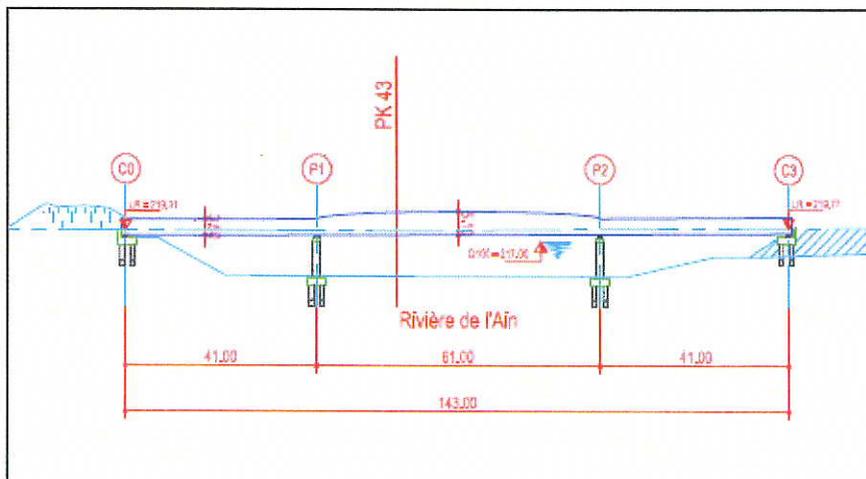
### ↳ Simulation architecturale du franchissement de la rivière d'Ain



### ↳ Vue en plan

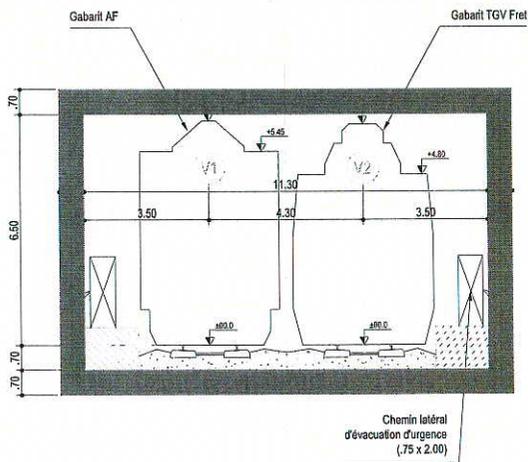


### ↳ Coupe longitudinale

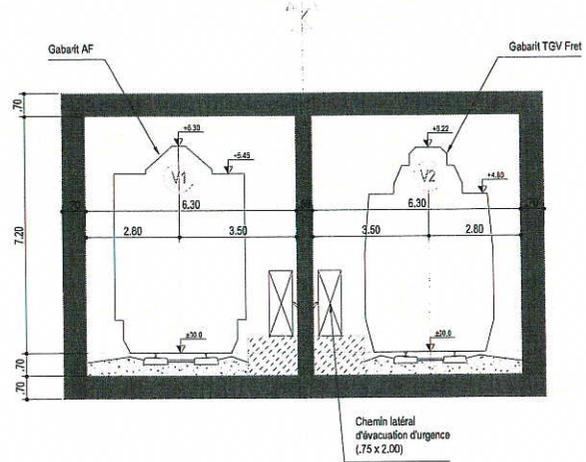


- 1 tunnel bitube (env. 1 500 m) et 9 tranchées couvertes (longueur cumulée d'environ 2 km),

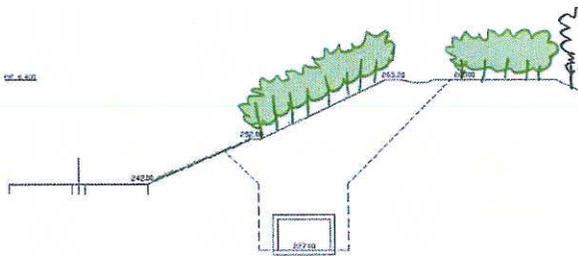
➤ Coupe type d'une tranchée couverte courte (L<400 m) – Cas typique de franchissement des diffuseurs autoroutiers



➤ Coupe type d'une tranchée couverte longue (L>400 m) – Cas de la tranchée couverte de Béliègneux

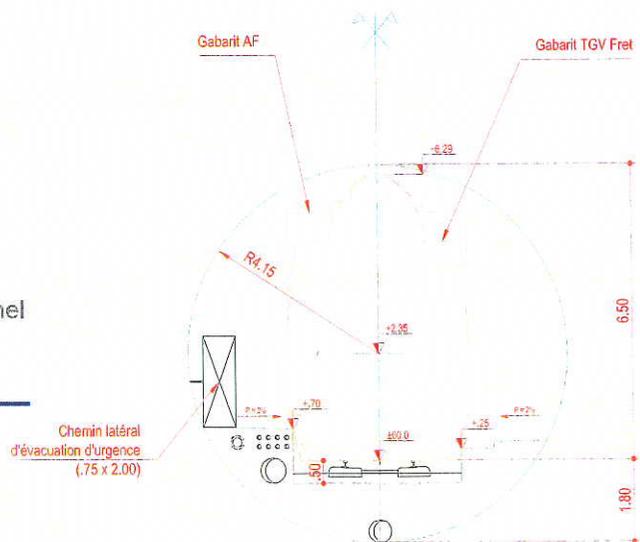


70 m envi.



