

Décines , le 26 décembre 2014

Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes

Secrétariat Général des Affaires Régionales
Mission Infrastructures et Transports
106 rue Pierre Corneille
69419 LYON CEDEX 03

**Objet : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise :
Consultation partie Sud**

Monsieur le Préfet,

Le CAEL, Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais, a suivi depuis 2001 les différents débats autour du CFAL, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Nous avons été interviewés dans le petit film d'introduction au débat, où nous disions déjà que nous étions favorables à la sortie des trains de marchandises de la Part-Dieu. Nous n'avons évidemment pas changé d'avis.

En tant que regroupement d'associations de riverains, nous contestons toujours le choix du fuseau Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord du CFAL Sud, préférant un tracé beaucoup plus loin des zones d'habitation en fort développement (St Pierre de Chandieu, Toussieu, Chaponnay, Corbas).

Les enjeux logistiques dans l'agglomération lyonnaise sont tous centrés dans la zone sud de St Exupéry en complément de la zone logistique de St Quentin-Fallavier (voir la DTA en cours de modification et les travaux de la RUL): LGV Lyon Turin, CFAL Nord, Plateforme multi-modale de Grenay permettant de mettre les camions/remorques sur les trains: pourquoi forcer tout le trafic de transit et de desserte des zones industrielles de l'agglomération à passer au milieu de la Gare de triage de Sibelin, en grande partie en zone Seveso ?

Lors de différents débats, on nous a longuement expliqué que la priorité donnée au trafic « voyageurs » était une des causes de la baisse du trafic du fret ferroviaire.

Pourquoi vouloir à tout prix, ou en tout cas pour un surcoût certain, faire passer sur le CFAL les TER qui relieraient St Etienne à St Exupéry. Pour gagner quelques minutes ?

La liaison par la ligne historique, moyennant bien entendu le passage à quatre voies sur la partie Saint Fons-Grenay prévue dans le projet NFL, permettrait aux voyageurs venant de St Etienne de s'arrêter à la Gare de Vénissieux avec l'accès au métro ligne D et au tramway T4, soulageant d'autant les autres gares lyonnaises (Part Dieu, Perrache). Cette liaison permettrait de faire d'importante économie, en s'évitant la traversée du Rhône à Grigny, et l'impact certain sur l'arrêté de biotope de l'île de la Table Ronde. Il est bien entendu également qu'il faut un raccordement entre la ligne historique et St Exupéry (Section 4).

Nous préférons bien entendu que les matières dangereuses soient sur les trains plutôt que sur les routes mais cela n'empêche pas les risques d'accidents d'où la nécessité de protéger les riverains et la nappe phréatique.

Même si nous avons bien compris que le coût est un élément important du choix de l'Etat, nous espérons que le passage en deuxième priorité de ce projet suite à la commission Duron (Mobilité 21) permettrait de prendre le temps de reconsidérer le projet sur la durée, et intégrer le coût de protection des populations riveraines des voies existantes. On ne construit pas une nouvelle voie ferrée pour quelques années : faisons les bons choix.

Bien sur ceci serait alors une remise en cause des fonctions premières du projet et nécessiterait alors une nouvelle étude d'opportunité dans sa totalité.

Concernant les propositions qui nous sont faites aujourd'hui, toujours **dans un souci de protection maximale des riverains, nous préférons toutes les solutions qui s'éloignent au maximum des habitations**, si possible en recouvrant totalement ou partiellement les tranchées ouvertes même reconstituées au dessus du niveau actuel. Cela permettrait de rétablir les corridors écologiques mis à mal par le projet : on peut s'étonner que le tracé du CFAL Sud emprunte exactement le tracé d'une coupure verte de Corbas-Val d'Ozon (Voir la carte page 140 du Document d'Orientation Générale du SCOT de l'Agglomération Lyonnaise).

Pour la grande partie des zones destinées à retrouver un usage agricole, il va de soi qu'il faut préserver la terre arable avant d'apporter des remblais, comme on le fait pour des carrières.

Section 1 : L'option « centre » la plus éloignée des habitations du sud de Corbas nous semble la moins mauvaise.

Section 2 : Concernant le franchissement de l'A46, il faut éviter de toucher à l'aérodrome de Corbas qui a l'avantage d'être une ZNIEFF et à son fonctionnement (avez vous demandé leur avis aux associations qui utilisent l'aérodrome ?). L'option sud nous semble préférable.

Section 3 : la ligne nouvelle doit être en déblai maximum entre Mions, Toussieu et St-Pierre de Chandieu en recouvrant les tranchées ouvertes à proximité des habitations.

Section 4 : Le CAEL n'a pas d'avis précis sur les différents choix de jonction entre le CFAL et la ligne Lyon-Grenoble. Par contre il serait bon que le tracé retenu intègre les activités de carrières en cours ou en projet. Les documents auraient dû représenter les différents sites d'activités inscrits au SCOT et dans le projet de modification de la DTA afin de mieux comprendre les fonctionnalités dans lesquelles pourrait s'inscrire une nouvelle voie ferrée.

En restant à votre disposition pour améliorer nos propositions, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, notre respectueuse considération.

Pour le CAEL

Le Président

Paul COSTE

Adresse du Président :
33 route de St Symphorien d'Ozon
69960 CORBAS

Courriel: collasso.estlyonnais@free.fr