

## CONSEIL MUNICIPAL

### COMPTE RENDU DE LA SEANCE

**Du 12 février 2009**

#### **Date de la convocation : le 06 février 2009**

Etaient présents : MM BARRAL ; MORIN ; Mme RIONDET ; MM BUDYNEK ; FAUCON ; Mme BARRAL ; M DUCHAMP ; Mme DUMONT ; MM GIUST ; GIL ; JURDYC ; Mmes KLEINPOORT ; KOERING ; ZICARI ;

MM MIRABEL ; CHOPIN ; Mmes BUDYNEK ; CHAUVIN ; DUMAS ; INSALACO ; MESTRE ont donné procuration ;

Mademoiselle BARRAL a été nommée secrétaire

Absent : M FOURNIER ;

#### **Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**

#### **Avis sur l'avant-projet sommaire de la partie nord et sur les études préliminaires de la partie sud**

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) s'inscrit dans une politique des transports, à l'échelle nationale et européenne, visant à rééquilibrer les différents modes de transport. En reliant des infrastructures existantes et des projets de lignes nouvelles (Lyon-Turin et la branche sud du TGV Rhin-Rhône), il constitue un maillon essentiel des trafics ferroviaires européens et permet d'éviter le passage d'une partie des trains de fret dans le nœud ferroviaire lyonnais, en voie de saturation.

Le projet de CFAL a fait l'objet d'un débat public du 15 octobre 2001 au 15 février 2002.

La décision ministérielle du 16 mai 2003 a dissocié le calendrier d'études des sections situées au nord (entre le secteur d'Ambérieu en Bugey et Grenay) et au sud de la ligne historique Lyon-Grenoble, au motif

que la partie nord était jugée prioritaire dans l'articulation avec les projets de lignes nouvelles, notamment le Lyon – Turin.

Elle a demandé le lancement des études préliminaires pour la partie nord ainsi que la définition d'un périmètre d'étude pour la partie sud.

La consultation sur la partie nord s'est déroulée en 2005, a donné lieu à la décision ministérielle du 26 décembre 2005 qui a arrêté le choix du fuseau pour la partie nord.

Les études de définition des fuseaux de passage de la partie sud se sont déroulées en 2006 et 2007.

L'avis de la Commune est sollicité par Monsieur le Préfet dans le cadre de la consultation au stade :

- des études d'avant-projet sommaire concernant la partie nord
- des Eudes préliminaires concernant la partie sud.

## Concernant la partie nord du CFAL

Les études d'avant-projet sommaire portent sur le fuseau dut A, retenu par la décision ministérielle du 26 décembre 2005. Elles définissent la consistance et les caractéristiques du projet, ainsi qu'une bande de 500 mètres de largeur associée à un tracé de référence pour le projet.

Le projet retenu s'inscrit en jumelage avec les autoroutes A42 et A432 et la ligne LGV Méditerranée, avec un passage à l'est de la plate-forme de Lyon-Saint-Exupéry.

Le dossier ne précise pas la nature des trafics voyageurs qui seront rendus possibles via le CFAL entre la gare de Lyon-Saint-Exupéry et les métropoles de Rhône-Alpes.

Le coût du projet est estimé à environ 1,5 milliard d'euros (valeur juillet 2007) pour un linéaire de 60 kilomètres environ.

## Concernant la partie sud du CFAL.

Sept fuseaux de passage l'intérieur desquels le futur tracé pourrait être étudié sont présentés dans le rapport d'études préliminaires :

- Le fuseau Jumelage LGV – Valloire (coût estimatif : 2,8 milliard d'euros),
- Le fuseau Jumelage LGV – Plateau de l'Amballan (coût estimatif : 2,4 milliard d'euros),
- Le fuseau Véga – Sud Viennois (coût estimatif : 2,4 milliard d'euros),
- Le fuseau Sevène (coût estimatif : 1,9 milliard d'euros),
- Le fuseau Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord (coût estimatif : 1,4 milliard d'euros),
- Le fuseau A46 – Sibelin Sud (coût estimatif : 1,5 milliard d'euros),
- Le fuseau A46 – Sibelin Nord (coût estimatif : 1,4 milliard d'euros).

# Compte-rendu du Conseil Municipal

Mairie de Solaize

Les fuseaux prennent tous leur origine, au nord, au niveau du futur nœud ferroviaire de Grenay où se raccordent le CFAL (parties nord et sud), la ligne historique Lyon-Grenoble et le projet Lyon-Turin et se raccordent au sud aux lignes de la vallée du Rhône, entre la gare de triage de Sibelin pour les options les plus au nord et Saint-Rambert-D'albon pour l'option la plus au sud.

