



DOSSIER DE PRESENTATION

PROJET DU CFAL – partie Nord

Janvier 2011

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 (CFAL) est un projet de ligne nouvelle mixte à deux voies à l'est de Lyon qui maille le réseau ferroviaire lyonnais afin de libérer de la capacité au niveau des gares de la Part-Dieu et de Perrache. 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 volontarisme de la Région Rhône-Alpes en matière de croissance des TER et de l'Etat, avec les objectifs du Grenelle de l'Environnement fixant un objectif de 25 % de fret non routier en 2022 contre 14% aujourd'hui.

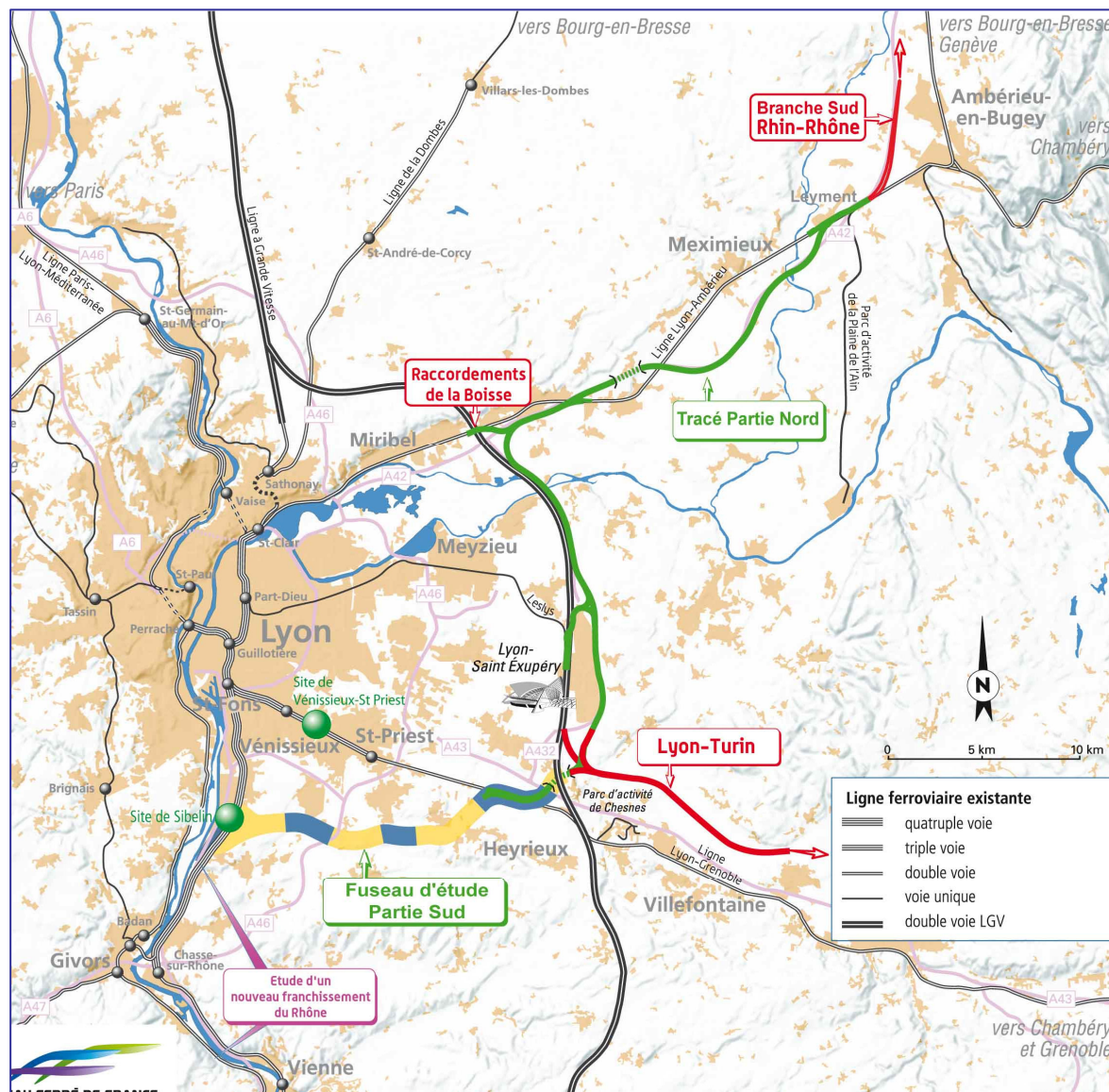
L'Engagement National pour le Fret Ferroviaire présenté en Conseil des ministres le 16 septembre 2009 présente le projet de déviation nord-sud de l'agglomération lyonnaise (CFAL nord et sud) dans le cadre des investissements visant à supprimer les goulets d'étranglement nuisant à l'écoulement à terme de l'ensemble des flux ferroviaires. Il affiche l'émergence d'un axe fret prioritaire nord-sud s'appuyant sur la ligne de la Bresse, le CFAL, et la vallée du Rhône. Cet axe est raccordé à la liaison nouvelle Lyon-Turin via le CFAL.

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€ (Conditions Economiques 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 rend possible 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.

Elle assure l'accès rapide à la gare de la Part-Dieu pour les trains de voyageurs passant par Ambérieu-en-Bugey grâce au raccordement de La Boisse.

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 le bassin stéphanois.

1-2 Les caractéristiques principales 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, sur la commune de Leyment pour se raccorder au sud à la ligne Lyon-Grenoble sur la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu.

Le CFAL est une ligne nouvelle mixte 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 Dagneux (voir le chapitre 1.3).

Le contournement implique la réalisation de 69 ouvrages d'arts courants, de deux viaducs, d'un tunnel bitube d'environ 1400 mètres de longueur et de neuf tranchées couvertes. Une sous-station électrique en assurera l'alimentation.

