

COMMUNE DE NIEVROZ

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS du Conseil Municipal

SEANCE DU 31 MAI 2011

L'an deux mil onze et le trente-et-un du mois de juin, le Conseil Municipal de la Commune de NIEVROZ s'est réuni en session ordinaire, au nombre prescrit par la Loi dans le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence de Monsieur Patrick BATTISTA, Maire.

Présents : MM.BATTISTA - DONCQUES - NIZET - VEUILLET - Mmes- BOYER - DE GROOT - LO VECCHIO - VOLTAN.

Excusés : Mrs TROMPILLE et BOUFFANET

Mme ARRIAZA-OLMO qui a donné procuration à Mr Franck VEUILLET

Mr TONTODONATI qui a donné procuration à Mr Patrick BATTISTA

Mr Didier NARCISSE qui a donné procuration à Mme Romy BOYER

Absent : Mr PERRET-

Nombre de Conseillers en exercice : 14

Date de convocation : 25 Mai 2011

Nombre de Présents : 08

Nombre de votants : 11

Secrétaire de séance : J.G NIZET

Objet : Avis du Conseil Municipal sur le dossier d'Enquête Publique concernant le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)- partie Nord

1°/ - Le Conseil Municipal, après avoir examiné le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux liés au projet de contournement de l'agglomération lyonnaise (CFAL)- partie Nord -se prononce sur ce dossier et formule les observations suivantes :

La population, le monde économique, les élus disent NON au tracé « A » du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et proposent un tracé alternatif, variante du fuseau « C ».

En effet, le territoire de NIEVROZ, situé à 30 km à l'est du Grand Lyon, est déjà particulièrement exposé aux nuisances induites par les circulations :

- ✓ Routière (autoroutes A42 et A432, départementale RD1084, RD61),
- ✓ Ferroviaire (LGV Paris-Lyon Saint Exupéry, Lyon-Genève),
- ✓ Aérienne (périmètre exposé de l'aéroport St Exupéry).

Néanmoins, une nouvelle infrastructure de liaison ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe, est , certes indispensable pour les futures décennies.

Pour autant, le développement à long terme de l'urbanisation de la périphérie lyonnaise milite à l'évidence en faveur d'un contournement éloigné de la métropole.

C'est la raison pour laquelle le conseil municipal, le monde économique et la population de notre canton s'opposent fermement au projet soumis à Enquête Publique du 23 avril 2011 au 03 juin 2011.

Rappelons à cet effet, que le futur tracé « A » du CFAL Nord voudrait ainsi traverser, à une très faible distance de la capitale régionale, des zones habitées et promises à une extension réfléchie, au sein d'un environnement déjà considérablement perturbé.

D'importantes zones d'activités économiques seront gravement impactées par cette décision de nos dirigeants, à l'heure où notre pays lutte avec ferveur contre la délocalisation des entreprises.

La mise en place d'une telle infrastructure ne doit-elle pas être appréciée sur une durée de plusieurs décennies, avec un véritable projet structurant à l'échelle nationale bien sûr mais sans conduire à la déstructuration d'un important secteur local ?

Il est rappelé ici, quelques points spécifiques au Canton de Montluel et qui paraissent paraissent réhivitoires pour le maintien du tracé « A » du CFAL :

- 1 - Le passage très contraint dans la balme de Béliigneux et de Bressolles,
- 2 - Les conséquences sur le diffuseur n°6 sur l'A42 et les habitations du personnel de l'A42,
- 3 - Le passage très contraint entre l'A42, la RD 1084 et la voie ferrée Lyon-Genève,
- 4 - Le périmètre SEVESO 1 et 2 de l'usine pétrochimique ARKEMA. La proximité de nombreuses entreprises à rayonnement national ou international, dont l'activité pourrait être gravement affectée par un accident survenant sur une voie ferrée proche (pour exemple, la catastrophe du 7 mai 2007 survenue dans la zone d'activités de Dagneux),
- 5 - Le contournement des communes de Dagneux, Montluel, et La Boisse inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain,
- 6 - Le périmètre de captage des « Churlettes »,
- 7 - L'aire de repos (A42) de Dagneux Sud, dont l'agrandissement vient d'être réalisé,
- 8 - L'installation récente de nouveaux parcs d'activités par la 3CM (Dombes Côtière Activités, ...), appelés à la création de nombreux emplois,
- 9 - La destruction potentielle d'une usine installée en 2006 rue de la Plaine,
- 10 - Les conséquences sur le projet d'extension d'un parc d'activités aux Goucheronnes, inscrit lui aussi au SCOT BUCOPA,
- 11 - Les nuisances sur les zones agricoles à maîtriser, inscrites au SCOT BUCOPA,

