



# Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)

# APACHE

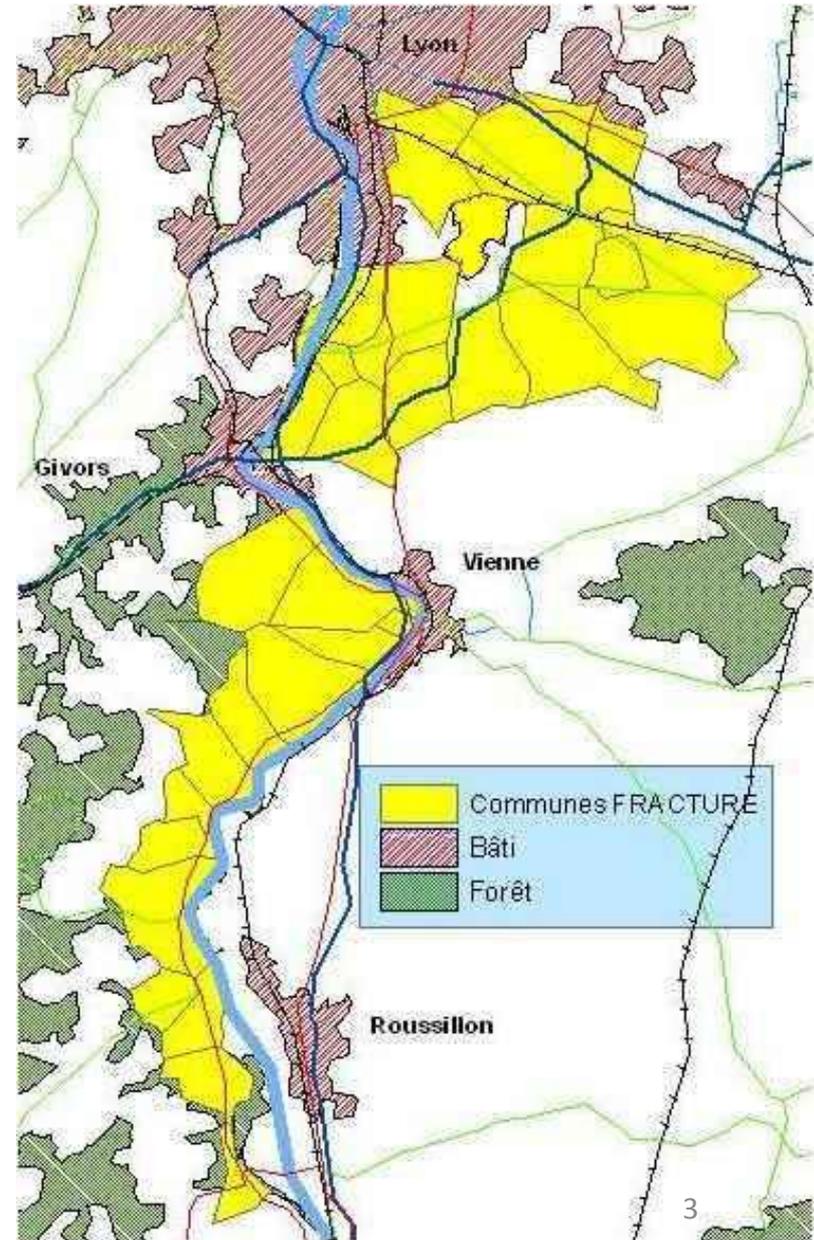
- Association créée en 2002 afin de s'opposer au projet de CFAL qui venait d'être inscrit dans le débat public dédié au Contournement autoroutier Ouest de Lyon (COL).
- Un CA de 12 membres (15 membres possibles)
- Fait partie du Collectif FRACTURE