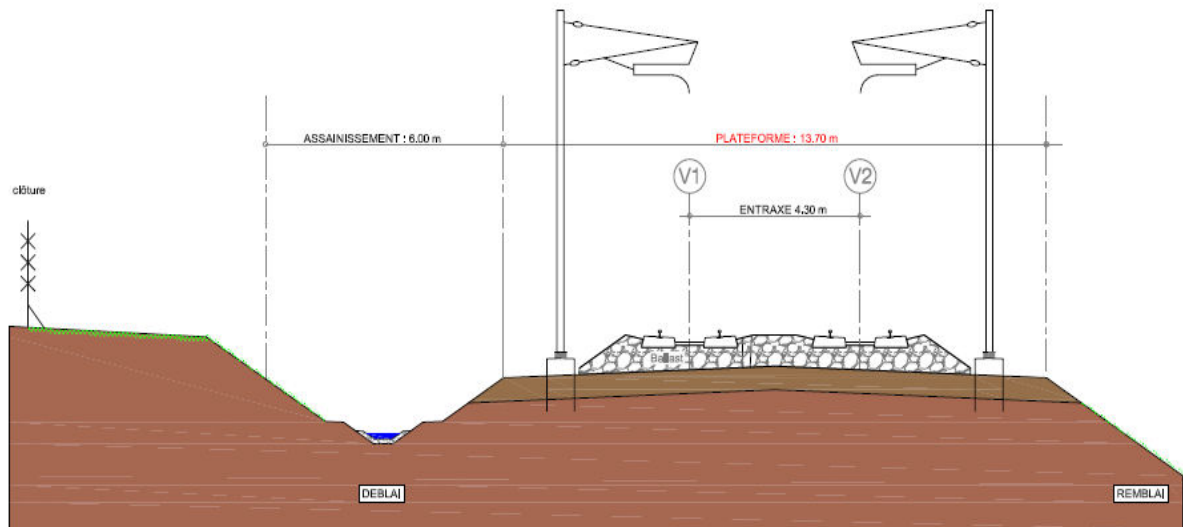
La plus grande partie du linéaire du projet est en déblai, sous le niveau du terrain naturel.

Les caractéristiques détaillées 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 et les convois d'autoroute ferroviaire),
- 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).

➤ Profil en travers type de la plateforme double



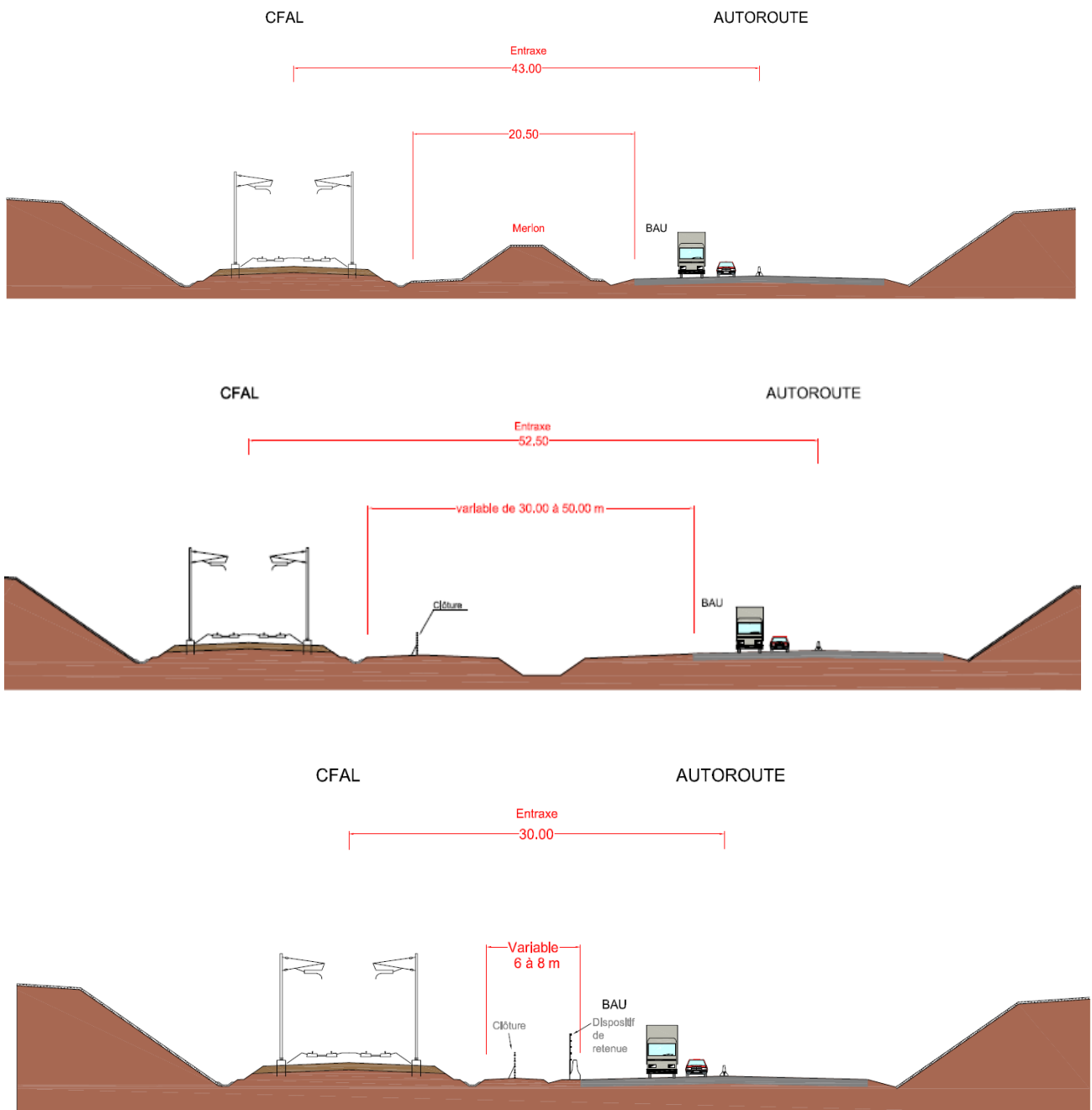
Des clôtures permettent de délimiter les emprises ferroviaires du domaine public sur l'ensemble du tracé.

Tous les passages interceptés par le projet sont rétablis ; la ligne nouvelle ne comprend aucun passage à niveau.

➤ Jumelage aux autoroutes

Dans les zones en jumelage étroit entre l'autoroute et la nouvelle voie ferrée, pour des raisons de sécurité, un dispositif dit GEFRA empêche l'intrusion de véhicules sur les emprises ferroviaires. Il est constitué dans les cas courants d'un merlon (butte de terre d'environ 3 mètres de haut) qui offre également l'avantage d'une meilleure intégration paysagère et d'une protection phonique. Dans les secteurs très contraints, ce merlon peut être remplacé par un ouvrage de génie civil.

