

CONTRIBUTION AU DEBAT DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS

Habitant Ambérieu en Bugey, ma contribution se limitera au CFAL Nord et à la ligne Ambérieu - Lyon.

A l'horizon 2040, SNCF Réseau propose aux heures de pointes :

- un doublement de l'offre TER périurbains avec la généralisation d'une desserte au quart d'heure,
- un quasi doublement des TGV,
- un quasi doublement des trains de marchandises.

Lors de la réunion publique, il a été précisé que la généralisation de la desserte au quart d'heure serait réelle, contrairement à la fréquence de la demi-heure qui avait été annoncée mais qui se solde souvent pour Ambérieu, par deux trains qui se suivent à 10 mn d'intervalle, puis rien pendant 40 mn.

Pour ce qui est des trains de marchandises (les TGV ne concernent pas directement la gare d'Ambérieu), les aménagements prévus ont pour objectifs de rejeter ces trains hors de la gare de Lyon Part-Dieu et il est proposé la réalisation et mise en service du tronçon du tracé A déclaré d'utilité publique du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

L'origine du tracé du CFAL Nord est au niveau de la commune de Leyment et rien n'est dit dans le dossier sur l'évitement de la ville d'Ambérieu en Bugey. En effet cet évitement était prévu pour être réalisé conjointement au CFAL par la branche sud du TGV Rhin-Rhône. Ce projet est actuellement remis à après 2050 (conseil d'orientation des infrastructures du 1er février 2018) et il y a peu d'espoir qu'il soit avancé.

Telle que prévu, la réalisation du CFAL Nord à partir de Leyment, permettra, certes un désengorgement de la gare de la Part Dieu, mais il y aura un engorgement au niveau de la gare d'Ambérieu en Bugey et du tronçon entre cette gare et Leyment. Ceci est inadmissible, car dans ce contexte, la fréquence de TER au quart d'heure réel (un train chaque quart d'heure et pas 4 trains sur une heure) ne sera pas réalisable et la population d'Ambérieu en Bugey et de sa région sera pénalisée par rapport aux autres gares périurbaines de Lyon. Comme, il est aussi prévu le doublement du trafic marchandises, les nuisances pour les ambarrois deviendront aussi très importantes et insupportables.

Soit la réalisation du CFAL Nord est couplée avec une voie de contournement de la Ville d'Ambérieu en Bugey (réalisation partielle de la branche sud du TGV Rhin-Rhône), soit il faut prévoir le CFAL Nord depuis Ambérieu en Bugey et non depuis Leyment.

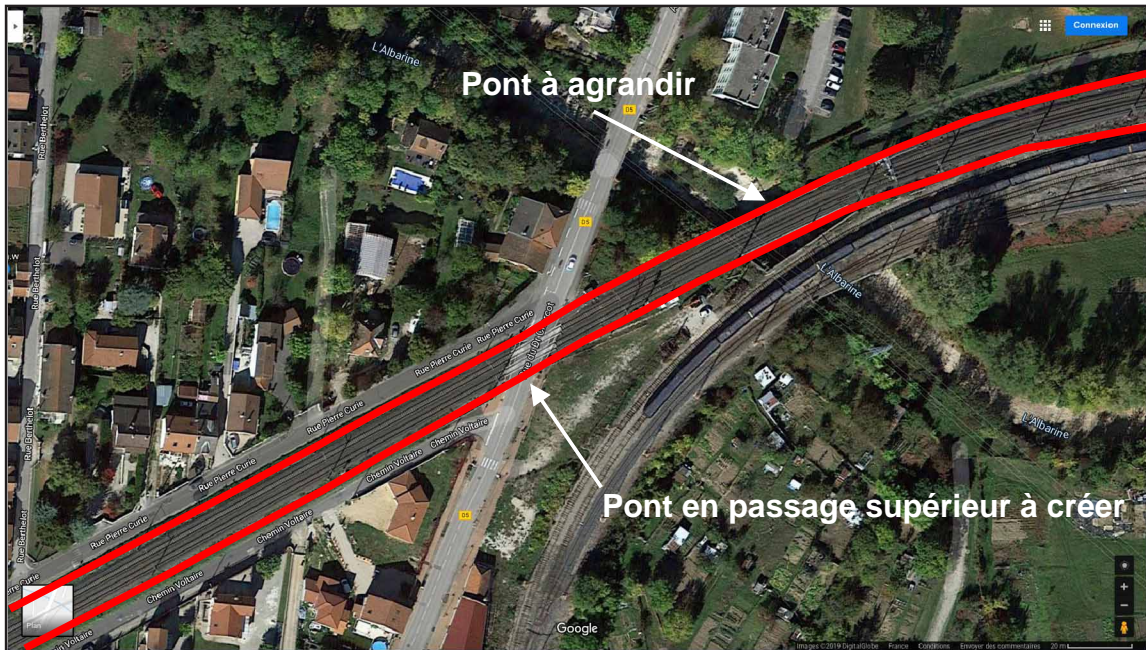
CFAL NORD DEPUIS AMBERIEU EN BUGEY

Dans ce dernier cas, il faut prévoir à minima la mise à quatre voies depuis la gare d'Ambérieu en Bugey et le traitement des nuisances sonores :