# FRACTURE

**Collectif de 10 associations**

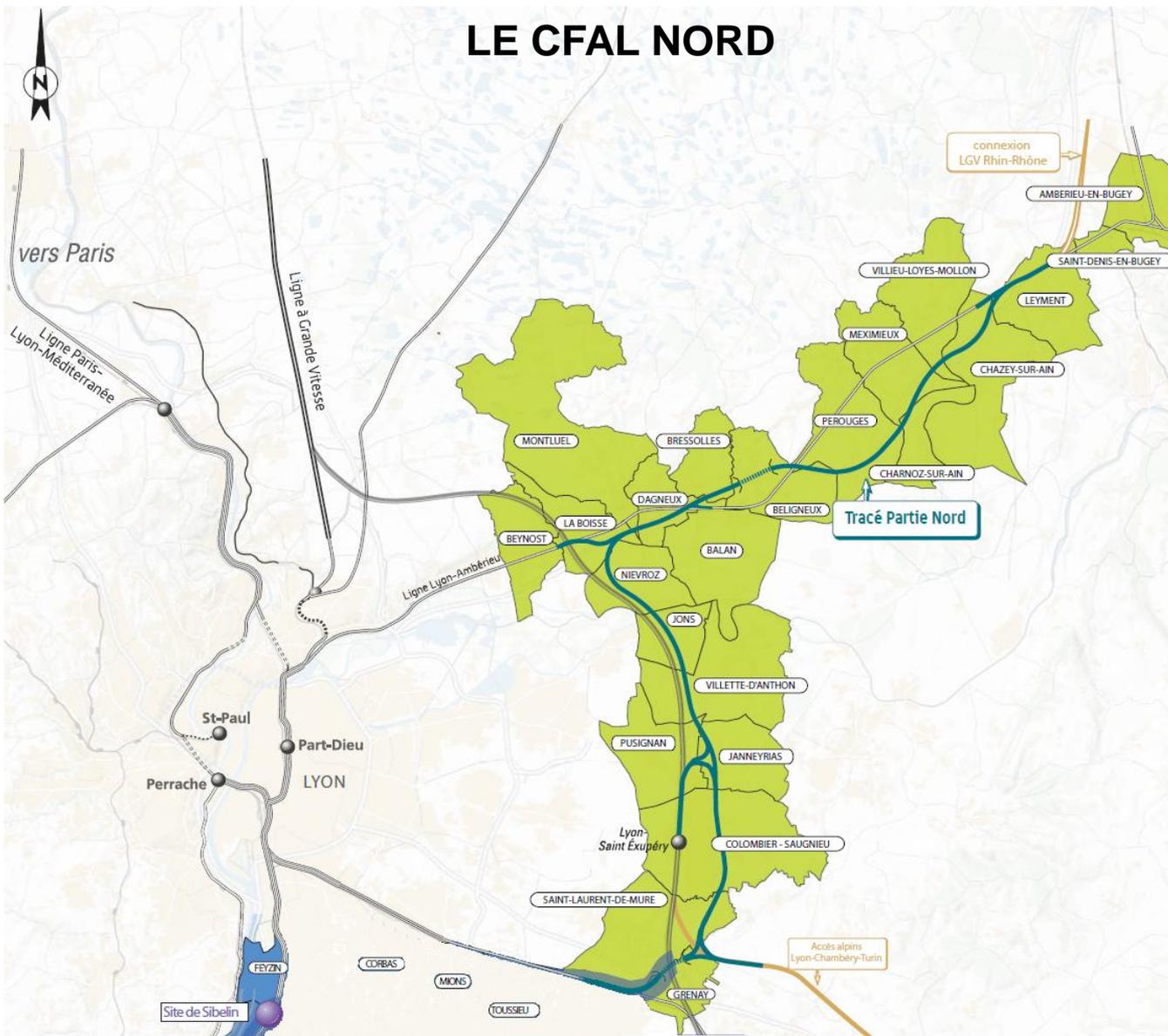
**28 communes représentées**

**Environ 300 000 habitants**



# **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)**

**Où en sommes-nous?**



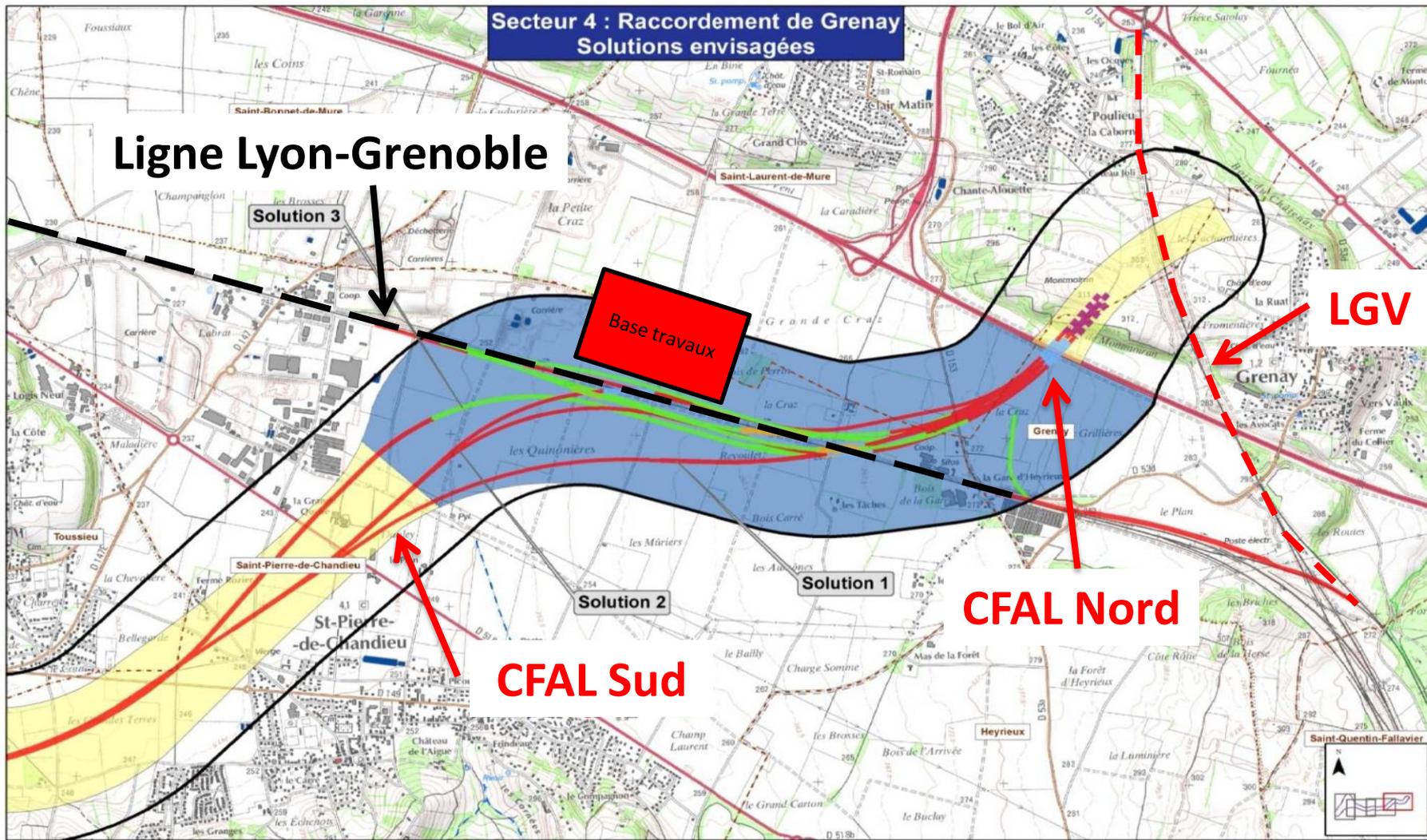
**Publication au journal officiel le 30 novembre 2012 du décret du 28 novembre déclarant le CFAL Nord d'UTILITE PUBLIQUE et URGENT (Cette déclaration est valable de façon permanente sans date de péremption)**

# **OU EN SOMMES-NOUS POUR LE CFAL SUD?**

**D'APRES LE PROJET,  
LA LIGNE SERA A CIEL OUVERT  
DE GRENAY JUSQU'AU PLATEAU  
DES GRANDES TERRES  
(SAINT SYMPHORIEN D'OZON)**