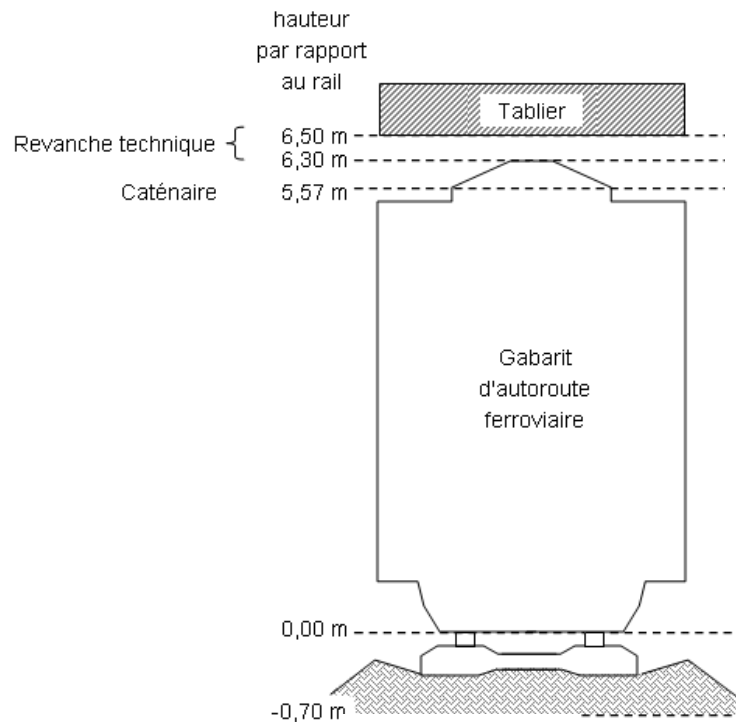
➤ Dispositifs de sécurité prévus en fonction de la distance (entraxe) entre le CFAL et l'autoroute en jumelage



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

Le CFAL permet la circulation des trains à grand gabarit.

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



- électrification 2x25 kV et signalisation ERTMS niveau 2, dispositif de régulation du trafic harmonisé au plan européen.

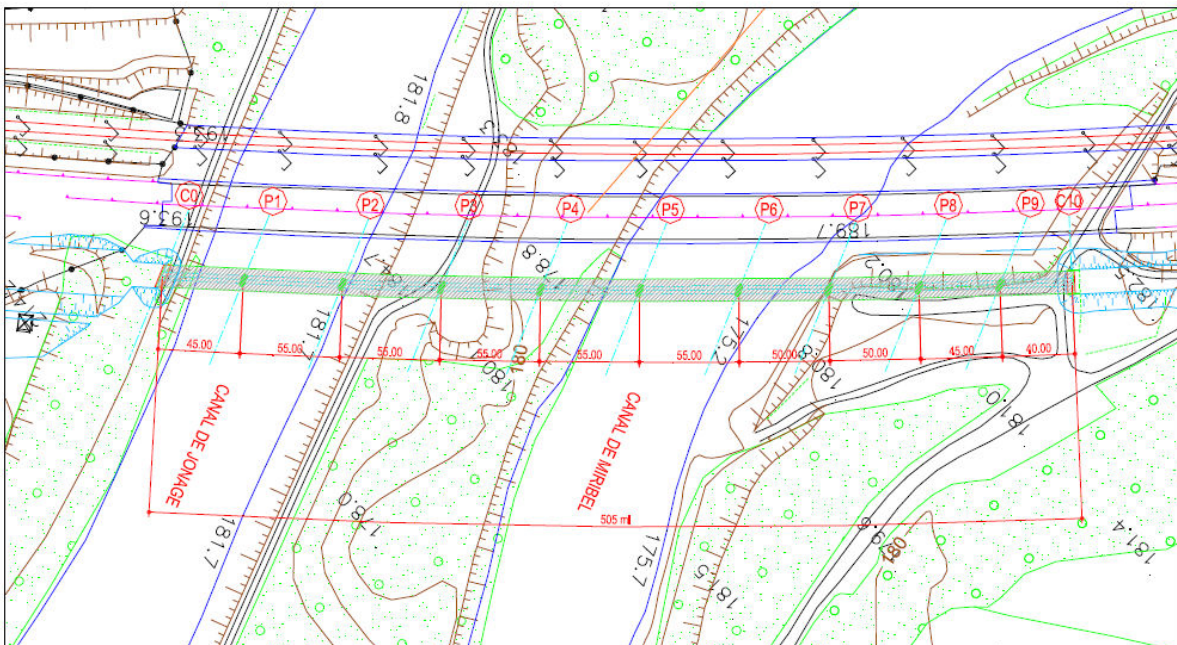
- **69 ouvrages d'art courants** (24 ponts-rails, 45 ponts-routes),
- **2 viaducs** (franchissements du Rhône et de l'Ain),