Coupe de principe de la tranchée couverte de Béliègneux

➤ Coupe transversale tunnel – excavation mécanisée



- **1 sous-station électrique,**
- **1 base travaux** (éventuellement convertie en base de maintenance).

## **2 – Le recours à la procédure de projet d'intérêt général (PIG)**

La demande de qualification de projet d'intérêt général (PIG) du projet de CFAL partie nord est portée par l'Etat, en vertu notamment :

- de son inscription au Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, reprise au CIACT du 14 octobre 2005,
- de son inscription dans l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire de septembre 2009,
- de la décision ministérielle d'approbation de l'APS du projet du CFAL nord du 23 décembre 2009.

### **2.1 Objet**

Par Décision Ministérielle, l'Etat a validé le 23 décembre 2009 les études d'Avant-Projet Sommaire de la partie nord du CFAL et a demandé aux préfets concernés de le déclarer projet d'intérêt général dans leurs départements respectifs (Ain, Rhône et Isère).

Le présent document et ses annexes constituent le dossier de définition du projet, support de la demande de qualification en Projet d'Intérêt Général (PIG) de la partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise.

Cette procédure, prévue au Code de l'Urbanisme, vise à ce que toute évolution des documents d'Urbanisme prenne en compte, à compter de la prise de l'arrêté interpréfectoral de qualification, le projet de contournement tel que défini dans le dossier d'études d'avant-projet sommaire ministériel de novembre 2009.

Une fois notifié, l'arrêté de PIG est opposable aux communes qui ne peuvent plus réviser ou modifier leur document d'urbanisme dans un sens qui méconnaîtrait l'existence du projet CFAL partie nord faisant l'objet de la qualification de PIG.

Ainsi, la finalité du PIG est que les documents d'urbanisme ne comportent aucune disposition susceptible de compromettre, empêcher ou rendre plus onéreuse la réalisation dudit projet.

Nota : la DM du 23 décembre 2009 demande également le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Cette procédure inclut une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### **2.2 Rappels réglementaires concernant la procédure de PIG**

#### **• 2.2.1 Définition réglementaire d'un Projet d'Intérêt Général**

L'article R.121-3 du Code de l'Urbanisme définit le projet d'intérêt général de la façon suivante :

*« Peut constituer un projet d'intérêt général au sens de l'article L.121-9, tout projet d'ouvrage, de travaux ou de protection présentant un caractère d'utilité publique et répondant aux conditions suivantes :*

*1. Etre destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil des populations défavorisées, à la protection du patrimoine naturel ou culturel, à la prévention des risques, à la mise en valeur des ressources naturelles ou à l'aménagement agricole ou rural ;*

2. *Avoir fait l'objet :*

- *soit d'une délibération ou d'une décision d'une personne ayant la capacité d'exproprier, arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet, et mise à la disposition du public ;*
- *soit d'une inscription dans un des documents de planification prévus par les lois et règlements, approuvé par l'autorité compétente et ayant fait l'objet d'une publication.*

*Les projets relevant de l'initiative des communes ou de leurs groupements compétents pour élaborer un document d'urbanisme ou des communes membres de ces groupements ne peuvent être qualifiés de projet d'intérêt général pour application de l'article R.121-4 ».*

L'article R.121-4 du Code de l'urbanisme prévoit par ailleurs que :

*« Le projet mentionné à l'article R.121-3 est qualifié de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral en vue de sa prise en compte dans un document d'urbanisme. Cet arrêté est notifié à la personne publique qui élabore le document d'urbanisme. Pour l'application de l'article L. 123-14, le préfet précise les incidences du projet sur le document. L'arrêté préfectoral devient caduc à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la notification prévue à l'alinéa précédent. Il peut être renouvelé. »*

Il faut rappeler que l'article L.123-14 du Code de l'urbanisme précise : *« Lorsqu'un plan local d'urbanisme doit être révisé ou modifié pour être rendu compatible, dans les conditions prévues par l'article L. 111-1-1, avec les directives territoriales d'aménagement ou avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral, ou pour permettre la réalisation d'un nouveau projet d'intérêt général, le préfet en informe la commune.»*

- **2.2.2 Présentation de la procédure de Projet d'Intérêt Général de la partie nord du CFAL**

**2.2.2.1 Modalités de déroulement**

La procédure de Projet d'Intérêt Général comprend plusieurs étapes :

- Saisine des Préfets des départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône par le ministre en charge des transports sur la base du dossier élaboré par RFF, maître d'ouvrage du projet. Ce document, sert de support à la demande de qualification en Projet d'Intérêt Général.
- Diffusion aux Maires des communes concernées et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière d'urbanisme de la décision ministérielle du 23 décembre 2009 arrêtant les principes et conditions de réalisation du projet et de la présente note pour **mise à disposition du public**.