# Raccordement CFAL Nord et Sud

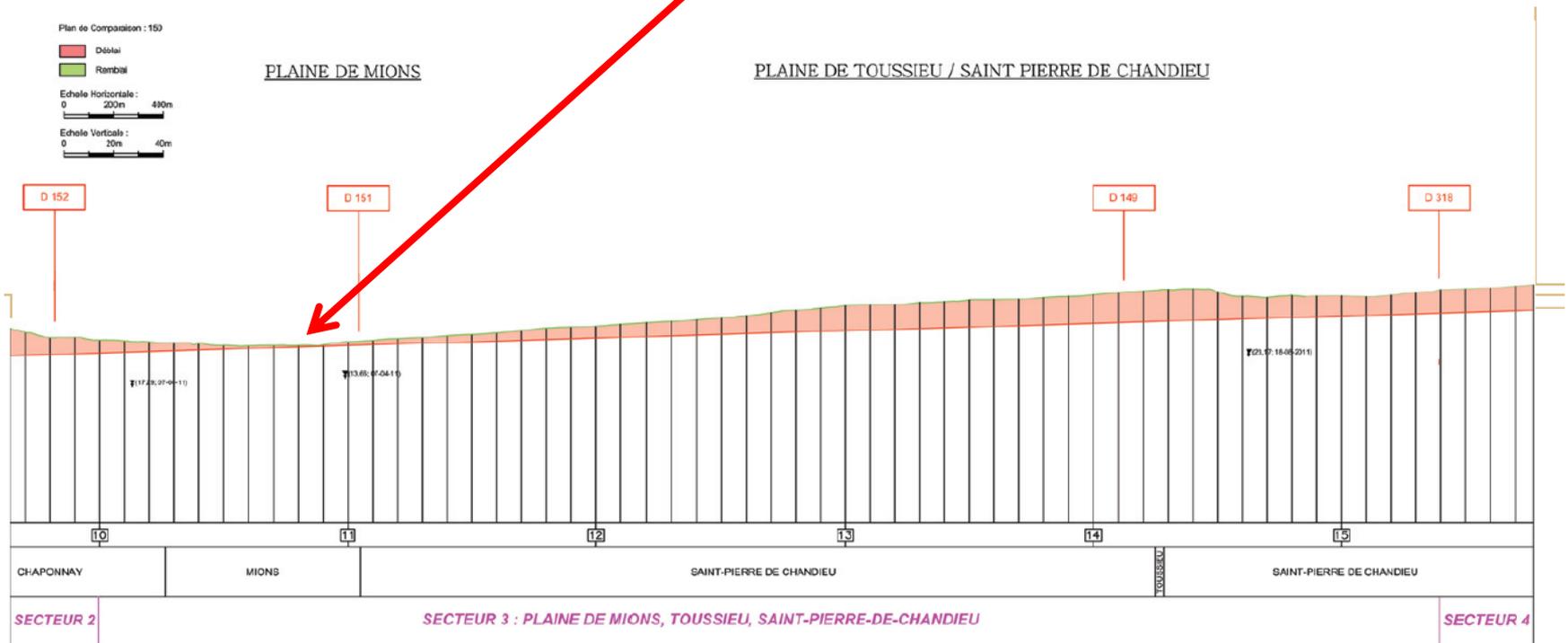


**Raccordement tortueux passant à quelques dizaines de mètres des habitations**



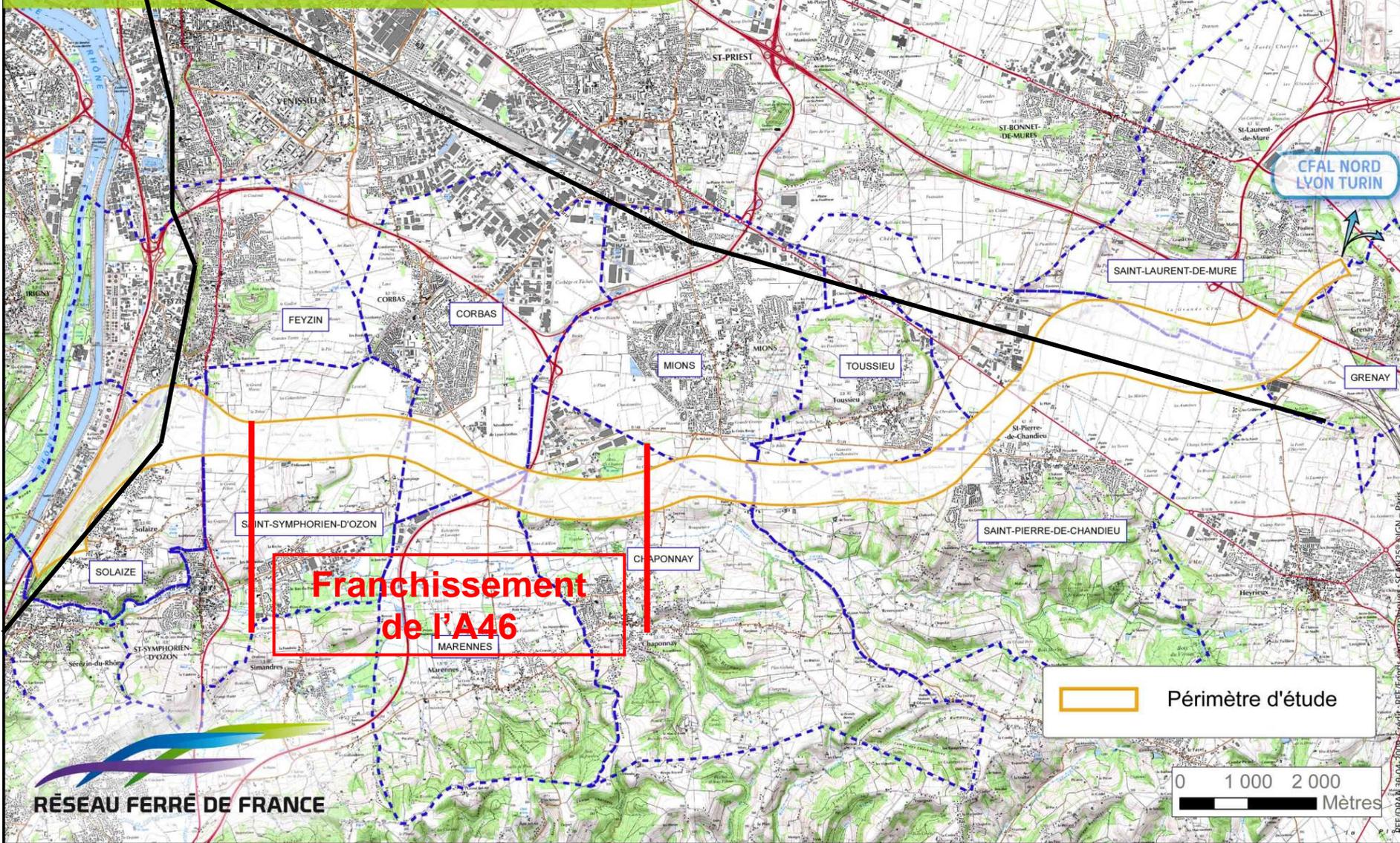


Dans la plaine de Mions, les voies sont très faiblement encaissées



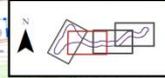
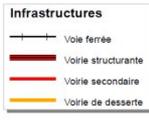
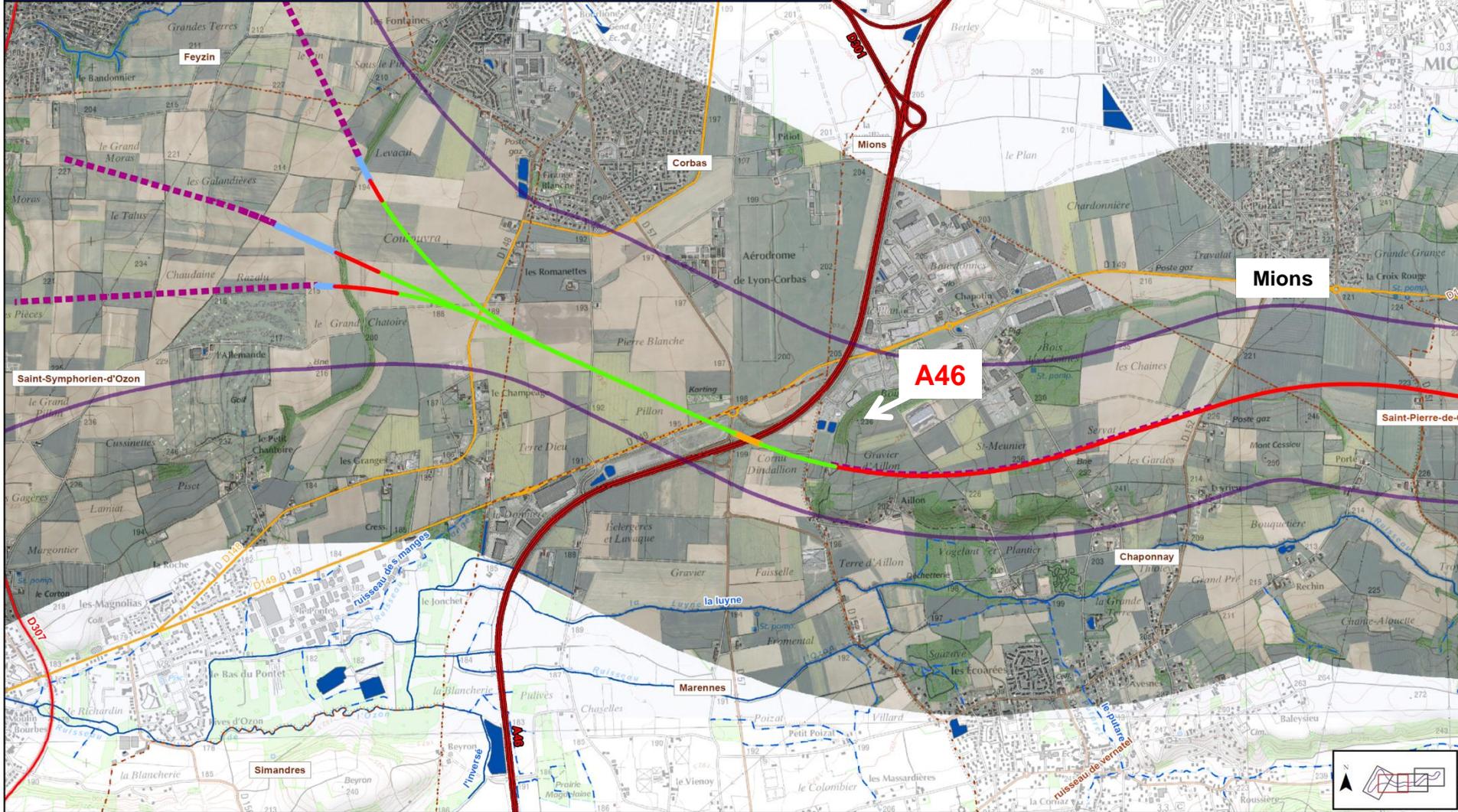
Profil en long de l'option étudiée

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE  
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PARTIE SUD  
DÉCISION MINISTERIELLE DU 15/04/2009

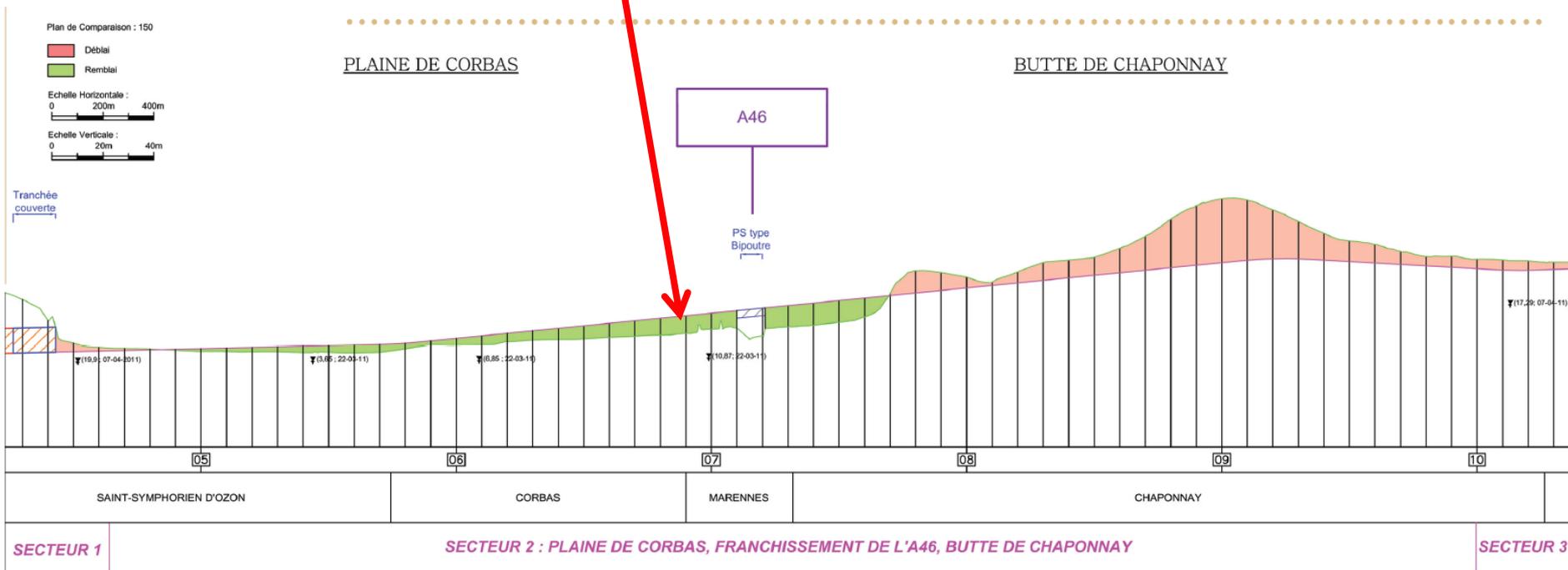


# Franchissement de l'A46 par le dessus

Secteur 2 : Plaine de Corbas, Franchissement de l'A46, Butte de Chaponnay  
Option Sud, Variante haute