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

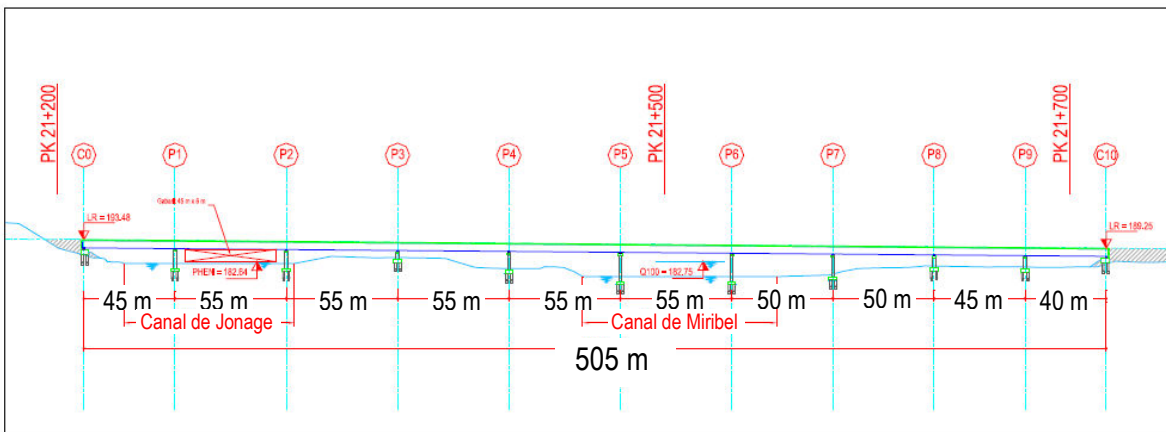
↳ Simulation du franchissement du Rhône



↳ Vue en plan



↳ Coupe longitudinale

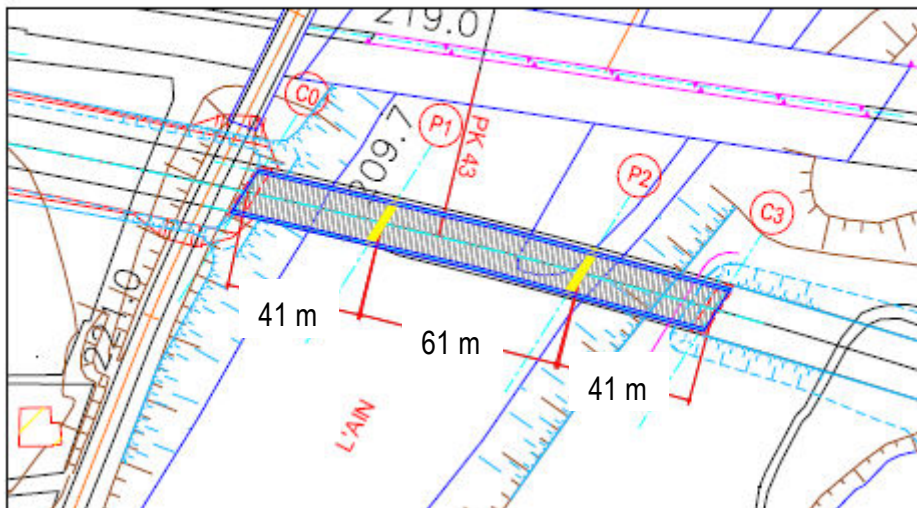


Franchissement de la rivière d'Ain

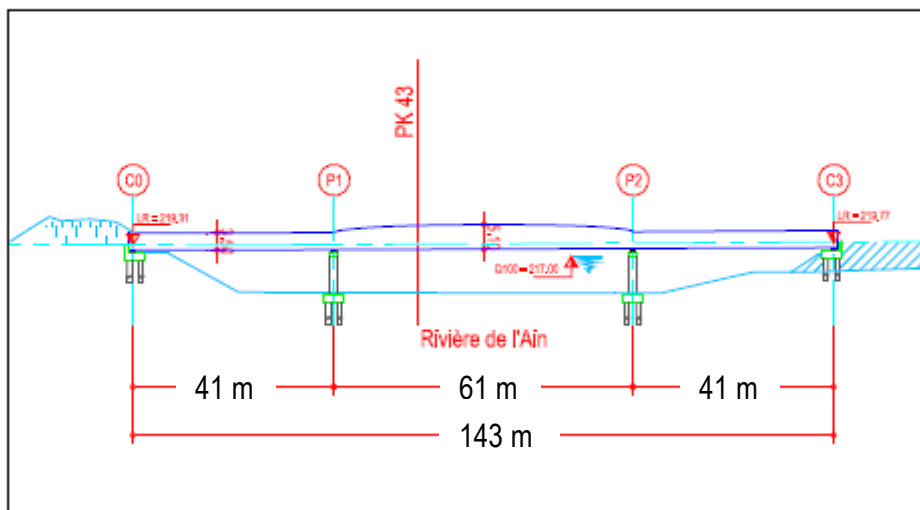
↳ Simulation architecturale du franchissement de la rivière d'Ain



↳ *Vue en plan*

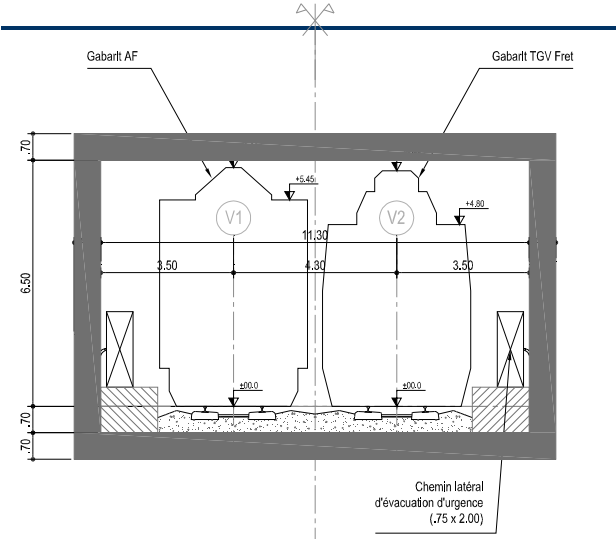


↳ *Coupe longitudinale*

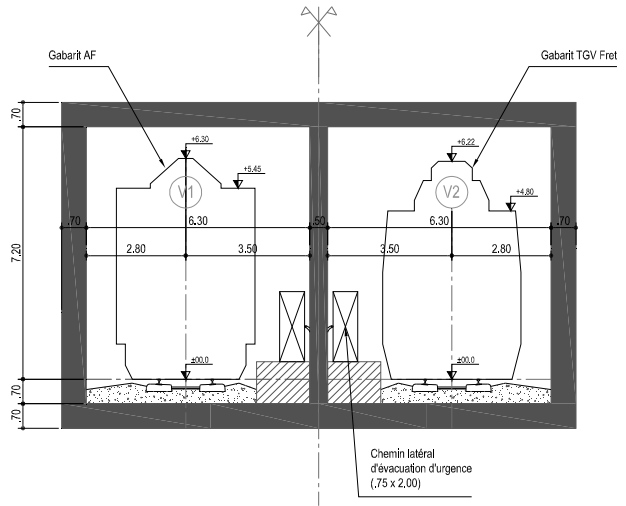


- **9 tranchées couvertes** (longueur cumulée d'environ 2 km),

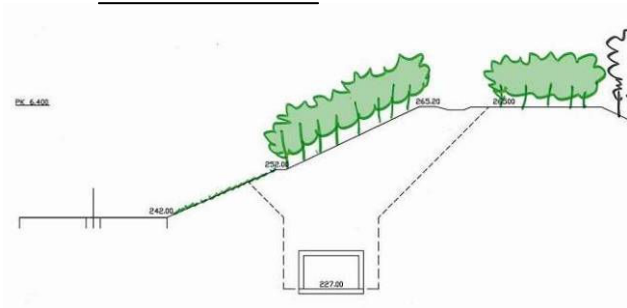
➤ Coupe type d'une tranchée couverte courte (L<400 ml) – Cas de franchissement des diffuseurs autoroutiers



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



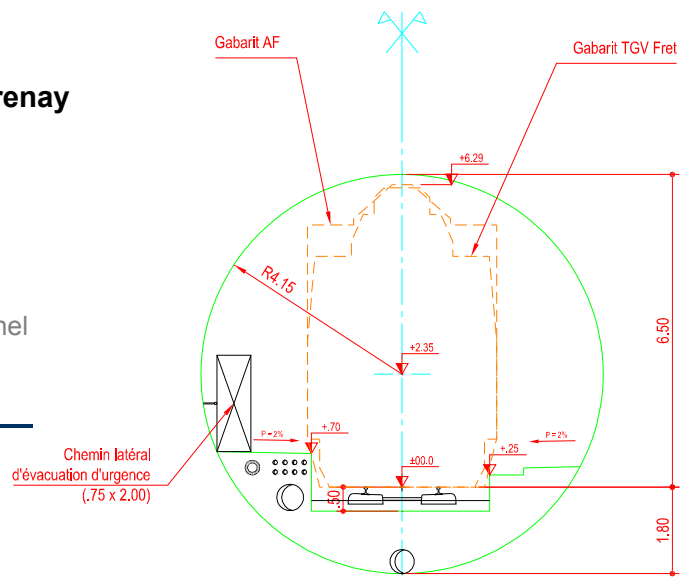
70 m envi.



