



Meximieux, le 22 juin 2009

A l'attention de Monsieur Dominique Bussereau
Secrétaire d'Etat, chargé des Transports
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du
Développement Durable et de l'Aménagement
du Territoire
92055 La Défense Cedex

**Objet : Compatibilité de l'APS du CFAL Nord et développement du TER sur la ligne
Lyon Ambérieu (LRAR)**

Monsieur le Ministre,

Après avoir assisté aux trois derniers Comités de pilotage du CFAL (3/03, 20/04, 9/06/2009), l'Association pour la Défense des Usagers des transports de l'axe Lyon/Ambérieu souhaite vous faire part de ses remarques constructives en l'état actuel de l'APS du CFAL Nord, **avec embranchement prévu à Leyment, sur la ligne historique**, avant que vous ne preniez une nouvelle décision.

Nous vous communiquons, à cet effet, les courriers adressés à Monsieur Borloo (PJ1) et à Monsieur Demester (PJ2) pour comprendre nos différents motifs d'inquiétudes liés :

- d'une part au choix du fuseau A, réitéré dans la DM du 4 septembre 2008,
- d'autre part au phasage avec la LGV Rhin-Rhône branche Sud (COFIL 3 mars 2009) dans l'hypothèse d'un aboutissement du CFAL sur la ligne Lyon-Ambérieu, déjà complètement saturée et
- enfin, la perspective nouvelle d'une autoroute ferroviaire, là aussi raccordée à Leyment sur la ligne historique (COFIL 9 juin 2009).

Si, dans l'absolu, le détournement du fret par Leyment, libère des sillons sur la gare de la Part-Dieu pour le service voyageurs, il n'est pas certain que le CFAL, Contournement Ferré dit de « l'Agglomération de Lyon », dont le tracé A passe paradoxalement dans l'agglomération même de Lyon, soit une solution satisfaisante pour désengorger à long terme le nœud ferroviaire lyonnais.

Bien des lignes ferroviaires à l'Est restent affectées par ce choix, peu ambitieux, qui, comme la Rocade Est, pour le transit routier, reporte le problème de saturation plus à l'Est de Lyon, sans le résoudre. Ainsi en est-il du **préjudice durable prévisible** sur notre ligne de TER Lyon-Ambérieu, **dont les trains prennent naissance bien amont de Leyment, à Culoz, Genève, Chambéry ou Ambérieu, qui devra, outre son trafic habituel, supporter, à court et moyen terme, des trains de fret en supplément.**

Est-ce un hasard, si malgré nos demandes insistantes et celles de l'A3CFAL, jamais RFF n'a été en mesure de fournir des simulations de trafics, pour la première mise en service du CFAL Nord, avec ou sans phasage ? Pourquoi cette absence de conformité à la circulaire Seligman n° 2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire dans le dossier de consultation transmis en novembre 2008 ?

Sur notre ligne historique Lyon Ambérieu, où le nombre d'usagers est pourtant en augmentation constante, le TER étant le mode de transport en commun direct quasi exclusif dans ce secteur à forte démographie¹, est-il légitime de considérer que seuls les sillons dédiés au TER lors du démarrage du cadencement en Région Rhône-Alpes (décembre 2007) seront pris en considération dans le projet du CFAL Nord (pour une réalisation effective à l'horizon 2017), sans aucune perspective de développement du TER ?

Qui peut accepter, sans sourire, la promesse de la réouverture de la gare de La Boisse alors qu'en contrepartie, aucun train périurbain supplémentaire sur les sillons existants n'est prévu soit en pointe, soit en contrepointe qui en manque cruellement ?

Comment concilier l'absence d'IPCS (Installation Permanente de Contresens) et le bon fonctionnement de la mixité sur notre ligne (TGV, fret, TER, trains corail), avec une densité de trains de fret encore plus grande ?

Le TER, malgré des investissements notoires du Conseil Régional, subira du fait des tracés choisis pour ces infrastructures majeures, **un véritable coup d'arrêt sur la ligne Lyon-Ambérieu-Culoz, sauf si, avec votre appui, l'intervention ferme du Préfet de Région, M. Gérard, et de ses services** qui nous ont bien écoutés et compris jusqu'à présent, certaines modifications sont encore possibles, de même que certains projets compensatoires et complémentaires du CFAL envisageables.