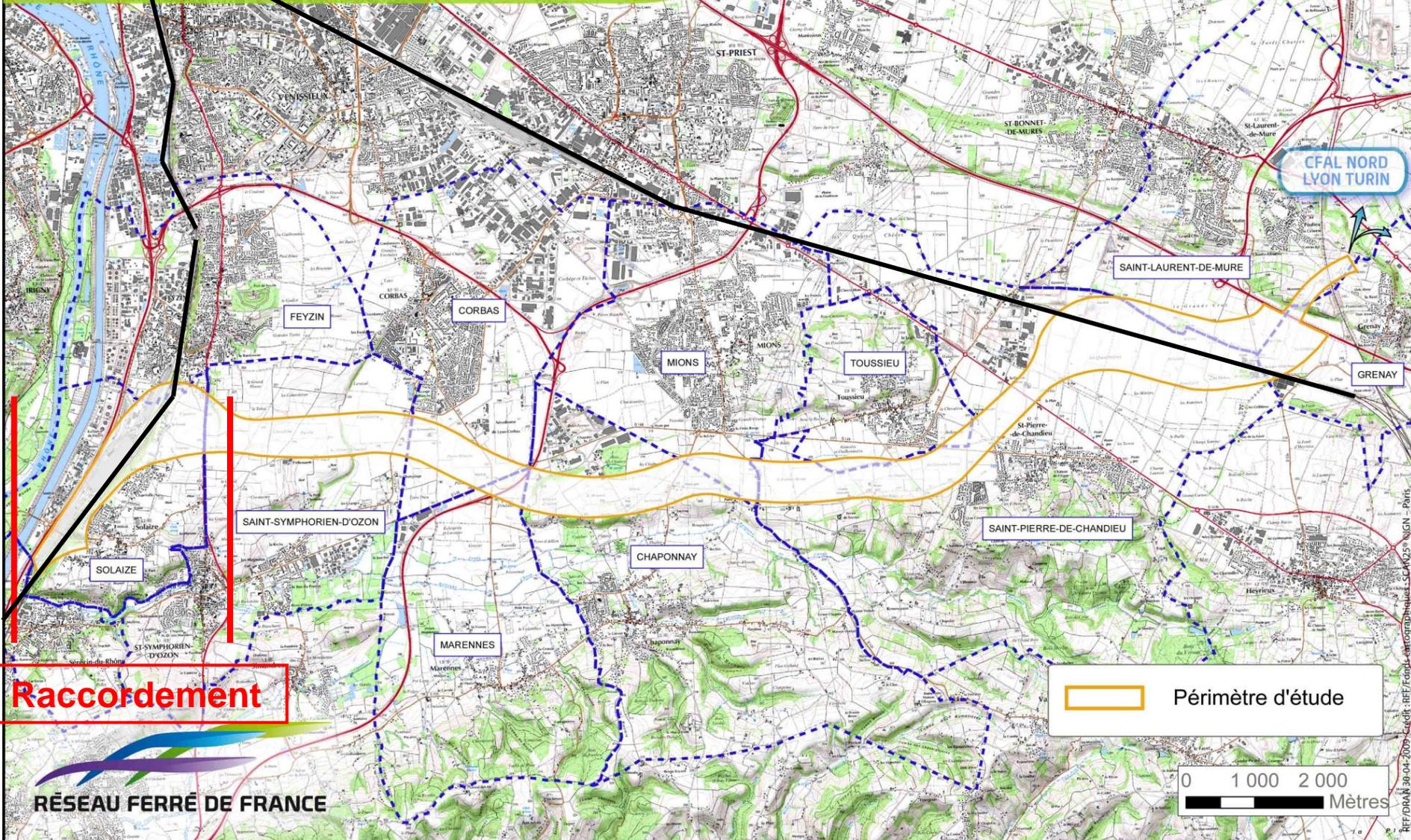


Passage au dessus de l'A46 et dans la plaine de CORBAS, les voies seront au dessus du niveau naturel du sol

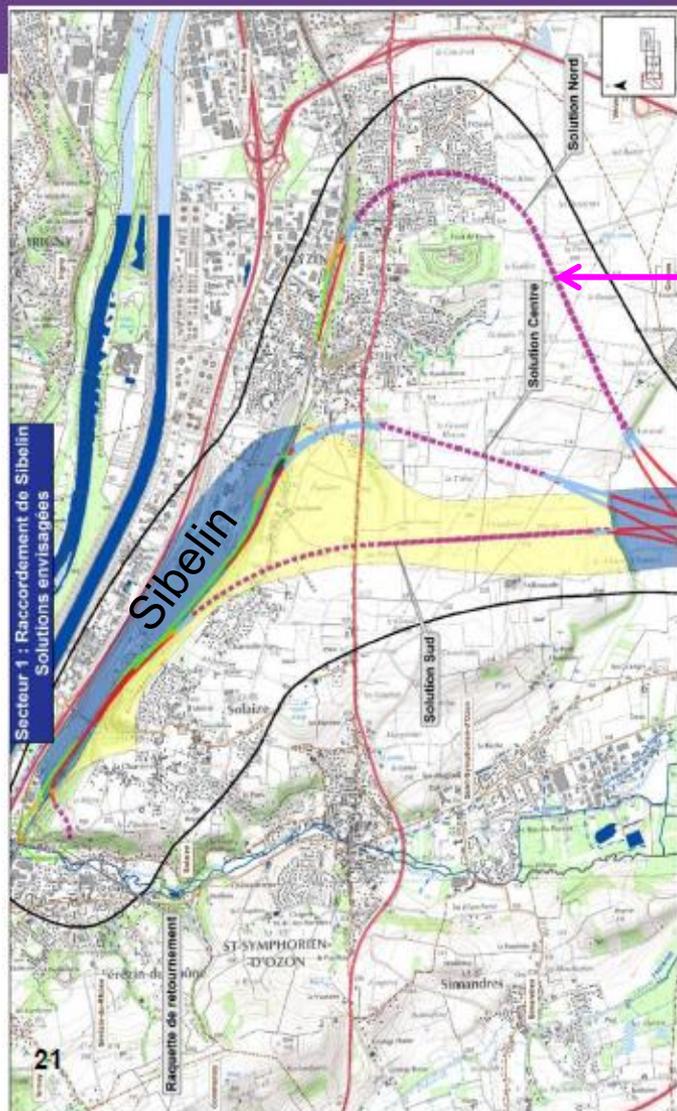


Profil en long de l'option « sud » - variante « haute »

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE  
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PARTIE SUD  
DÉCISION MINISTERIELLE DU 15/04/2009