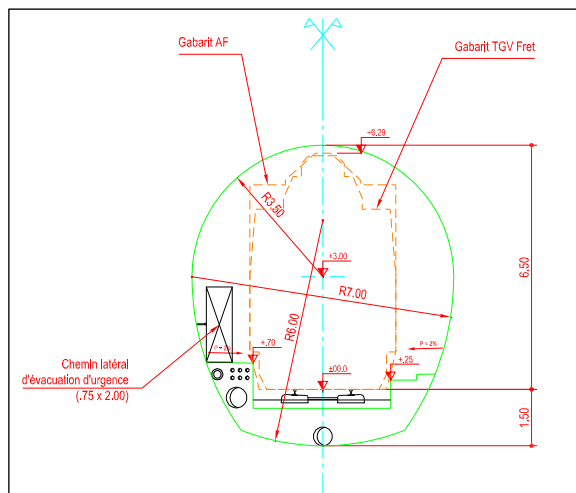
Coupe de principe de la tranchée couverte de Béliigneux

- **Tunnel bitube sous la butte de Grenay** (environ 1 400 m)

➤ Coupe transversale tunnel – excavation mécanisée



➤ Coupe transversale – excavation traditionnelle

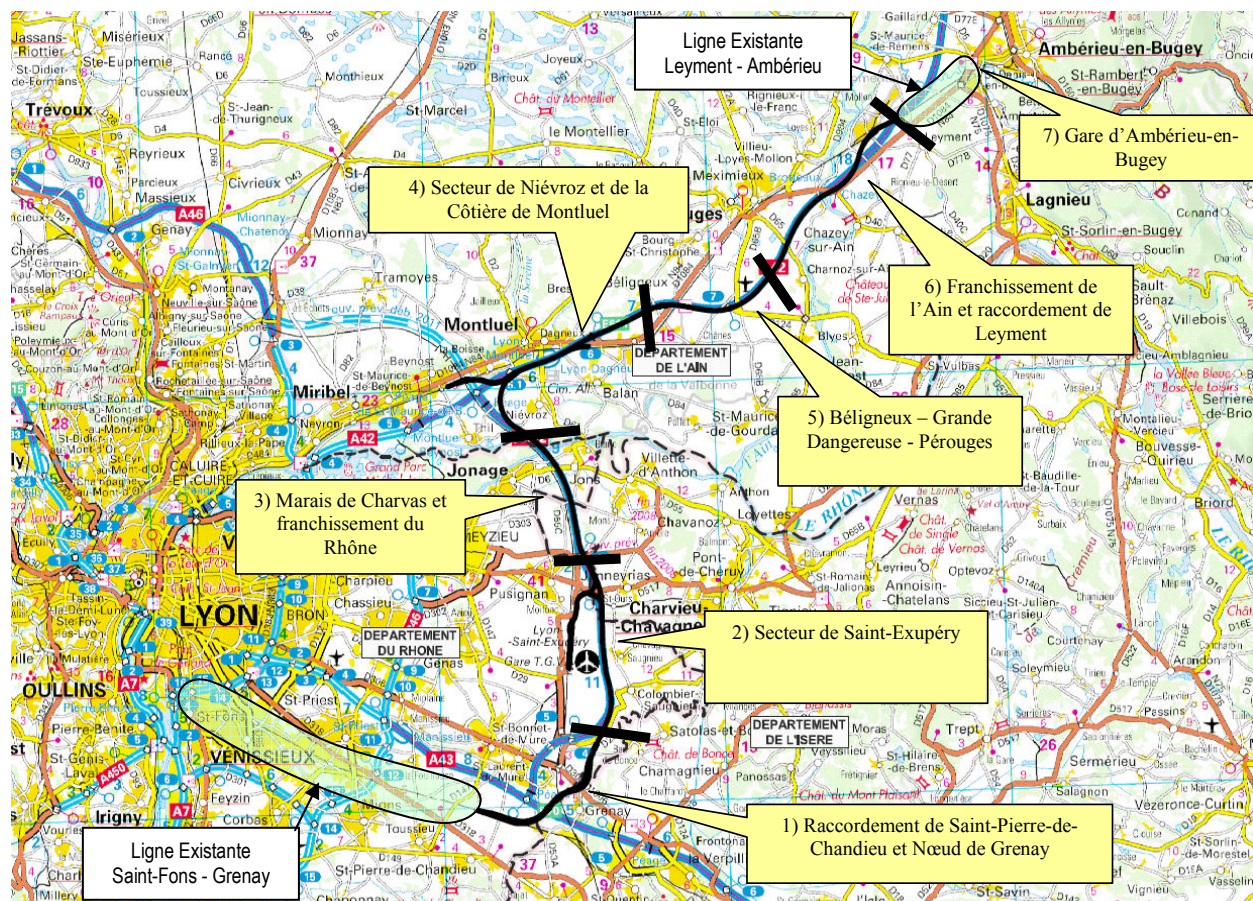


- **1 sous-station électrique,**
- **1 base travaux** sur la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu.

1-3 Le projet de ligne nouvelle

Voir le cahier de plans extrait de l'Avant-Projet Sommaire en annexe.

Le projet est présenté du sud au nord selon les secteurs localisés dans la carte ci-dessous :



- Secteur 1 : raccordements de Saint-Pierre de-Chandieu et nœud de Grenay

Compte tenu du nombre important de raccordements dans ce secteur (CFAL sur la ligne existante Lyon – Grenoble, projet Lyon – Turin sur CFAL, CFAL partie Nord sur CFAL partie Sud), les deux voies du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise ont été séparées l'une de l'autre et traversent en tunnel la butte de Grenay par deux tubes dénivelés d'une longueur respective de 1 360 m, pour le tube nord, et de 1475 m pour le tube sud.