Nous rappelons que nous sommes favorables au CFAL, même si le choix du fuseau C, conformément aux travaux de la RUL (Région Urbaine de Lyon), aurait été plus

¹ Compte tenu du nombre d'habitants dans l'Ain et notamment sur la Côtière, une 5^{ème} circonscription électorale vient d'être créée

judicieux, à plus d'un titre, que le tracé A qui se dessine dans un milieu déjà très contraint, et que toute approche permettant le respect du Grenelle de l'environnement nous agréé.

Mais nous n'accepterons jamais que le TER sur notre ligne soit laissé pour compte au détriment des autres modes de transport tant routiers que ferroviaires.

Au delà du combat que nous menons quotidiennement pour assurer la ponctualité du trafic pendulaire domicile-travail et l'augmentation de la fréquence des TER (horaires adaptés, arrêts supplémentaires...), nous avons, depuis peu, une autre revendication, pour tous ceux d'entre nous qui usagers d'un service public ont besoin de davantage de sillons pour le service voyageurs au titre des loisirs, le soir, dans la journée ou le week-end, fondée sur l'article 11 du préambule de la Constitution de 1946 sur les droits sociaux et économiques, repris par la Constitution de la Vème République, qui « garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs ».

Or, ce préambule sur les droits de l'Homme intégré aujourd'hui au bloc de constitutionnalité a une valeur constitutionnelle : nul ne saurait y déroger.

Nous demandons donc dans l'ordre des priorités :

- des modifications de l'APS tel qu'il évolue au gré des COPIL :
 - 1) expressément **d'abandonner l'idée du passage de l'autoroute ferroviaire (AF) alpine par Leyment**, nuisible pour les TER sur la ligne historique, au profit d'une interconnexion CFAL, AF et Lyon-Turin à **Grenay**, en lien avec LESLYS et LEA.
 - 2) la jonction du CFAL Nord avec la future LGV Rhin-Rhône branche Sud **directement à Pont d'Ain**, par conséquent **sans phasage à Leyment** (l'hypothèse d'un raccord à Ambronay n'étant pas réalisable).
- des projets compensatoires ou complémentaires :
 - 3) **la réalisation rapide d'une étude pour une nouvelle tête de station à Montluel ou Meximieux, dotée d'IPCS**, pour développer les TER intercités mais surtout **périurbains**,
 - 4) en plus de la création d'un nouveau quai à la Part-Dieu, la réhabilitation de la gare des Brotteaux, qui serait le pendant de la nouvelle gare bâtie à Jean-Macé, afin de désengorger significativement la gare de la Part-Dieu, pour les TER ou autres trains venant de l'Est lyonnais.

Nous sommes prêts à apporter tous les arguments utiles à vos services, notamment à Madame Marie-Line Meaux, nommée pour conduire une mission d'études et de réflexion afin de dégager les meilleures propositions avec toutes les parties prenantes intéressées dans ces projets ferroviaires d'importance fondamentale pour notre région.

Nous connaissons, Monsieur le Ministre, toute votre implication forte et votre intérêt pour ce dossier.

Dans l'espoir que nos requêtes retiennent toute votre attention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Monsieur Jean-Pierre Frencl
Président d'ADULA
06 Rue du Colombier
01800 Meximieux
<http://adula.free.fr/>

Copies à M. Gérault, Préfet de la Région Rhône-Alpes, Mme Marie-Line Meaux, chargée de la « Mission de coordination des réflexions prospectives sur le noeud ferroviaire lyonnais », MM. Michel Voisin et Charles de la Verpillère, Députés de l'Ain, Mme Le Sénateur, Sylvie Goy-Chavent, MM. Rachel Mazuir et Jacques Berthou, Président et Vice-Président du Conseil Général et Sénateurs de l'Ain, MM. Claude Marcou et Jacky Bernard conseillers généraux de l'Ain, M. Jean-Jacques Queyranne, Président du Conseil régional, Mme Josianne Esposito, maire d'Ambérieu et conseiller régional, MM. Pierre Cormorèche, Gérard Leras, conseillers régionaux, Pascal Protière, Président de la CCMP et du comité de ligne Lyon-Ambérieu, conseiller régional et Bernard Soulage, vice-Président du Conseil Régional en charge des Transports, Mme Jacqueline Sélignan, Présidente du Syndicat mixte BUCOPA, M. Daniel Benassy, Président du PIPA, MM. Jean-Pierre Herman Président de la CCPA, Bernard Gloriod, Président de la 3CM.