

**Association de Défense de l'Environnement
de Chaponnay(ADEC)**
Mairie-69970-Chaponnay-

Monsieur le Président de la Commission
Particulière du débat public sur les
Contournements autoroutier et
Ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Chaponnay, le 05/02/02

Objet : Débat public sur le contournement autoroutier
et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Monsieur le Président ,

Dans le cadre du débat public en objet, j'ai l'honneur de vous faire part des interrogations et des observations des membres de notre association, afin qu'elles puissent être reprises dans votre rapport. Schématiquement elles sont de trois ordres, à savoir :

1 - Nous émettons des réserves sur la légalité du débat public qui, sollicité par 20 députés le 07 juin 1999 pour le projet de contournement autoroutier OUEST (COL), s'est vu alourdi du projet de contournement EST ferroviaire le 22 août 2001 à la demande de deux ministres sur sollicitation de la commission nationale du débat public. Cette façon de faire ne nous paraît pas conforme aux textes régissant le débat public.

2 - Si à priori et sur le fond nous pensons que les publicités légales ont été assurées, sur la forme nous considérons qu'il y a eu inégalité de traitement entre les deux projets. Tout d'abord au sein d'un même débat on a associé d'une part un projet connu du public (le COL) depuis 1997 et pour lequel de nombreuses associations se sont déjà créées et mobilisées, et d'autre part un projet ferroviaire inconnu du public avant le lancement du débat en octobre dernier. De plus la couverture médiatique de l'événement, au moins pour les communes concernées de l'EST lyonnais, n'a pas été assurée objectivement. En effet la presque totalité des articles de la presse locale, aussi bien dans les titres que dans le contenu, ne citaient que le COL (voir les copies de la presse jointes en annexe de ce courrier). Aussi vous comprendrez pourquoi les populations des communes de l'EST lyonnais n'ont apporté leur contribution qu'aux deux dernières réunions publiques, avec un certain agacement et une certaine mauvaise humeur, et sans avoir eu le temps de s'approprier le dossier.

3 - Sur le projet lui-même, et malgré le peu de temps imparti, nous avons relevé des manques et des contradictions que vous trouverez ci-après dans un ordre non hiérarchisé.

3.1. – L'objectif du contournement ferroviaire est, d'une part de libérer des sillons en centre ville pour le transport des voyageurs et d'autre part contribuer à une circulation plus rapide de fret en rendant possible l'utilisation de trains plus longs et plus rapides sur des structures adaptées. Si le dossier montre bien les disponibilités présentes et futures pour assurer la fluidité du trafic au delà du contournement côté Ambérieu, il n'apporte aucun chiffre ni bilan sur les capacités des lignes rives droite et gauche de la Vallée du Rhône, tant en sillons disponibles qu'en capacité des lignes actuelles (longueur des trains, gabarits, vitesse...etc...).

3.2. – Comme précisé dans le dossier page 34, le secteur de Givors est saturé, il n'est donc pas raisonnable de faire aboutir le contournement EST dans ce secteur et c'est même contraire à l'objectif affiché page 25 de supprimer les goulets d'étranglement.

3.3. – Le dossier précise page 48 qu'il faut éviter le mélange des trafics voyageurs/fret pour être performant. Or en ramenant le fret sur Chasse/Givors, la ligne rive droite ne pouvant tout absorber, on va pratiquer le mélange sur la ligne rive gauche. Cela est contraire aux objectifs, d'autant que l'on ne connaît pas les besoins de la région en développement des TER (donc en sillons) sur cet axe qui est très chargé sur la plan routier (voir page 44 du dossier) pour les déplacements quotidiens et qui offre donc des possibilités de transfert de la route vers le rail pour les voyageurs.

3.4. – Le rail est concurrentiel par rapport à la route sur les longues distances (page 14) et l'un des objectifs est d'absorber par le rail une partie du transit nord sud. Or le projet va créer sur quelques 50 km des super trains qui vont venir buter sur les nœuds de Chasse et Givors ainsi que sur les lignes rive droite et rive gauche non dimensionnées pour maintenir les performances de ces super trains.

3.5. – Comme préciser page 35, le centre de Sibelin est proche de la saturation, mais rien n'est dit sur l'avenir pour soulager ce centre et reporter loin des zones urbaines un futur centre de triage.

3.6. – Pour répondre efficacement à une vraie politique du fret par le rail, il faut copier ce qui a été bien fait pour le trafic voyageur, à savoir une ligne dédiée au fret qui traverse toute la vallée du Rhône hors des zones urbanisées en parallèle au TGV. Cette solution répondrait à la demande de transit nord sud, à la mise en place de trains performants sur des longues distances et à l'abaissement des coûts. De plus, comme le soulignait en début de réunion publique du 24 janvier le représentant de l'agriculture, cette solution est la moins pénalisante pour le foncier agricole.

3.7. – Le projet actuel, dans son périmètre d'étude emprunte la Vallée de l'Ozon. Ce tracé en terme de protection de l'environnement est très dommageable car il traverse entre Communay et Saint Laurent de Mure toute une zone de captage des eaux potables et une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique(ZNIEFF). De plus, il longera et/ou coupera de nombreuses canalisations de produits dangereux (CVM, gaz, éthylène, hydrocarbures...etc), ce qui, augmenté du risque lié aux matières dangereuses transportées par les trains, va poser d'importants problèmes de sécurité. L'orientation qui est prise à l'heure actuelle en particulier suite à l'accident AZF de Toulouse est d'éloigner les matières dangereuses des zones urbaines. Ce projet tel que présenté va à l'encontre de cet objectif, d'autant que les accidents de Chavanay et de St Galmier sont là pour nous rappeler qu'un train ça déraile.

3.8. – Le projet s'inscrit dans une zone EST fortement sollicitée (A7, A43, A46, BUS, TGV, aéroport ...etc...), zone qui à l'horizon de 10 ou 15 ans fera partie intégrante de l'agglomération lyonnaise. Ce projet s'inscrivant dans le durable, il doit donc s'écarter davantage des zones urbanisées et urbanisables à court et moyen terme.

Conclusions

Nous considérons que le dossier présenté, en ce qui concerne le projet contournement EST, est insuffisant. De plus, la façon dont, dans le débat public, le contournement EST a été occulté, nous amène à solliciter un nouveau débat spécifique.

Nous estimons que ce nouveau débat devrait prendre en compte un contournement EST à l'échelle de la Vallée du Rhône, pour répondre à une vraie politique de développement du fret ferroviaire. La solution actuellement proposée reproduit les mêmes erreurs que par le passé pour la circulation routière, c'est à dire qu'elle ne fait que déplacer le problème.

Nous considérons qu'à l'échelle de 10 ans et plus le contournement EST viendra buter dans la Vallée du Rhône sur une voie sans issue ou le fret et les TER se disputeront les sillons. De plus à cette échéance le tracé proposé sera rattrapé par l'urbanisation de l'agglomération lyonnaise.

Le président de l'ADEC

R.RIVOIRE

Copies :

- M. GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des transports et du logement.
- M. COCHET, Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
- M. ZEMOR, Président de la CNDP.