Dans le passage du «nœud» de Grenay (zone de raccordement entre le CFAL et le Lyon-Turin sur les communes de Grenay et Saint-Laurent-de-Mure), la configuration géométrique contraignante impose aux deux voies un rayon de courbure réduit. La vitesse de circulation sera limitée à 120 km/h pour les voyageurs. Au nord de cette zone, les deux voies de la partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise se rejoignent sur une plateforme commune.

Il est prévu la mise en place d'une voie de garage au nord du tunnel de Grenay.

Le « Nœud de Grenay », localisé sur les communes de Saint-Laurent-de-Mure et de Grenay est un système d'échanges ferroviaires complexe qui assure de multiples liaisons :

- Lyon-Turin => LGV vers Saint-Exupéry ;
- Lyon-Turin => ligne existante Lyon - Grenoble vers Lyon ;
- Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise partie nord <=> Lyon-Turin ;
- Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise partie nord <=> ligne existante Lyon - Grenoble vers Lyon ; Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise partie nord <=> CFAL-sud.

Ces liaisons sont dénivelées et sont assurées pour les deux sens de circulation.

- Secteur 2 : Saint Exupéry

A l'est de l'aéroport de Saint Exupéry, le projet s'insère dans la même tranchée que l'autoroute A432 en déblai (profondeur 7 m environ). Il s'écarte d'A432 au niveau du franchissement de la RD 517 pour permettre la réalisation des raccordements voyageurs à la gare de Saint Exupéry. Le tracé de ces raccordements à la gare de Saint-Exupéry a été optimisé afin de limiter le linéaire de voies et le nombre d'ouvrages à réaliser. Ce calage du projet (qui emprunte notamment les emprises aéroportuaires) a été réalisé en relation avec les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

- Secteur 3 : marais de Charvas et franchissement du Rhône

Au droit du diffuseur de Pusignan, le tracé se rapproche à nouveau de l'A432. Calé au niveau du terrain naturel, il franchit en tranchée couverte le giratoire est du diffuseur. Cette configuration permet de limiter l'impact foncier du projet sur les futures zones d'activité et les zones agricoles et l'emprise sur le marais de Charvas.

Le tracé franchit ensuite la RD55c en déblai au droit du hameau de Rigolet, puis en léger remblai les ruisseaux du Rigolet et de la Chana.

Avant de traverser le canal de Jonage en viaduc, le projet s'inscrit en déblai profond au niveau de la tranchée de l'A432.

L'option retenue pour le franchissement du Rhône repose sur un viaduc en jumelage strict avec les deux ouvrages existants (A432 et LGV Paris-Marseille). Cette configuration favorise l'intégration paysagère et architecturale du projet et limite ses impacts sur le site Natura 2000.

Ce principe de jumelage strict est maintenu jusqu'au hameau des Sablons, situé sur la commune de Niévroz dans le département de l'Ain.

- Secteur 4 : courbe de Niévroz et Côtière de Montluel

La solution proposée présente un rayon de courbure réduit permettant de s'éloigner à plus d'un kilomètre du village de Niévroz. Le projet passe à proximité des hameaux des Sablons et de Grange Mayot. Des ouvrages hydrauliques, dans l'axe des ouvrages existants, permettent d'assurer l'écoulement des eaux en période de crues du Rhône.

Sur la commune de la Boisse, le projet intègre un raccordement entre l'itinéraire principal et la ligne existante Ambérieu-en-Bugey / Lyon destiné à permettre un accès direct à la gare de Lyon Part-Dieu pour les trains rapides en provenance d'Ambérieu-en-Bugey et au-delà.

Ce tronçon de voie ferrée franchit successivement en passage supérieur le tracé principal, l'A42, puis la Sereine, passe sous les viaducs autoroutier et ferroviaire avant de rejoindre la voie existante à l'est de Beynost. Des dispositions particulières sont prises en compte pour limiter l'impact du projet sur la zone inondable de cette rivière.

Dans la zone de la Côtère de Montluel, les contraintes foncières et fonctionnelles sont fortes. Le projet retenu propose un jumelage très étroit avec l'A42 et sous le niveau de celui-ci pour une réduction des emprises du projet sur les zones d'activités. La solution recourt à des murs de soutènement (tranchée en « U ») ce qui limite également les impacts paysagers et sonores.

Dans le secteur de Dagneux - Balan, le profil en long de la section courante rejoint celui de l'A42 pour le franchissement de la voie ferrée Lyon - Ambérieu-en-Bugey et de la RD 1084. Le diffuseur de Balan est traversé en tranchée couverte sous ses bretelles. Les accès autoroutiers à l'aire de service de Dagneux sont rétablis en passage supérieur.

Dans ce secteur, le CFAL est jumelé au projet de la déviation de la RD1084 initié par le département de l'Ain et la Communauté de Communes du Canton de Montluel.

- **Secteur 5 : tranchée couverte de Béligneux, la Grande Dangereuse et le diffuseur de Pérouges**

D'ouest en est, le tracé franchit la butte de Béligneux par une tranchée couverte d'environ 1 200 m de longueur et une couverture moyenne de 15 m. Il traverse ensuite successivement la RD1084 puis la voie ferrée Lyon-Ambérieu-en-Bugey, en passage supérieur (Grande Dangereuse).

Le diffuseur de Pérouges est franchi en tranchée couverte. Cela permet de réduire les effets d'emprise et de coupure du projet et de favoriser son intégration paysagère.

- **Secteur 6 : franchissement de l'Ain et secteur de Leyment**

Au nord du diffuseur de Pérouges, le CFAL se poursuit en jumelage avec l'A42 et principalement en déblai jusqu'au hameau du Buchin (Villieu-Loyes-Mollon). Il est en remblai sur environ 1 kilomètre, au droit de la « Grande Combe ».

Il longe le hameau du Buchin (Villieu-Loyes-Mollon), à une centaine de mètres des habitations (lotissement récent), justifiant un dispositif important de protections phoniques. Le profil en long rejoint celui de l'autoroute existante pour le franchissement de la rivière d'Ain. Celui-ci est réalisé à l'aide d'un viaduc implanté au sud de l'ouvrage autoroutier existant. Le tracé proposé réduit les impacts sur le champ d'inondation de l'Ain et sur les milieux naturels associés à la rivière.

Après l'aire de repos de Chazey-sur-Ain, le tracé traverse successivement la RD1084 puis l'A42 pour rejoindre la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey au niveau de la commune de Leyment, extrémité nord du projet.

- **Secteur 7 : aménagements en gare d'Ambérieu-en-Bugey et sur la ligne existante entre Amberieu et Leyment**

Des aménagements sont également programmés sur le réseau existant.