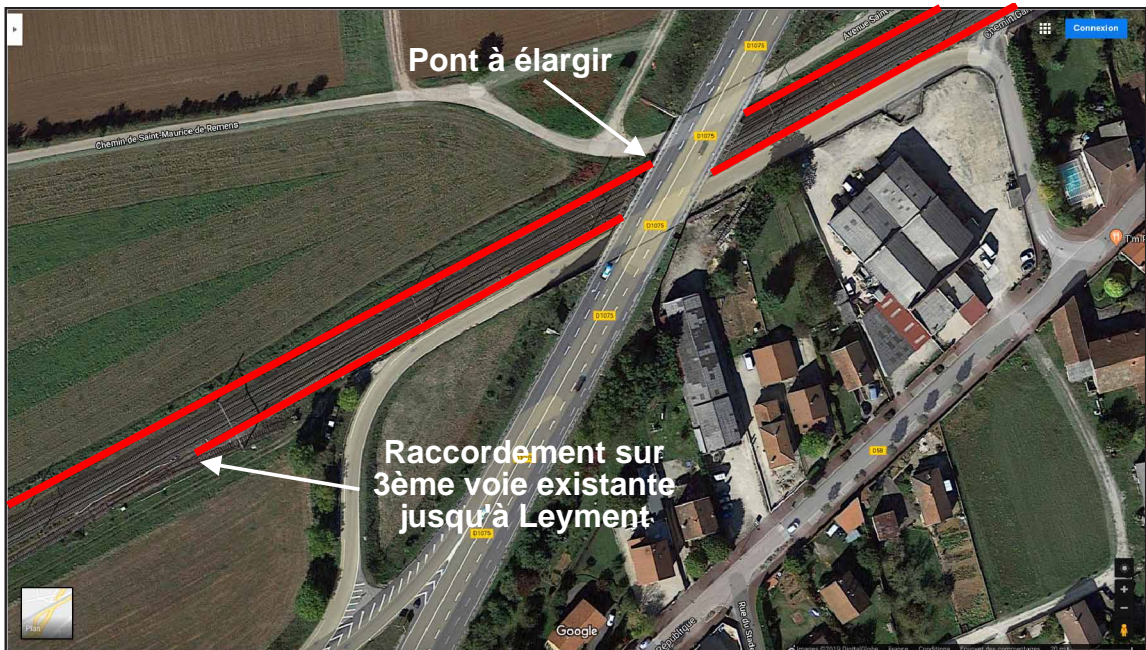
- par des voies ferrées neuves moins émissives de bruit (rails soudés sur traverses béton et absorbeurs dynamiques sur rails, ...),
- par l'installation d'écrans anti-bruit.

La suppression du passage à niveau de Saint Denis en Bugey, par passage inférieur ou supérieur est également une nécessité.

La mise à 4 voies depuis la gare d'Ambérieu est possible et doit être réalisée.