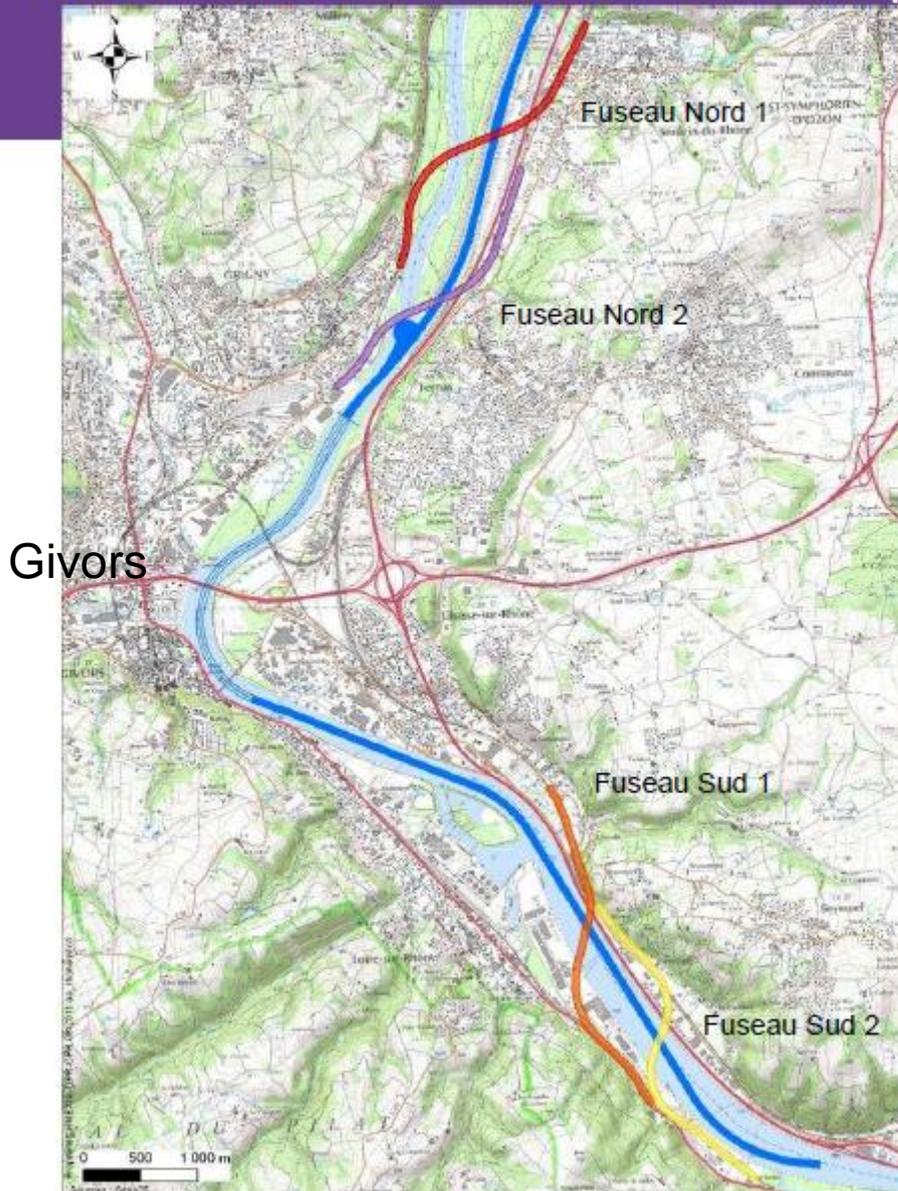


## Secteur du raccordement sud



Tracé en dehors de la zone d'étude initiale mais privilégié par RFF

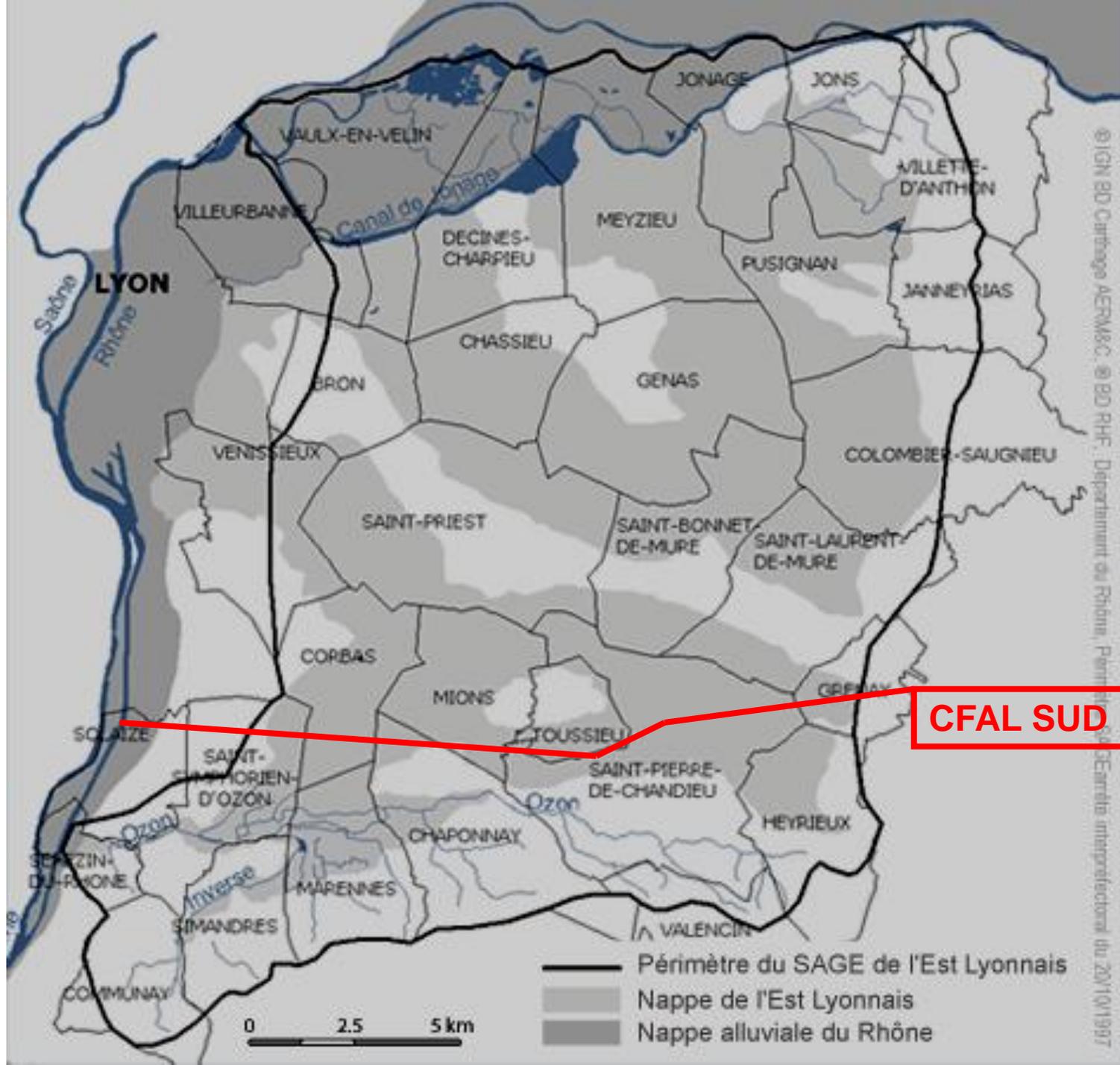
## Localisation des 4 fuseaux de franchissement potentiels



Nouveau pont nécessaire  
au franchissement du  
Rhône

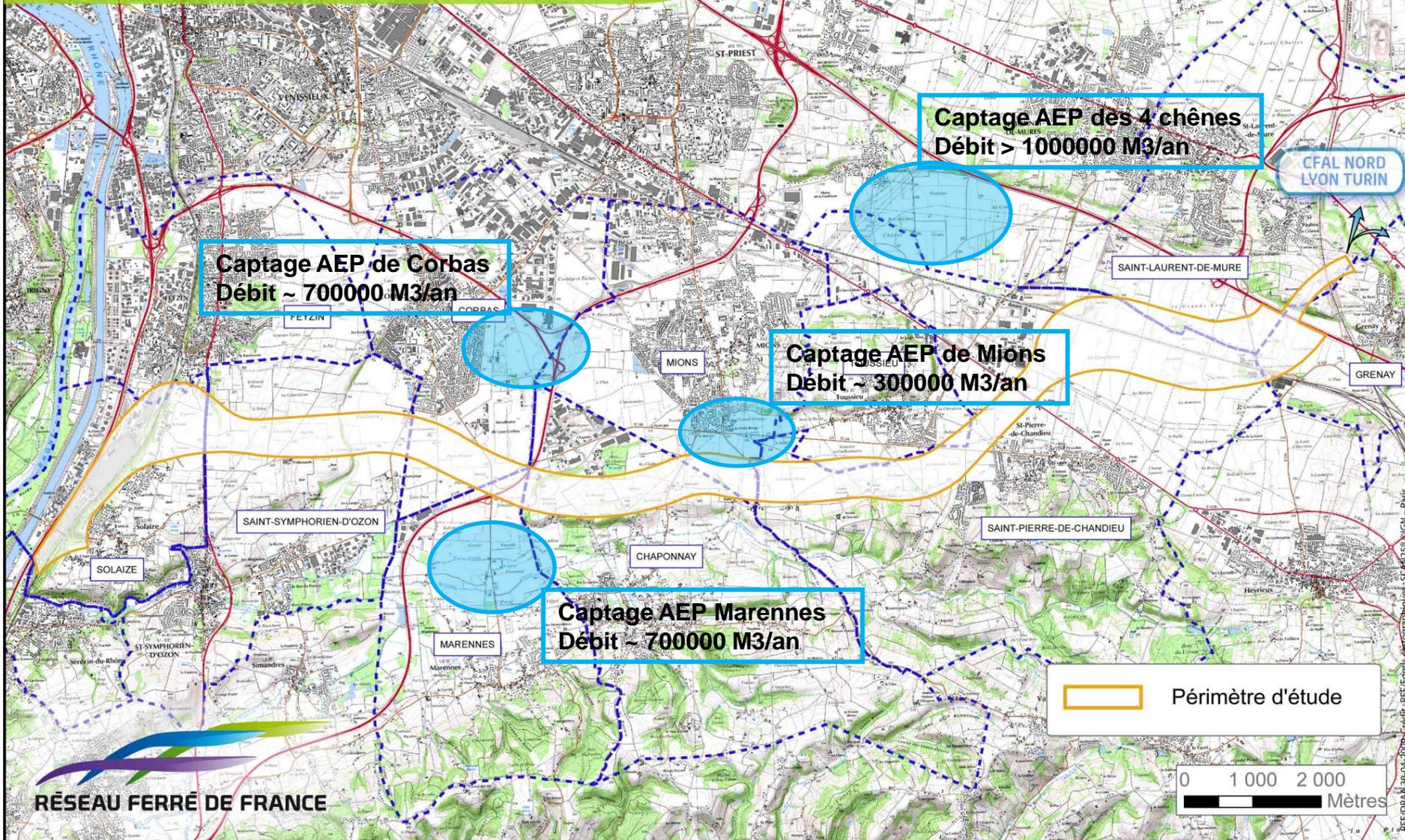
# Concentration des risques et des nuisances sur un même secteur

- **Risques environnementaux**
  - **Coupure de l'armature verte en opposition à la politique énoncée dans le SCOT**
  - **Effets sur la nappe phréatique**
    - **Effets drainant ou de barrage certains**
    - **Risque de pollution brusque ou diffuse si accident ou rupture/fissure d'un pipeline due aux vibrations**



