



le 4 novembre 2014

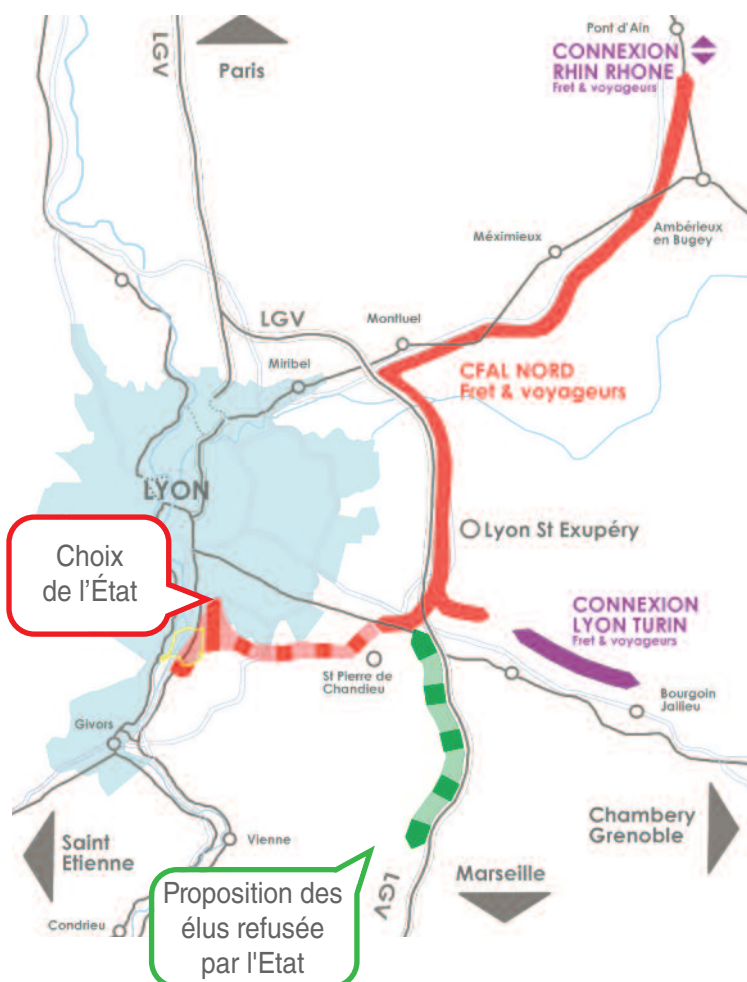
La France s'est engagée à répondre aux besoins européens en matière de transport de marchandises par fer.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise est à nos portes.

Le Préfet vous consulte

Le contexte du projet autour de l'agglomération

- 2005** le ministre D. Perben décide de suivre la ligne grande vitesse depuis St Exupéry
- 2009** le secrétaire d'Etat D. Bussereau annule la décision pour le tracé ramenant le trafic à SIBELIN
- 2012** le tracé Nord est déclaré d'intérêt public
- 2014** → Le projet ne contourne pas l'agglomération lyonnaise comme annoncé, mais la traverse
 - Le tracé Sud, à travers Solaize, est en passe d'être déclaré d'intérêt public
 - Le Préfet vous consulte sur le choix des 3 tracés actuellement retenus pour la partie Sud



Position des collectivités

- Délibération du 12 février 2009 du Conseil municipal de Solaize. Cette position rejoint celle des élus des communes impactées (PARFER).

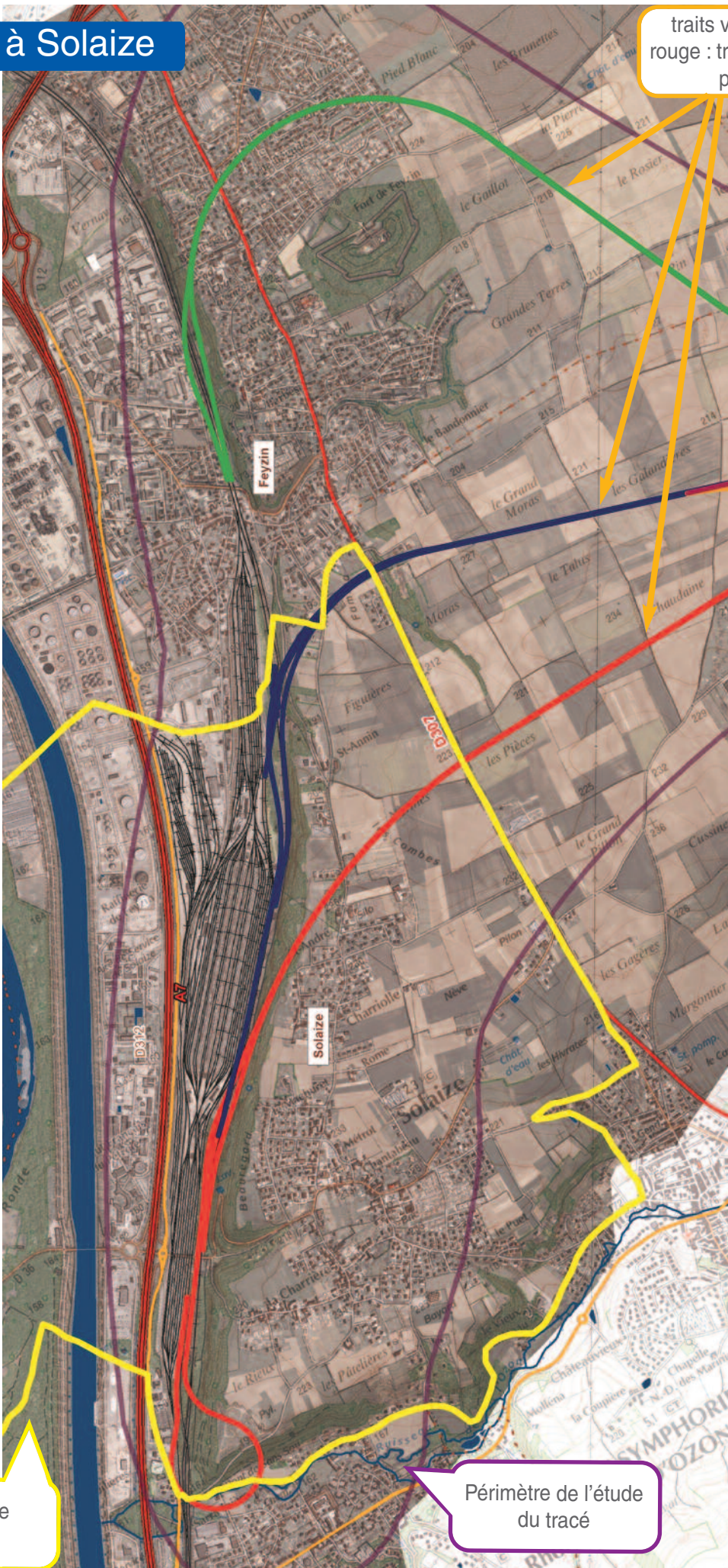
Solaize défend une vision européenne : contourner l'agglomération et suivre le tracé de la ligne TGV existante (LGV) comme à l'Est de l'agglo. Solaize refuse un contournement qui ne contourne pas.