En gare d'Amberieu-en-Bugey, il s'agit d'adaptations du plan de voies pour optimiser la gestion des circulations fret et voyageurs et de mise en place d'écrans phoniques dans la perspective d'une croissance des trafics.

Les aménagements prévus comprennent :

- L'aménagement d'un sas fret de 750 m de longueur,
- L'aménagement de communications entre voies.
- L'installation d'environ 700 m d'écrans phoniques

Sur la ligne existante, il s'agit de la mise en place de merlon ou d'écrans en protection des habitations situées de part et d'autre de la ligne sur un linéaire cumulé de près de 4 km.

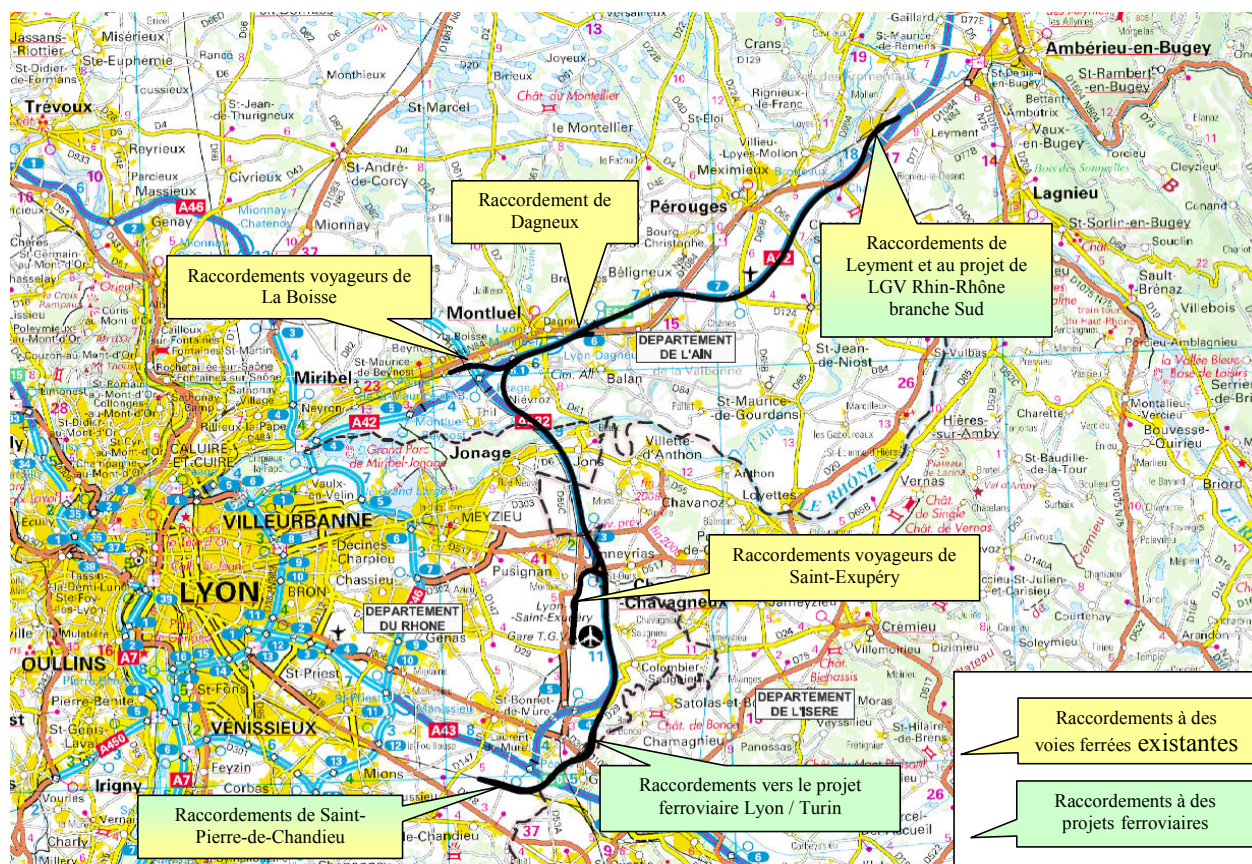
↳ Ecrans acoustiques à Saint-Denis-en-Bugey



- **Les aménagement sur la ligne existante entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Fons**

Entre le raccordement de Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Fons, les points noirs du bruit liés au surcroît de trafic fret sur la ligne existante feront l'objet de mesure de résorption.

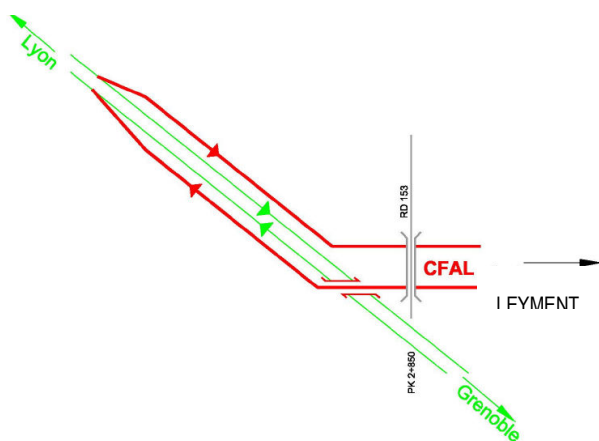
1-4 Les raccordements au réseau existant



- Raccordements aux voies ferrées existantes

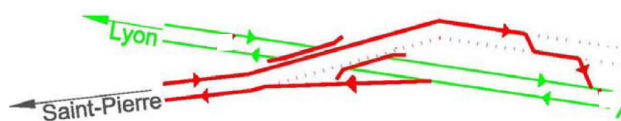
▪ le raccordement de Saint-Pierre-de-Chandieu

Ce raccordement dénivelé permet les échanges entre le CFAL nord et la ligne Lyon – Grenoble depuis et à destination de Lyon.



- **le raccordement de Leyment**

Extrémité nord du projet, ce raccordement, dénivélé, permet les échanges entre le CFAL et la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey depuis et en direction d’Ambérieu.