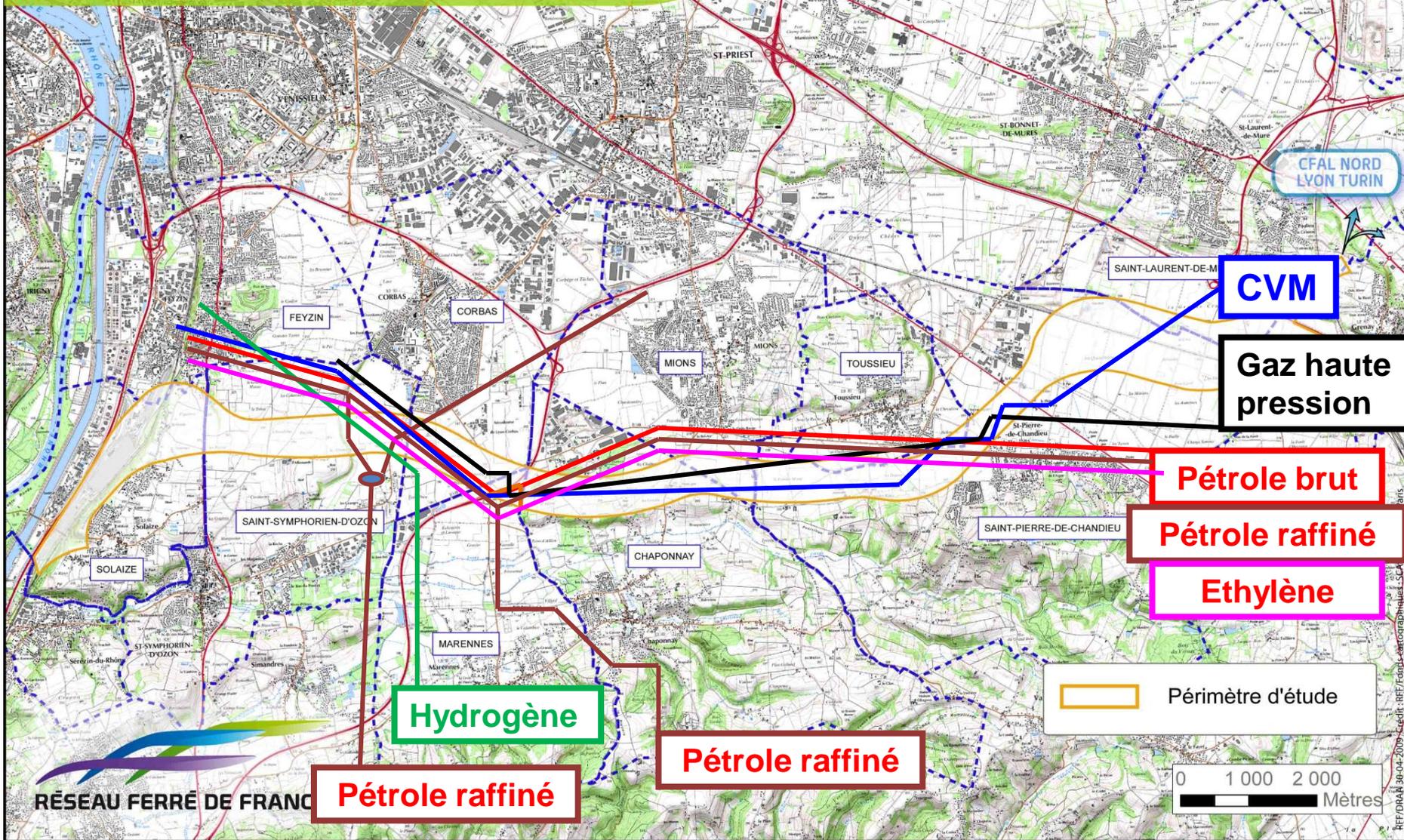
**CFAL SUD**

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE  
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PARTIE SUD  
DÉCISION MINISTERIELLE DU 15/04/2009

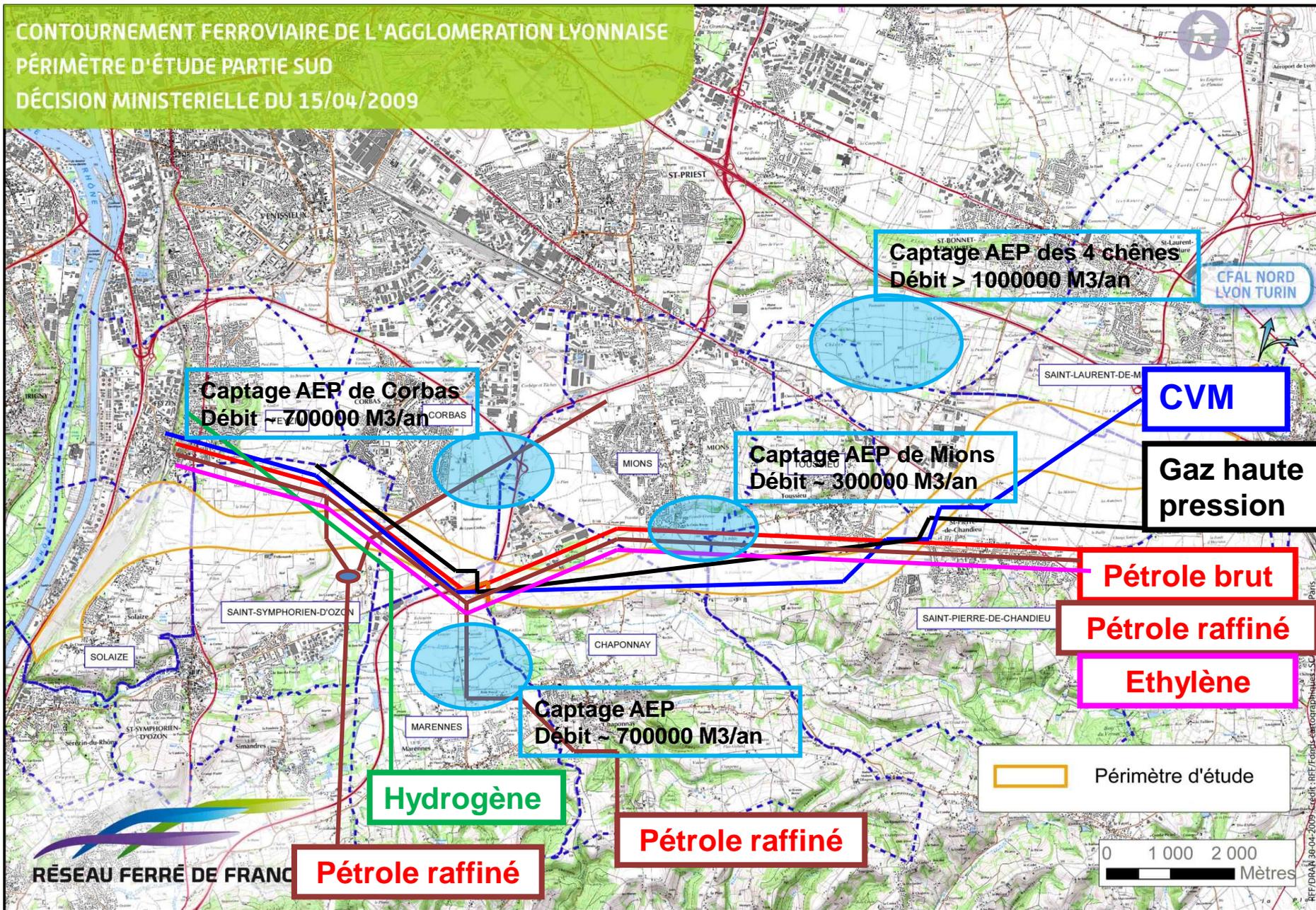


REF/DIAA 30-04-2009 - Crédit : BRF/Francis-terrographiques - SIA/025 - IGN - Paris

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE  
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PARTIE SUD  
DÉCISION MINISTERIELLE DU 15/04/2009



CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE  
PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE PARTIE SUD  
DÉCISION MINISTERIELLE DU 15/04/2009



# Le bruit dans la plaine de Mions, à Toussieu et à Saint Pierre de Chandieu

La période nocturne est considérée comme dimensionnante dans la mesure où la différence de niveau sonore entre la période diurne [6h-22h] et nocturne [22h-6h] est inférieure à 5 dB(A).