Cette note présente également pour les départements de l'Ain, du Rhône et de l'Isère, le périmètre du projet sous la forme d'une bande (fuseau) nécessaire à sa réalisation.

Pour le CFAL, la largeur de ce fuseau est de 30 mètres de part et d'autre des talus du projet. Elle peut être réduite dans les secteurs où le travail de concertation mené avec les acteurs locaux a permis de réduire cette emprise. Elle peut être plus large lorsqu'il est nécessaire de conserver une marge plus importante afin d'optimiser le tracé au cours des phases d'études ultérieures.

- Arrêté interpréfectoral qualifiant la partie nord du CFAL en Projet d'Intérêt Général. Cet arrêté sera notifié aux communes et aux EPCI.
- En cas de nécessité et à la demande du Préfet, prise en compte des prescriptions du PIG dans les documents d'urbanisme par le biais d'une modification, d'une révision simplifiée ou d'une révision.

### **2.2.2.2 Effets de la qualification en Projet d'Intérêt Général**

L'arrêté interpréfectoral qualifiant le CFAL nord en Projet d'Intérêt Général aura pour seule conséquence d'imposer sa prise en compte dans les documents d'urbanisme. Il ne peut être invoqué pour s'opposer à des demandes de construction ou d'occupation du sol.

La qualification de PIG ne donne aucun droit direct sur les terrains concernés.

Le PIG ne produit d'effets que lorsque ses dispositions sont effectivement retranscrites dans les PLU, POS ou SCOT.

### **2-4 Effets de la procédure PIG dans les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône**

Pour les communes disposant d'un document d'urbanisme opposable aux tiers, la notification de l'arrêté interpréfectoral de PIG sera accompagnée de prescriptions d'urbanisme. Celles-ci portent sur les articles des règlements des documents locaux d'urbanisme relatifs aux différentes affectations zonales traversées par le projet et notamment :

- Les articles relatifs aux « occupations et utilisations du sol admises », afin d'inclure les infrastructures ferroviaires au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, si cela apparaît nécessaire ;
- Les articles relatifs « aux occupations et utilisations du sol interdites » et « occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » des PLU afin d'exclure de ces interdictions ou de ces conditions particulières les infrastructures ferroviaires au titre des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- L'article traitant des « réseaux divers » : afin d'exonérer, le cas échéant, les lignes électriques alimentant l'infrastructure ferroviaire de l'obligation d'une réalisation en souterrain lorsqu'elle est stipulée dans cet article.
- L'article concernant « l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques » afin d'imposer des distances de recul spécifiques vis-à-vis des emprises ferroviaires pour des raisons de sécurité ferroviaire conformément aux dispositions de la loi n°1845-07-15 du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et également afin de minimiser les risques de nuisances occasionnées par une trop grande proximité des bâtiments, au premier rang desquels les habitations, du futur contournement.
- L'article relatif à « la hauteur des constructions », afin d'indiquer que les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des services publics ferroviaires s'affranchissent, au titre des équipements publics ou d'intérêt collectif, des règles générales de hauteur définies dans la zone.

Ces prescriptions d'urbanisme seront appliquées à l'issue de l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, partie intégrante de l'enquête publique sur la partie nord du CFAL et seront d'ores et déjà à prendre en compte par les communes qui souhaiteront modifier leur document d'urbanisme avant la fin de la procédure de déclaration d'utilité publique.

## 2.5 Liste des entités concernées par le fuseau nécessaire à la réalisation du projet par départements

- AIN :

Entités	Document d'Urbanisme opposable
Syndicat BUCOPA	SCOT et schéma de secteur
BALAN	PLU
BELIGNEUX	PLU
BEYNOST	POS
BRESSOLLES	POS
CHARNOZ SUR AIN	POS
CHAZEY SUR AIN	PLU
DAGNEUX	POS
LA BOISSE	POS
LEYMENT	PLU
MEXIMIEUX	POS
MONTLUEL	PLU
NIEVROZ	POS
PEROUGES	POS
VILLIEU-LOYES-MOLLON	PLU

- RHÔNE

SEPAL	SDAL
COLOMBIER SAUGNIEU	PLU
JONS	PLU
PUSIGNAN	PLU
SAINT LAURENT de MURE	POS
SAINT PIERRE de CHANDIEU	POS

- ISERE

Isère Nord	SCOT en cours d'élaboration	cours
GRENAY	POS	
BOUCLES DU RHONE	SCOT	
JANNEYRIAS	POS	
VILLETTE D'ANTHON	PLU	