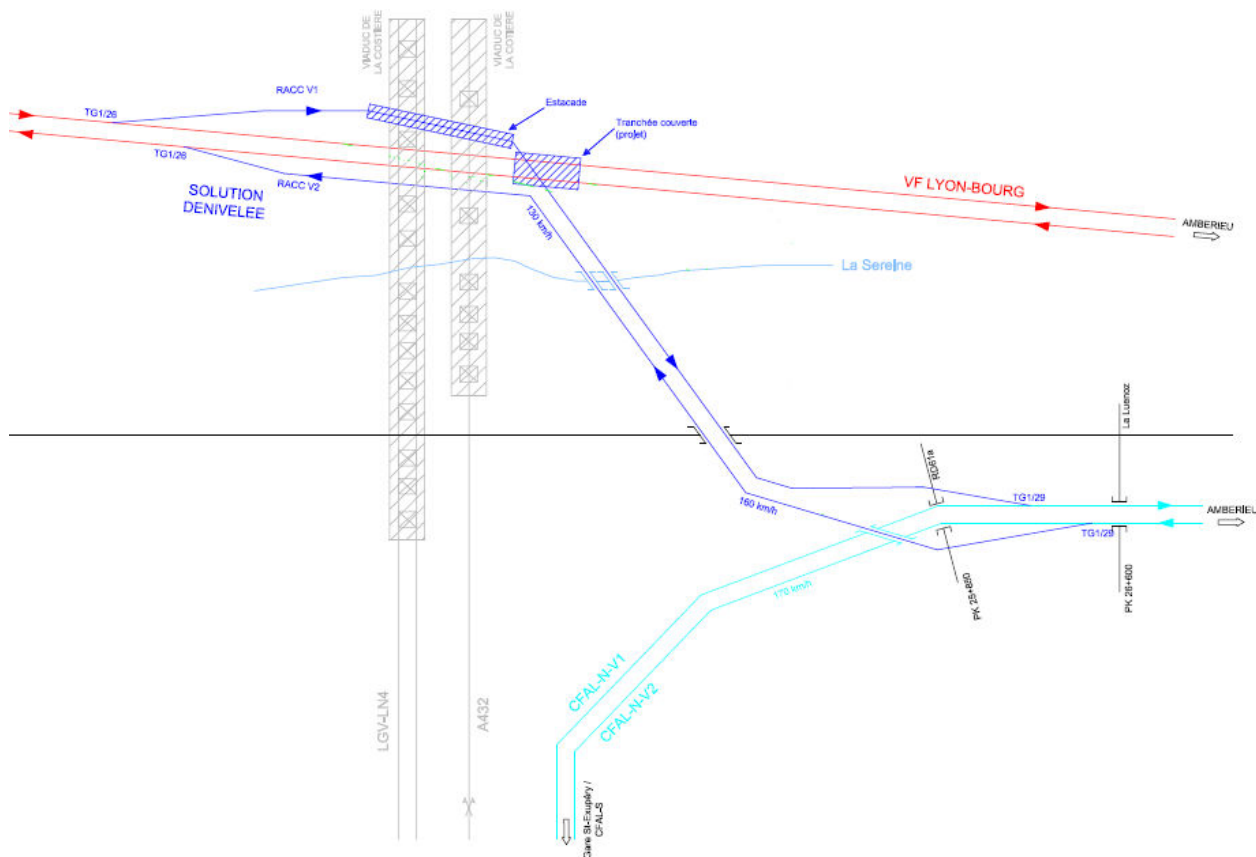


Nota : en pointillé le raccordement à la branche sud de la LGV Rhin – Rhône.

- **le raccordement voyageurs de la Boisse**

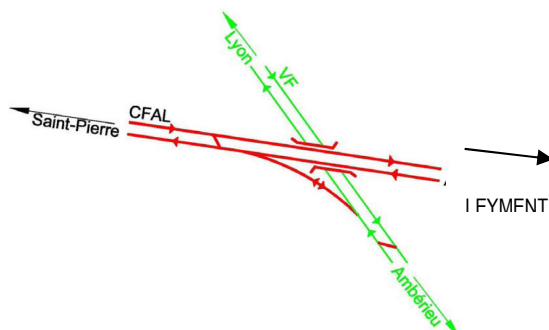
Le raccordement de la Boisse relie le CFAL à la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey au niveau des communes de La Boisse et de Beynost. D’ouest en est, il franchit en passage supérieur l’autoroute A42 et la ligne existante avec laquelle il se raccorde.

Il permet l’utilisation du CFAL nord par les trains de voyageurs rapides à destination de la gare de la Part-Dieu pour lesquels il apporte un gain pouvant aller jusqu’à 4 minutes. Par ailleurs, la séparation des trains directs, empruntant le CFAL, et des trains de type omnibus restant sur la ligne existante permet une augmentation sensible de la capacité en heure de pointe sur l’axe Lyon-Ambérieu.



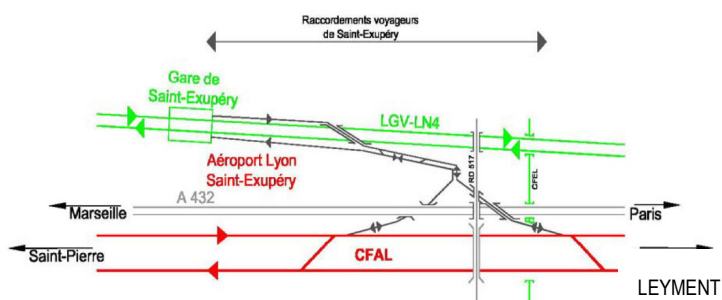
▪ le raccordement de Dagneux

Ce raccordement, en voie unique et à niveau sur le CFAL et la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey, permet la mise en ligne des deux infrastructures pour des besoins de maintenance et d'exploitation. Il améliore la desserte ferroviaire du site de l'usine ARKEMA.



▪ le raccordement voyageurs de Saint-Exupéry

Ce raccordement, dénivelé, permet la desserte voyageurs de la gare de Saint-Exupéry depuis les parties nord et sud du CFAL.



De caractéristiques spécifiquement voyageurs, ce raccordement peut être utilisé par les trains à grande vitesse ou les TER.

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 CIIACT 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 prescriptions de l'ordonnance du 28 octobre 2010 (n°2010-1307), codifiée à l'article L 2231-5 du Code des transports.
- 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.

Celles-ci s'accompagnent également de la suppression des Espaces Boisés Classés à l'intérieur du fuseau nécessaire à la réalisation du projet.

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	Documents 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	SCOT
COLOMBIER SAUGNIEU	PLU
JONS	PLU
PUSIGNAN	PLU
SAINTE LAURENTE de MURE	POS
SAINTE PIERRE de CHANDIEU	POS

- ISERE

Syndicat Mixte du SCOT Nord Isère	SCOT en cours d'élaboration
GRENAY	POS
Syndicat Mixte du SCOT BOUCLES DU RHONE EN DAUPHINE	SCOT
JANNEYRIAS	POS
VILLETTE D'ANTHON	PLU