	Jour 6h – 22h (60 %)	Nuit 22h – 6h (40 %)	Total Journée
Fret	141	94	235
Autoroute ferroviaire	9	6	15
TGV	7	5	12
Total	157	105	262

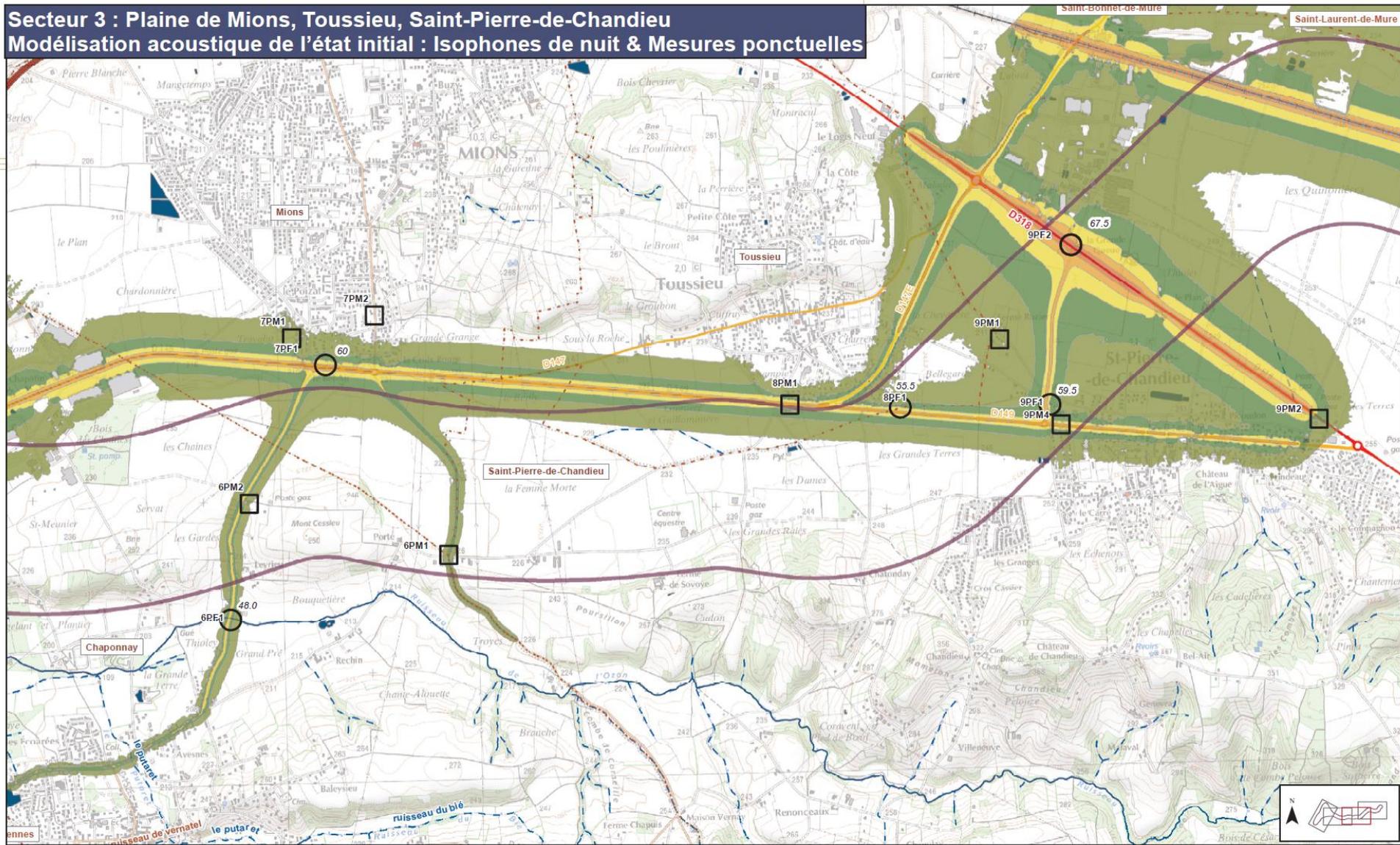
*Hypothèses de trafic présent en compte dans les études acoustiques  
(Extraits du dossier de RFF pour la consultation publique)*

**SOIT UN TRAIN TOUTES LES 4 mn 35 LA NUIT !**

**AUGMENTATION SIGIFICATIVE DE LA ZONE URBAINE TOUCHEE PAR LE BRUIT NOCTURNE**

# Niveau de bruit actuel dû à la circulation routière (données RFF)

Secteur 3 : Plaine de Mions, Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu  
 Modélisation acoustique de l'état initial : Isophones de nuit & Mesures ponctuelles

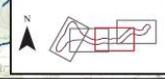


- - - Limite communale  
 - - - Limite départementale  
 - - - Zone d'étude  
 - - - Cours d'eau permanent  
 - - - Cours d'eau intermittent  
 - - - Plan d'eau

**Infrastructures**  
 - - - Voie ferrée  
 - - - Voie structurante  
 - - - Voie secondaire  
 - - - Voie de desserte

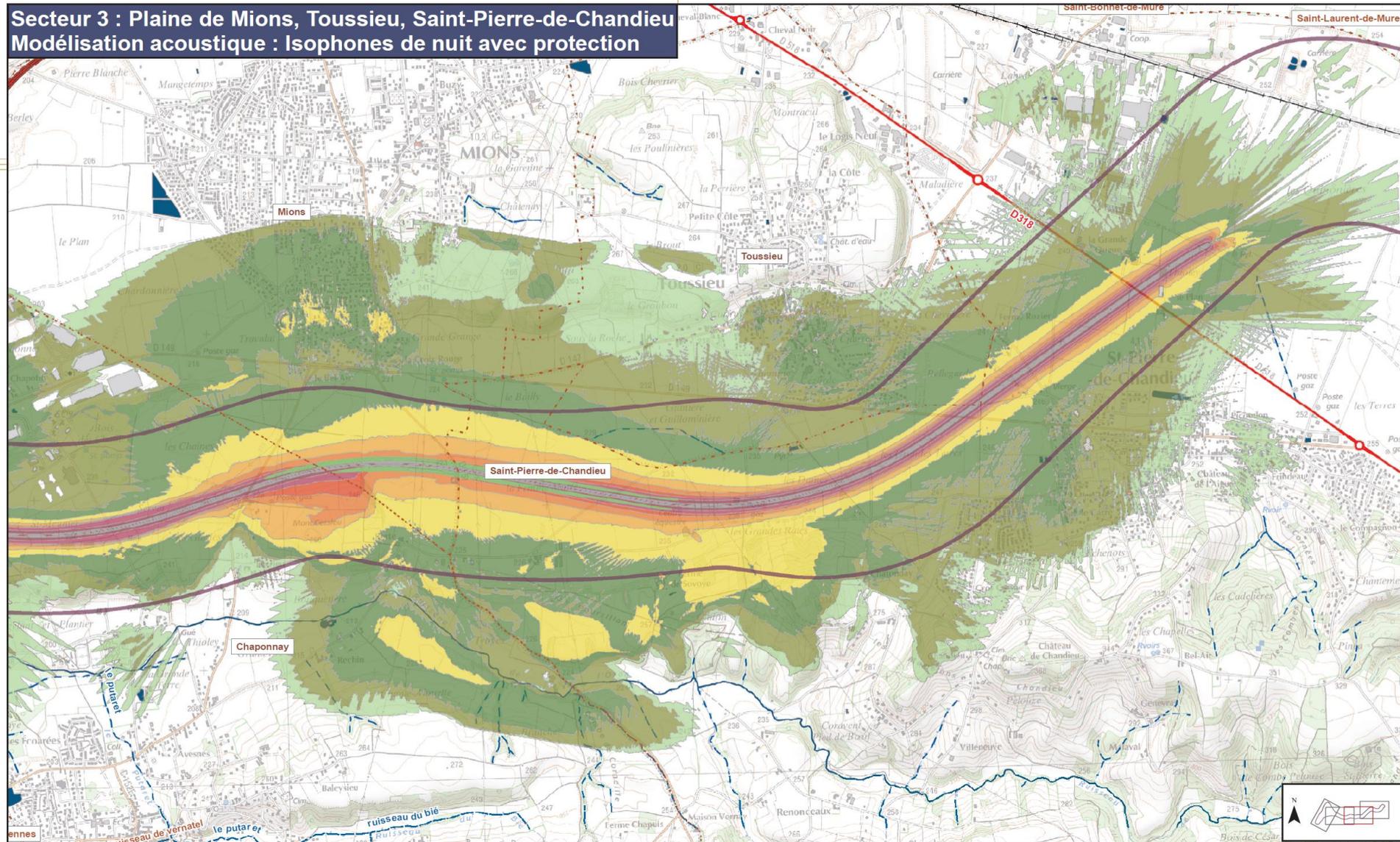
**Isophones**  
 38 - 43 dB(A)  
 43 - 48 dB(A)  
 48 - 53 dB(A)  
 53 - 58 dB(A)  
 58 - 63 dB(A)  
 63 - 68 dB(A)  
 68 - 73 dB(A)  
 73 - 78 dB(A)  
 78-83 dB(A)  
 > 83 dB(A)

**Mesures ponctuelles en dB(A)**  
 □ Point Fixe  
 ○ Point Mobile



# Niveau de bruit dû aux trains malgré les protections phoniques (données RFF)

Secteur 3 : Plaine de Mions, Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu  
 Modélisation acoustique : Isophones de nuit avec protection



— Limite communale  
- - - limite départementale  
  Zone d'étude  
— Cours d'eau permanent  
- - - Cours d'eau intermittent  
● Plan d'eau