Secteur vers passage à niveau de Saint Denis en Bugey



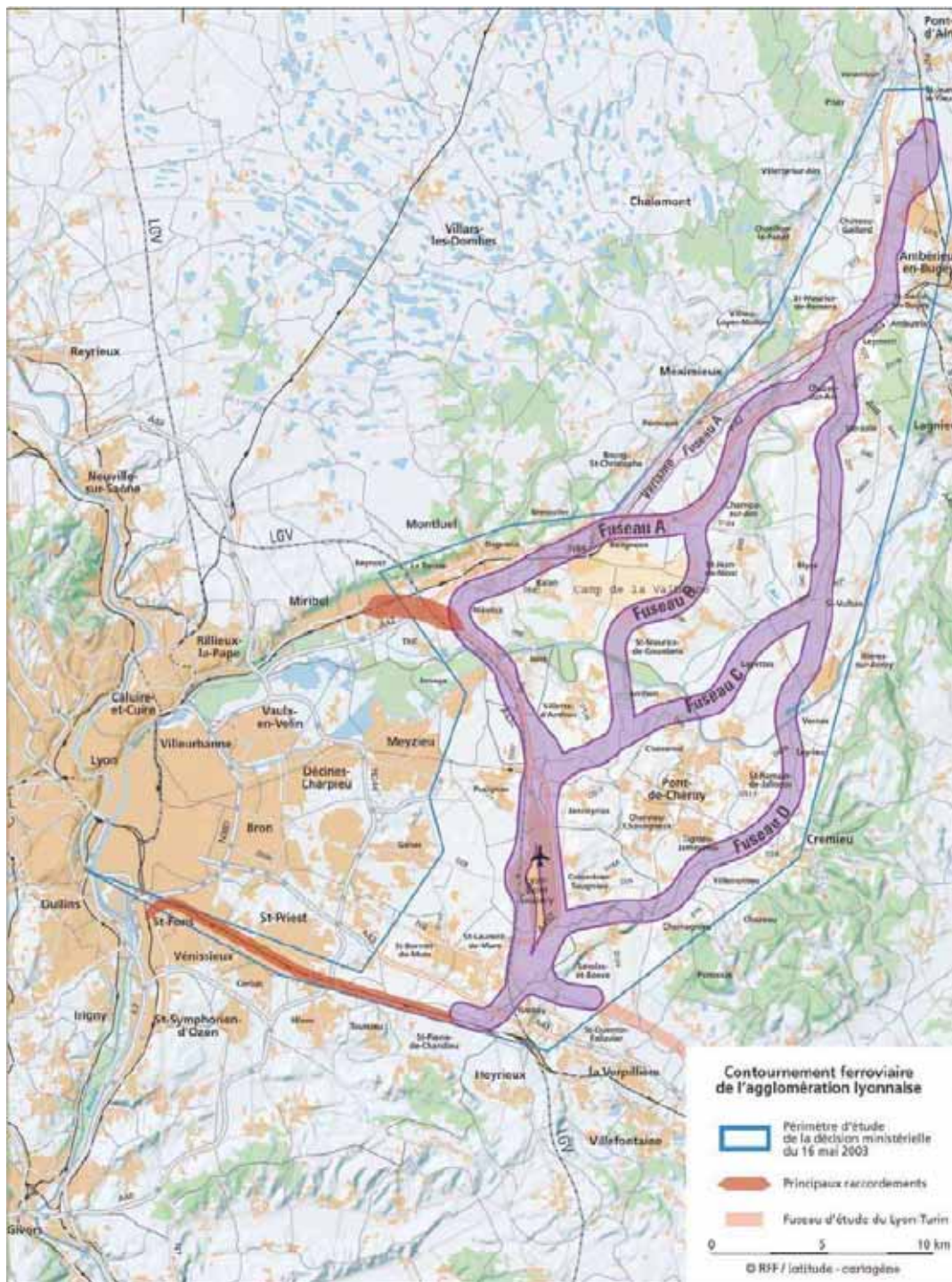
A la sortie de Saint Denis en Bugey

Les écrans anti-bruit doivent concerner la totalité du tracé mis à 4 voies de la gare d'Ambérieu en Bugey jusqu'à la sortie de Saint Denis en Bugey et aussi les autres voies ferrées qui traversent la ville : entrée de ville côté Ambronay jusqu'à la gare et jusqu'à la sortie côté Saint Rambert en Bugey.

CFAL : ABANDON DU TRACE A

Le tracé A du CFAL actuellement reconnu d'utilité publique longe la voie existante ou l'autoroute depuis Leyment jusqu'à Dagneux puis le long de la ligne TGV allant à la gare

de Lyon Saint-Exupéry. Ce tracé doit être abandonné et remplacé par le tracé C (ou D) qui passe par la Plaine de l'Ain pour rejoindre la gare de Lyon Saint-Exupéry.



Le projet du CFAL date déjà d'une quinzaine d'année et depuis le contexte économique local a fortement évolué. Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) fait aujourd'hui travailler presque 7 000 personnes et il est dépourvu de transport en commun, d'où, chaque matin et soir, un trafic automobile très intense depuis Ambérieu en Bugey, le Nord-Isère et l'agglomération lyonnaise. Ce parc industriel dispose déjà d'une voie ferrée, mais celle-ci est relativement peu utilisée par les entreprises du parc, car peu pratique et peu fonctionnelle. Pourtant, il accueille de nombreuses entreprises de logistique.

Le secteur du Nord-Isère est très mal desservi en transport en commun efficace et une association demande actuellement le prolongement jusqu'à Pont de Chérufy de la ligne de tramway dont le terminus est actuellement à Meyzieu.

Le tracé C (ou D) a beaucoup d'avantages, alors que le tracé A n'a que des inconvénients. Il peut accroître le trafic marchandises des usines du PIPA et permettre une desserte TER du PIPA et du Nord-isère depuis Ambérieu en Bugey et Lyon Saint-Exupéry. Cette desserte TER apporterait un complément de voyageurs pour les scénarios complémentaires de croissance des trafics sur Lyon Saint-Exupéry, et plus particulièrement le niveau 3.

Joël Guerry