



## **COMMUNIQUE**

**29 JUIN 2010**

### **Contournement (FRET) Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise**

#### **ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE SCOT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE**

Du 3 mai au 28 juin, le SEPAL a soumis à enquête publique le projet de Schéma de Cohérence Territoriale, fruit de plusieurs années de travail.

Sans remettre en cause le travail réalisé et les orientations proposées, la fédération FRACTURE, les associations qui la composent et un grand nombre de conseils municipaux de l'Est et du Sud Lyonnais ont rendu un avis défavorable au projet proposé.

**Ce sont près de 6 500 pétitions qui ont été insérées dans les registres d'enquête publique.**

Par ailleurs les conseils communautaires du Pays de l'Ozon, de la Région de Condrieu et les conseils municipaux des communes de Chaponnay, Marennes, Toussieu, Saint-Pierre de Chandieu, Ternay, Communay, Sérézin du Rhône, Saint-Symphorien d'Ozon, Solaize, Mions ont rendu un avis défavorable sur le projet de SCOT.

**Les élus de près de 60 000 habitants s'opposent donc également à la prise en compte du tracé retenu par l'Etat pour la partie Sud du CFAL dans le projet de SCOT.**

La cible de cette opposition massive :

↳ L'Etat qui impose la prise en compte du tracé pour la partie Sud du CFAL dans le projet de SCOT alors que ce tracé est en totale contradiction avec les hypothèses de travail prises par le syndicat chargé de son élaboration (le SEPAL a délibéré sur le CFAL à deux reprises en choisissant le tracé jumelé avec la LGV Méditerranée) et donc en totale contradiction avec les orientations fixées par le PADD.

↳ L'Etat qui par la voix du préfet de Région avait fait clairement savoir aux membres de la commission d'enquête qu'il n'y avait pas lieu de prendre en compte les remarques sur le CFAL dans cette enquête publique.

**La voix des citoyens et de leurs élus sera-t-elle plus forte que celle du préfet pour les commissaires enquêteurs ?**

Citons pour exemple quelques contradictions :

- Au lieu de protéger l'armature verte à forte valeur agricole et paysagère, le tracé proposé y créerait une coupure nouvelle d'Heyrieux jusqu'à Solaize,
- Au lieu de préserver la ressource en eau, le tracé proposé placerait le projet sur la nappe de l'Est lyonnais et notamment à proximité des puits de captage de Mions et de Corbas,
- Au lieu de créer de nouvelles zones calmes ou de protéger celles qui existent, le tracé proposé placerait le projet dans la zone à plus forte croissance démographique de l'agglomération et induirait de nouvelles zones de bruits dans le périmètre du SCOT. Il aggraverait également les nuisances sonores dans les communes de la vallée du Rhône situées le long des voies historiques,
- Au lieu de susciter un report massif de la route vers le rail, le tracé proposé compromettrait à la fois la qualité des TER et celle du fret puisqu'il reposerait sur la mixité des lignes.

Cette opposition est d'autant plus forte qu'il existe un projet alternatif qui répond aux enjeux de report modal massif (Fret et TER), respecte les orientations et les principes définis par le Plan d'Aménagement de Développement Durable (PADD) du SCOT et que les plus grandes collectivités Rhône-Alpines (Région, Département, Grand Lyon) soutiennent depuis plus de 5 ans.

#### **Contact Presse :**

J. Louis PUCHOL (président de FRACTURE)  
tél. **06.16.81.78.53**

Philippe CHAPAND (Communication)  
tél. **06.16.81.78.70**

*FRACTURE est une fédération régionale regroupant 9 associations sur 28 communes et 4 000 adhérents.*

*Nous sommes partisans d'une limitation du fret routier en développant tous les modes des transports alternatifs, notamment le fret ferroviaire ainsi que le fret fluvial.*

*Dans le cas de création de nouvelles infrastructures, FRACTURE mettra tout en œuvre pour que leur localisation soit avant tout contrainte par une recherche du moindre impact sur la population et l'environnement et non pas du moindre coût.*

*S'agissant de l'impact sur la population, FRACTURE porte une attention toute particulière à la pollution sonore.*

*Sur l'aspect financier, FRACTURE veille à ce qu'une analyse de la valeur objective soit systématiquement menée en mettant en relation l'estimation la plus précise du coût de l'infrastructure avec son efficacité et son impact socio-économique réels.*