**Infrastructures**

— Voie ferrée  
— Voie structurante  
— Voie secondaire  
— Voie de desserte

**Isophones**

38 - 43 dB(A)	63 - 68 dB(A)
43 - 48 dB(A)	68 - 73 dB(A)
48 - 53 dB(A)	73 - 78 dB(A)
53 - 58 dB(A)	78-83 dB(A)
58 - 63 dB(A)	> 83 dB(A)

**Protection acoustique à la source**

— Ecran acoustique absorbant  
— Merlon acoustique

# **Les incohérences :**

**Un contournement qui rentre dans l'agglomération!!!**

**Inadaptation de Sibelin** (gare de triage) aux contraintes des futurs trains fret, plus longs, plus lourds (1500 m de long, 4000 tonnes) avec ses voies de 750 m de long

**Trafic essentiellement de transit**  
( 85% sans lien avec l'agglomération)

# Les incohérences :

**Le tracé CFAL Sud s'oppose à l'amélioration des temps de parcours fret et voyageurs à cause de**

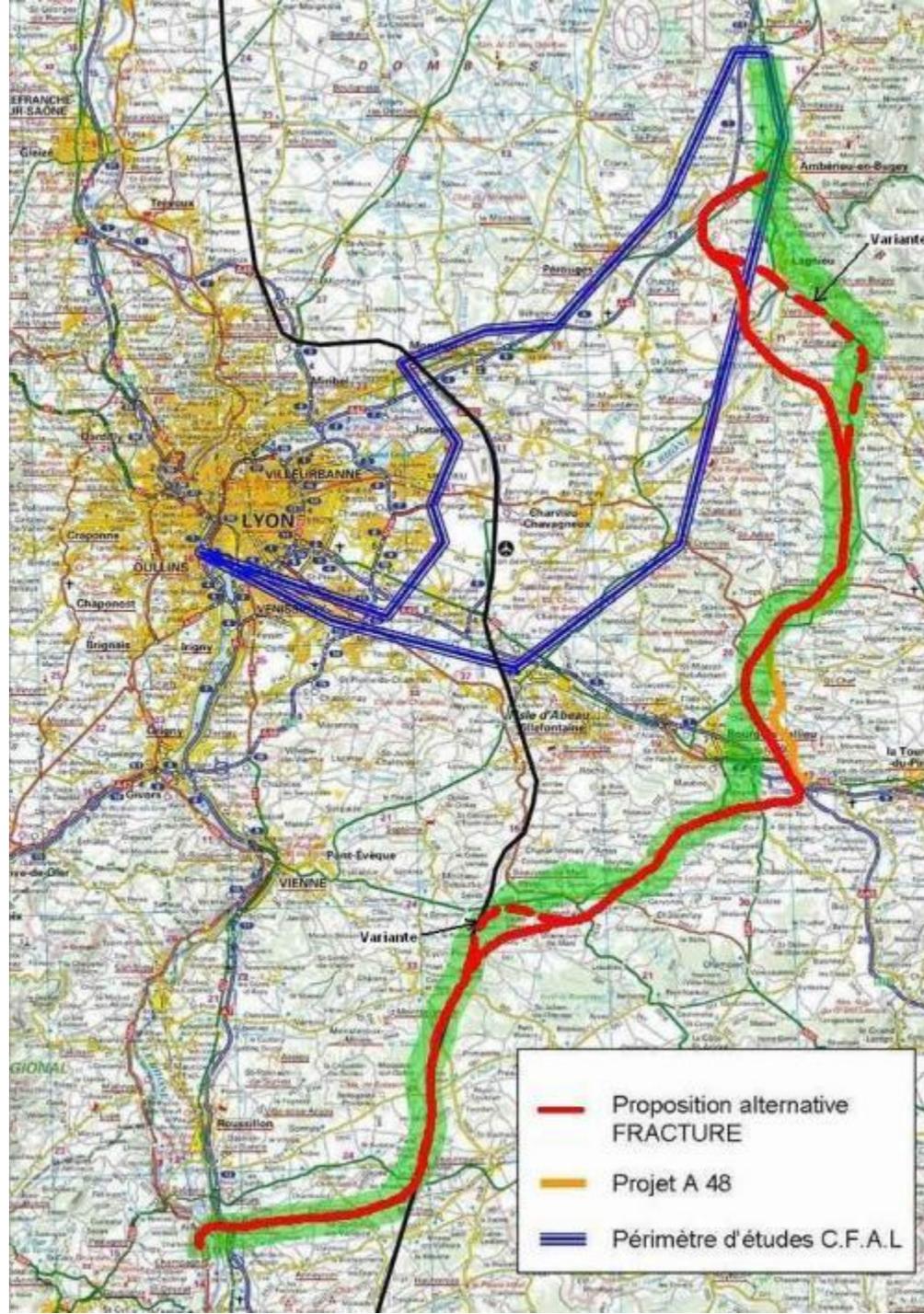
- **La mixité fret/voyageurs**
- **La réalisation** des tronçons sud et nord en **2 phases décalées dans le temps** (Utilisation de la ligne historique jusqu'à la mise en service du tronçon Sud)
- **Parcours** rentrant dans l'agglomération (réduction des vitesses de passage)

# **Notre combat**

**Faire comprendre aux grands décideurs que:**

**1/ Le tracé CFAL Sud doit se faire en même temps que le CFAL Nord**

**2/ D'autres alternatives au tracé proposé sont possibles , impactant beaucoup moins la population et l'environnement, notamment le long de la LGV**



# Schéma National des Infrastructures de transport (SNIT)

Le 17 octobre 2012, mise en place de la commission « Mobilité 21 » qui est chargée de trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures dont le CFAL Sud fait partie.

Le 27 juin 2013, publication du rapport de la commission dans lequel **le CFAL fait partie des projets pouvant bénéficier avant cette date de la réserve de précaution de 2 Md€** pour d'éventuels premiers travaux. Et la commission suggère que:

« ...un observatoire des trafics..., devrait suivre régulièrement l'évolution des circulations du fret .... Cette expertise régulière devrait s'appuyer sur l'hypothèse d'une **réalisation intégrale de l'ensemble du CFAL, que la commission juge particulièrement souhaitable.**

. Elle recommande enfin **que les études et les procédures relatives au CFAL se poursuivent et aboutissent au plus tôt**, pour préserver la capacité à insérer au mieux, le moment venu, le CFAL nord et sud dans son environnement. »

# Confirmation de la poursuite des études

A la séance parlementaire du 19 novembre 2013, **le ministre des transports** a fait savoir qu'il s'en tenait au scénario élaboré par la commission Mobilité 21:

- le traitement à court terme du nœud ferroviaire lyonnais,
- **les études et les procédures se poursuivent pour le CFAL afin d'aboutir au plus tôt, et le début des travaux pourrait intervenir avant 2030,**
- les priorités nationales établies cet été (2013) seront actualisées tous les cinq ans.

**La poursuite des études pour le CFAL sud est inscrite dans le projet de loi de finance 2014** (Annexe N°18 du rapport N°1428, chapitre 1-D-4)

**Le 6 octobre 2014**, lancement par le préfet d'une phase de **consultation publique** devant se clore le 6 janvier 2015

# DES TRAINS DE FRET DE 4000 TONNES et 1500 M de long en 2016

Les 18 janvier et 12 avril derniers la SNCF et RFF ont fait circuler un train de 1500 mètres de long entre Sibelin et Nîmes. Ce premier test expérimental en Europe a été réalisé en jumelant deux trains de 750 mètres pour ne former qu'un train de 1500 mètres et de 4000 tonnes dans le cadre du projet européen Marathon.



Si ce genre de train peut représenter une avancée dans le domaine du fret ferroviaire d'un point de vue strictement commercial, **il représentera un danger accru pour les riverains** bien sûr par l'augmentation de la quantité de produits dangereux transportés, sans parler de l'augmentation des nuisances sonores et vibratoires, tant par leur durée que par leur amplitude mais aussi rien que par le fait de **l'augmentation de la masse en mouvement** :

**En cas d'accident, dû à son énergie cinétique un train de 4000 tonnes** circulant à 27 km/h avec **seulement la moitié d'un wagon citerne de pétrole** a la même dangerosité qu'un avion Airbus A320 en pleine charge qui se cracherait au décollage !

**A 47 km/h** avec 1,5 wagon citerne c'est l'équivalent de **3 Airbus A320**

**A 77 km/h** avec 4 wagons citernes c'est l'équivalent de **8 Airbus A320**

**A 100 km/h, vitesse prévue sur le CFAL Sud pour les trains de fret, avec 6 wagons citernes c'est l'équivalent de 13 Airbus A320 !!!!**

**A 120 km/h** (vitesse maxi prévue), avec 8 wagons citernes c'est l'équivalent à **19 Airbus A320 !!!**

**Et c'est bien ces trains qui circuleront à Mions sur la ligne historique ou à 500 m de la Croix Rouge si le tracé du CFAL reste celui étudié par RFF.**