



A.P.E.CO

Association pour la Protection de l'Environnement de Corbas
Boîte aux lettres : Mairie de Corbas Place Charles Jocteur
69960 CORBAS

Corbas, le 22 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,

Nous constatons que le projet tel qu'il avait été présenté à la population en 2009, lors d'une enquête publique concernant les choix des tracés et leurs coûts relatifs, a été transformé de façon importante.

Concernant la plaine de Corbas et le franchissement de l'A46, nous avons alerté sur la proximité de la nappe phréatique. Les solutions proposées aujourd'hui ont donc un impact sur la nappe beaucoup moins grand à condition que la surveillance de l'étanchéité soit garantie au cours du temps, ce qui sera certainement votre préoccupation majeure à l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse que vous présidez actuellement.

1. Pour que les risques pour la population avoisinante, concernant le transport des matières dangereuses, soient les plus faibles possibles, **nous souhaitons que, si l'un de ces tracés était retenu, (solution qui ne nous convient absolument pas, voir plus loin), les tranchées ouvertes reconstituées soient recouvertes au moins par tronçons** -- Cela permettrait aussi de reconstituer les corridors écologiques qui sont pourtant inscrits dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise de décembre 2010 (Voir page 140 du Document d'Orientation Générale). Outre son statut de ZNIEFF et prochainement de PENAP, le plateau des Grandes Terres entre Corbas et Feyzin est très fréquenté par les promeneurs, **après des investissements importants des collectivités locales**: il ne faudrait pas que le projet de CFAL sud tel qu'il nous est proposé aujourd'hui casse le travail effectué depuis de nombreuses années.

→ C'est pourquoi la **solution centre pour la traversée de la plaine de Corbas** et la liaison avec SIBELIN, nous semble **la moins détestable et la moins pénalisante pour Corbas**

2. Le franchissement de l'A46 en souterrain n'est pas possible. Nous ne souhaitons pas non plus que le fonctionnement de l'aérodrome de Corbas soit perturbé. Nous souhaitons maintenir la ZNIEFF, car c'est une protection spatiale contre les zones industrielles qui se rapprochent et la seule prairie naturelle de l'Est lyonnais, véritable poumon périurbain.

➔ Pour le franchissement de l'A46, c'est donc l'option sud qui semble poser le moins de problèmes.

Toutefois, ce choix de tracé ne nous convient absolument pas.

Vouloir sortir le fret du centre de Lyon, en en supprimant le transit par la gare de la Part-Dieu, très bien.

Nous ne pouvons que nous réjouir d'une telle initiative. Nous nous demandons même pourquoi cela n'a pas été réalisé plus tôt...

Mais vouloir mettre ce fret dans une zone en plein développement et ainsi stopper ce développement n'est pas logique.

Oui, en validant un des trois tracés, vous allez peut-être faire détruire certaines habitations, oh, pardon ! Vous allez les acquérir (page 120). Le résultat est le même pour les propriétaires.

Comment après cela, prévoir, un développement de l'agglomération lyonnaise dans cette direction?

Nous soutenons depuis toujours la solution du fret ferroviaire en particulier pour le transport des matières dangereuses qui sont mieux là que sur les routes. Si on veut moins de camions sur les routes il faut développer la voie d'eau et le fret ferroviaire, comme le font nos voisins européens.

➔ C'est pourquoi, nous souhaitons qu'on réexamine la solution d'un tracé jouxtant la LGV au sud de Lyon et rejoignant la vallée du Rhône vers Salaise sur Sanne, que la Région Rhône-Alpes souhaite développer en particulier pour ses possibilités d'intermodalité Voie d'eau-Route-Rail. Cette solution a été préconisée par la plupart des collectivités locales (Conseil Régional, Conseil Général du Rhône, Grand Lyon, ..).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, notre respectueuse considération.

Pour l'APECO

Le Président

Jean-Marie THIEBAUX

Rappel de nos critiques sur le projet et nos choix pour Corbas (tronçons 1 et 2)

1. Desserte de la gare de triage de SIBELIN : SIBELIN a trois fonctions qui ne sont pas de même nature : nous ne remettons pas en cause sa vocation de plateforme d'accès à la Vallée de la Chimie, son intérêt en tant que hub national et international est moins évident à cet endroit là, coincé entre le Rhône et la côtère d'environ 60m de haut. De même la fonction de relais n'est plus adaptée vu la longueur des trains souhaitée (750m, voire 1000m des lois Grenelle 2) et les limites des installations actuelles (350m).

SIBELIN n'est pas adaptée aux conteneurs et au multi-modal.

SIBELIN est complètement à l'écart des liaisons rapides qui vont se développer comme la LGV Rhin-Rhône et la LGV Lyon-Turin.

1.1. Desserte ferroviaire des plateformes de l'Est Lyonnais : il ne nous semble pas que la vocation du CFAL soit la desserte de wagons isolés dans les zones industrielles. La récente arrivée du Marché de Gros à Corbas, sans embranchement ferroviaire, montre que cette idée n'est pas forcément partagée.

1.2. Liaison rapide TER St Etienne – Aéroport de Saint Exupéry : Il n'y a pas besoin du CFAL pour cela. Cette desserte peut se faire via le réseau existant, puisqu'elle ne pose pas de problèmes de sécurité pour les riverains, à condition de réaliser la boucle de Saint Fons qui aurait dû être réalisée dans un précédent contrat de plan Etat-Région. Au contraire, une utilisation des lignes existantes permettrait une interconnexion avec le métro et le tramway T4 à la gare de Vénissieux, renforçant le projet REAL de RER à la lyonnaise. De plus il semble contradictoire de faire une voie dédiée fret et d'y faire passer des voyageurs. Les définitions d'objectifs initiaux de 2001 pourraient alors avoir changé

1.3. Interconnexion avec les LGV Lyon-Turin et Rhin-Rhône : il s'agit d'un enjeu important au niveau européen. Il n'y a pas de nécessité de passer très près de l'agglomération. La récente modification de la DTA, Directive Territoriale d'Aménagement, de l'agglomération lyonnaise entérine le choix de Grenay pour accueillir la plateforme permettant de mettre les camions sur les trains.

2. Inconvénients du fuseau retenu Plaine d'Heyrieux Sibelin Nord

Si l'ensemble n'est pas couvert au moins partiellement, cela va créer encore des coupures aussi bien pour le monde agricole que pour les corridors écologiques que l'on cherche à préserver (liaison entre les ZNIEFF Grandes Terres – Plaines de l'aérodrome de Lyon-Corbas-zones humides de l'Ozon (Voir le SCOT de l'agglomération Lyonnaise).

On est à moins de 500m des lotissements du sud de Corbas (Les Romanettes, La Grande Prairie), du Collège René Cassin et du Centre de Loisirs municipal.

3. Conclusions : s'il n'est pas possible de profiter du temps qui nous est laissé pour repenser le projet pour une vraie vision de long terme, en maintenant les objectifs initiaux de transports de marchandises internationaux sécurisés pour le public et l'environnement, il est nécessaire de prendre en compte les éléments suivants :

➔ **Pour la liaison plaine de Corbas avec SIBELIN l'option centre semble la moins pénalisante pour Corbas** même si elle est plus contraignante pour le fonctionnement de SIBELIN. L'option sud n'est pas réaliste.

➔ **Pour le franchissement de l'A46, c'est donc l'option sud qui semble poser le moins de problèmes.**