- Délibération du Grand Lyon du 9 février 2009 "Le conseil communautaire réitère sa position selon laquelle, il convient pour la partie Sud, de privilégier les options de passage en jumelage avec la LGV Méditerranée afin de ne pas multiplier les coupures dans les espaces urbains et agricoles"

- Délibération du Conseil Général du Rhône du 30 janvier 2009 : "Pour le fuseau Sud, dans le souci de réaliser une unité d'équipement, il conviendrait de privilégier l'hypothèse longeant la ligne TGV"

Le projet à Solaize

traits verts, bleus et rouge : tracés envisagés par l'Etat



Périmètre de SOLAIZE

Périmètre de l'étude du tracé

La position de la mairie

- 1 Le tracé de Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) ne contourne pas l'agglomération et la métropole de Lyon, il les traverse
- 2 Le tracé va engendrer la dégradation de la zone agricole remembering, irriguée et inscrite en patrimoine agricole protégé.
- 3 Le passage des trains va générer plus de nuisances sonores et visuelles proches de l'habitat.
- 4 Les trains de marchandises passeront toutes les 4 minutes et feront 1,5 km de long (contre 750 mètres aujourd'hui)
- 5 Les passages des trains feront traverser les communes par plus de produits dangereux et toxiques
- 6 Le génie civil du tracé et les produits toxiques transportés constitueront une menace pour la nappe phréatique du Sud Est Lyonnais affleurant par endroits et classée vulnérable.
- 7 Les trains passeront par la gare de triage de Sibelin située en zone SEVESO dans un périmètre de risques technologiques importants, identifiés dans le PPRT (Plan Particulier Risques Technologiques) Raffinerie et Rhône Gaz
- 8 Le danger lié aux activités de la gare de Sibelin n'est pas pris en compte, l'étude de danger remise au Préfet en 2010 n'est toujours pas validée car ses interactions avec le PPRT précédent mettent en évidence des points d'incompatibilité
- 9 L'utilisation de lignes mixtes privilégiant le fret pénalisera à terme le développement des trains de voyageurs
- 10 Les coûts du tracé évoluent. Annoncés entre 1,4 à 1,9 milliards d'€* en 2009, ils sont chiffrés entre 1 et 1,12 milliard d'€ aujourd'hui par RFF. Ces coûts n'intègrent pas : la mise aux normes des voies existantes, les éventuelles protections anti-bruits (qui devraient être nombreuses compte tenu des zones traversées), les ouvrages d'art (tunnels sous certains villages et ponts sur le Rhône), la réhabilitation de la gare de Sibelin.
L'argument financier de l'Etat estimant que le projet suivant la ligne LGV est plus cher (2,4 à 2,8 milliards d'€*), n'est pas étayé.
- 11 Le développement de l'agglomération de Lyon se fait à l'Est. Ne pas contourner l'agglomération mais la traverser pour des raisons uniquement économiques, compromettra le développement de la Métropole de Lyon et de la Vallée de la Chimie.
- 12 Un projet de cette envergure doit être viable pour les 100 / 150 ans à venir. Il a vocation à constituer une infrastructure européenne. Ce tracé proposé en zone contrainte ne permettra pas de répondre aux objectifs de développement du fret Européen.

**La municipalité est favorable au développement du Fret ferroviaire.
Elle est favorable à une ligne de transport qui a une véritable durée de vie.
Ce que la municipalité n'accepte pas, c'est un projet inopérant pour l'avenir.**

* sources : rapport du Président présenté au Conseil Général le 30 janvier 2009

Votre avis est important

Donnez votre avis, c'est important pour l'avenir du village et de l'agglomération.

Vous pouvez le faire de 2 manières :

- vous venez en mairie, le dossier est à votre disposition ainsi qu'un cahier pour y recueillir vos observations. Il sera transmis au Préfet à l'issue de la consultation
- le dossier est consultable sur le site de la mairie : www.mairie-solaize.fr et vous remplissez le formulaire joint que vous déposerez en mairie. Nous l'ajouterons soigneusement au cahier de la consultation

Votre position



Nom :

Prénom : Domicile :

Votre avis :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Date : Signature :