Les fuseaux étudiés sont comparés selon plusieurs approches :

- les enjeux ferroviaires du projet,
- la contribution aux activités économiques,
- l'approche agricole
- l'occupation humaine à proximité du projet,
- le milieu physique et le milieu naturel,
- les estimations des coûts de réalisation.

En termes de fonctionnalités, le dossier analyse les possibilités offertes par la partie sud du CFAL d'assurer les services suivants :

- la circulation des trains en transit nord sud ou vers l'Italie,
- la circulation à destination de la gare de Sibelin,
- la circulation entre le bassin stéphanoise et l'est de la région lyonnaise.

**Le dossier est monté de façon à ce que le passage vers la Gare de triage de Sibelin soit privilégié dans le futur système ferroviaire national.**

Il est dit que :

- 1) les fuseaux se raccordant au sud de Vienne imposeraient aux trains de fret de rejoindre Sibelin par les lignes existantes ente Grenay et Saint Fons et en vallée du Rhône. D'après le dossier, cinq trains sur dix provenant du nord quatre trains sur dix venants du sud n'emprunteraient pas la partie Sud du CFAL.
- 2) les fuseaux se raccordant à proximité – sud - de Sibelin imposeraient la construction d'un nouveau pont sur le Rhône, situé entre Givors et Vienne, à hauteur de Seyssuel.
- 3) les fuseaux se raccordant au nord de vienne offriraient de nouvelles opportunités pour la desserte du bassin stéphanois.

Les options de raccordements les plus au Nord de Vienne seraient privilégiées tout en passant le plus au Sud de Mions, Saint Priest, Vénissieux et Saint Fons.

**Autrement dit le passage par le Val d'Ozon serait, aux dires du dossier, difficilement contournable.**

Le Conseil est invité à formuler un avis.

Il est donné lecture de l'avis formulé par les experts juridiques du PARFER. Le Conseil municipal en approuve les termes et les orientations. Le Conseil adopte cet avis et demande à ce qu'il soit annexé à la présente délibération.

# Compte-rendu du Conseil Municipal

Mairie de Solaize

Le Conseil souhaite également émettre un avis stratégique et politique.

Aussi le Conseil délibère,

Et émet l'avis suivant :

- 1) Le Conseil désapprouve les tracés A46 – Sibelin Nord, A46 – Sibelin Sud, Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord, Sevens et Vega – Sud Viennois : il estime qu'ils ne sont pas pertinents car ils traversent des zones d'agglomération, situation que le contournement est justement censé éviter.
- 2) Le Conseil désapprouve les tracés prévoyant un raccordement au plus près du Sibelin sont en avant pour des raisons principalement d'économie de projet au détriment de stratégie d'avenir
- 3) Le Conseil conteste la pertinence des lignes A46 – Sibelin Nord, A46 – Sibelin Sud, Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord, eu égard :
  - aux nuisances connues sur le secteur, notamment sonores
  - à la contradiction fondamentale et réglementaire qui consiste à amener plus de matières dangereuses dans un secteur de risques technologiques d'ores et déjà classé en zone d'aléa fort et très fort
  - à la création d'un équipement structurant pour l'avenir, dans un site géographiquement contraint et qui ne nous paraît pas répondre aux défis de la métropole de demain
  - à la justification de ce choix par une contribution aux activités économiques du secteur, secteur dont on sait qu'il va subir de profondes mutations à court terme – indépendamment de toute problématique de contournement ferroviaire
  - à l'absence de considération pour un véritable projet de zone de triage du fret ferroviaire qui soit à l'échelle de l'aire urbaine, véritablement inter - modal et structurant pour la métropole.
- 4) Le Conseil souhaite voir privilégier un tracé plus à l'Est, qui suivrait la LGV Valloire, éviterait la traversée des zones urbaines de l'agglomération telles Saint Priest, Vénissieux, Mions mais aussi Solaize, Feyzin, Saint Symphorien d'Ozon.
- 5) Le Conseil demande à ce que la ligne soit réalisée d'un seul tenant du Nord au Sud afin d'éviter des reports de trafic non gérés sur les voies existantes
- 6) Le Conseil approuve les termes et les orientations de l'avis formulé (en annexe) par les experts du PARFER. Il adopte cet avis.

Vu par nous, Maire de la commune de SOLAIZE, pour être affiché le 19 février 2009, conformément à la loi du 04 août 1884.