

Aux adhérents de S.E.

Le 15 novembre 2007 Henry Evrard, Christian Béria et moi-même rencontrons, dans les locaux de RFF à Lyon, le responsable des relations avec les associations et la personne chargée des études environnementales de la zone sud du CFAL.

Je vous propose ci-dessous le résumé et les conclusions d'Henry Evrard.

Bonne lecture.

Véronique Varaldi

LE FRET FERROVIAIRE

RFF a reçu dans ses bureaux l'association Sévenne Environnement pour faire le point des études du contournement ferroviaire de Lyon. Ce projet est considéré comme « essentiel pour l'économie de l'agglomération lyonnaise et de la région Rhône Alpes dans la perspective du développement durable ». Suite aux études réalisées par un bureau d'étude belge, divers fuseaux seront retenus et présentés après les élections municipales de mars 2008.

Lors de cette réunion, RFF ne souhaitait aborder que les éléments réunis sur la Sévenne en faisant référence à l'enquête menée auprès des grands services publics consultés (type IGN, BRGM, service des eaux, cartes géologiques, cartes d'urbanisme...). Pas d'enquêtes à ce stade auprès des mairies qui détiennent pourtant le maximum d'information.

Dans ces conditions nous sommes donc assez perplexes sur la teneur des documents qui seront présentés. Heureusement nous avons publié un dossier sur la Sévenne... RFF ne peut ignorer les éléments qui y sont contenus et en particulier les problèmes de géologie, d'hydrogéologie et d'hydraulique, la présence d'usines alimentaires (Danone) et l'installation de dépôts pétroliers... En fait, lors des discussions, on se rend compte que RFF, mais aussi des responsables politiques influents et les chambres de commerce n'ont pas évolué depuis 2004. L'objectif est « améliorer la desserte des sites ferroviaires régionaux de fret et permettre une desserte optimale des principaux sites logistiques actuels et en projet » : (Vénissieux, Sibelin, Meyzieu...).

Un travail important est développé par RFF dans ce sens et il nous est rappelé que techniquement les solutions les moins chères pour atteindre ces objectifs sont de passer par l'Ozon ou la Sévenne.

Le Rhône est franchi vers Loire/Rhône.

Une très grosse partie du fret passerait rive droite du Rhône et ne traverserait donc plus Vienne. Si le besoin se faisait sentir un viaduc permettrait de rebasculer rive gauche vers St Rambert. Les autres fuseaux étudiés (nous les citons un peu plus loin) étant plus longs, ne répondant pas aux objectifs fixés par RFF et les chambres de commerce de Lyon doivent être rejetés...

Les fuseaux qui risquent de nous être proposés :

1. Fuseau dit « de la vallée de l'Ozon »

Ce projet rencontre une vive opposition des locaux. Il est calé sur l'A46 mais des variantes sont aussi à l'étude entre Corbas, Feyzin et le boulevard Sud...

2. Fuseau dit « de la Sévenne »

Le projet suit le TGV actuel puis oblique vers l'ouest au lieu-dit « l'Alouette » pour gagner la plaine de Lafayette. Ensuite il peut exister plusieurs variantes :

- Version 1 : passer en bordure de la plaine alluviale au sud de St Just-Chaleyssin, Luzinay, Villette-de-Vienne, Chuzelles puis gagner la RD et RG du Rhône via les combes Serrin.

Cette variante pose des problèmes car en limite ou en zone inondable. Elle tangente les usines Danone, les dépôts pétroliers classés Seveso et traverse des zones habitées...

- Version 2 : même fuseau

Au niveau de St-Just le fret serait en ouvrage mixte (tunnel, viaduc) pour rejoindre le plateau au sud des dépôts pétroliers. Le projet passe ensuite au sud de la ferme Côte Renard puis rejoint les combes Serrin...

3. Fuseau dit « de la Vega »

Le fuseau part de St Exupéry et concerne ensuite la plaine de Lafayette la grande plaine à Oytier puis se dirige vers Estrablin, St Sorlin, Vernay, Cheyssieu, St Clair du Rhône (vallée de la Varèze).

4. Fuseau dit « le long du TGV actuel » puis rejoignant les voies ferrées rive gauche du Rhône au niveau de la colline (St Rambert d'Albon)

Il n'est pas possible de jumeler le TGV actuel et la ligne nouvelle fret pour des problèmes techniques (les pentes sont différentes). Sur ce sujet RFF va faire la démonstration que ce tracé est beaucoup plus cher que les autres et ne répond pas aux objectifs fixés par eux...

En conclusion

Après la réunion que nous avons eu avec RFF nous avons le sentiment (bien que ce ne soit pas clairement indiqué) qu'il y aura une mise en condition pour démontrer que le choix le meilleur, le moins cher doit s'orienter vers un projet débouchant vers Loire/Rhône.

Il existe plusieurs possibilités :

- Au nord, un fuseau calé sur l'A46 avec une variante possible entre l'aéroport de Corbas et le boulevard urbain.
- Plus au sud, un fuseau dit « de la Sévenne » avec une variante passant au sud des bacs pétroliers de Luzinay et Villette-de-Vienne.

Quelle que soit la solution retenue une grosse partie du fret passerait alors rive droite du Rhône avec des niveaux de bruit intolérables pour les riverains et les habitants de Vienne.

La querelle entre les élus du Rhône et de l'Isère largement commentée dans la presse n'est pas de mise. Il est normal que chaque commune, chaque association fasse connaître son point de vue, présente des arguments techniques, économiques, environnementaux.

L'association SEVENNE ENVIRONNEMENT a établi un dossier étayé sur la Sévenne il y a quelques années et beaucoup de données y ont été réunies. Ce dossier contrarie sérieusement ceux qui pensaient qu'il n'y avait aucun problème à passer dans la Sévenne. Si le fuseau est élargi, nous étudierons l'ensemble du secteur nous concernant et nous demanderons aussi à RFF d'établir une carte avec l'ensemble des projets routiers prévus d'ici une vingtaine d'années. Nous avons des cartes avec l'A467 qui passe non loin de Chaponnay, de Luzinay, Serpaize. Il existe des plans avec un prolongement vers l'est du périphérique Sud et d'autres projets (Pays Viennois en particulier).

Henry Evrard