12 - Le rayon de courbure incompréhensible autour de la commune de Niévroz,

13 - Le village de Niévroz sinistré par des nuisances supplémentaires :

↳ Emprises foncières,

↳ Habitations à détruire,

↳ Terrains orphelins / délaissés / le mensonge du jumelage avec les infrastructures existantes,

↳ Dépréciation du foncier,

↳ Tissu économique / industriel / agricole / emploi local,

↳ Coût du tracé A (seul) et par rapport au tracé C, et impact sur nos impôts dans les 2 cas,

↳ Risques technologiques et chimiques (TMD),

↳ Visuel / intégration territoriale,

↳ Bruit et nuisances sonores inacceptables. En effet, avant le CFAL entre 40 et 44 dB la nuit sur l'ensemble du Village, avec le CFAL et ses « pseudos protections acoustiques exemplaires » 50 à 53 dB, une pure folie destructrice pour la Santé des populations locales. Pourquoi s'obstiner à ignorer les recommandations de Santé Publique de l'OMS ? Car il s'agit bien là d'une

problématique de Santé Publique (effets biologiques et sanitaires du bruit), les nuisances sonores ayant des effets lourds de conséquence sur l'être humain et son environnement sociétal au sens large !

↳ Inondations : dans le dossier présenté à l'enquête publique, aucune démonstration de l'innocuité du CFAL (tracé A) sur la thématique inondation.

Thématique lourde de conséquences en matière de Sécurité des Biens et des personnes !

14 - L'impact sur une zone fortement urbanisée, qui compte 25 000 habitants et qui est en forte croissance démographique, économique, industrielle et dont la quiétude et la sécurité doivent être préservées. A l'heure où le gouvernement engage la réduction-suppression des « points noirs de cumuls de nuisances », le projet proposé du tracé « A » conduit au contraire à la création incompréhensible d'un « point noir » supplémentaire !

En complément :

Comment ne pas tenir compte de l'Avis de l'Etat dans l'Ain en 2005, qui rejette les fuseaux A et D et préconise le fuseau C ?

Comment ne pas tenir compte du tracé alternatif « C » proposé par les élus locaux, moins long [plusieurs kms], moins cher [200 Millions d' euros] , moins impactant pour les populations [nombre et effet], moins consommateur d'espaces agricoles [cf tromperie du pseudo couplage avec infrastructures existantes], moins destructeur pour le développement économique ?

Comment ne pas tenir compte du tracé alternatif « C » soutenu et demandé par la Chambre des Métiers de l'Ain par un courrier du 21 février 2011 ?

Comment ne pas tenir compte de la Délibération du Conseil d'Administration du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) en date du 28 janvier 2011 qui souhaite le tracé alternatif « C », structurant pour son propre territoire et qui qualifie de chance « quasiment historique » de desservir le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) par un nouveau tracé ferroviaire ?

Comment ne pas tenir compte du courrier des 7 Parlementaires de l'Ain, en date du 29 mars 2010, qui demandent l'arrêt de la procédure et une réévaluation des fuseaux proposés ?

Comment ne pas tenir compte de la position « nouvelle » de la Région Rhône Alpes qui, par la voix de son exécutif, en date du 26 Mai 2011 émet une motion bien différente de la position initiale de 2005 ?

Comment ne pas observer l'inégalité de traitement entre les sections Nord et Sud du CFAL (partie Nord = 48 kms pour 1 500 Millions euros, partie Sud = 22 kms pour 1400 M euros !) ?

Comment ne pas être étonné par ces « virgules baladeuses » qui vont, viennent, disparaissent et resurgissent (à Beynost-Niévroz ou La Boisse-Niévroz) d'une version à l'autre des documents préparatoires, sans motivations ou arguments sérieux, au-delà du simple vice de forme et de procédure ?

Comment ne pas être étonné par la conduite (navigation à vue) du débat public sur le COL (Contournement de l'Ouest Lyonnais) en 2001 ? Le COL est « oublié » à ce jour mais le débat de 2001 a conduit à retenir une version du CFL (Contournement Fret de Lyon) devenue CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise en version multi-usages du contournement Est, avec superposition d'usages fret, TER et TGV ?), encore une belle tromperie et un magnifique vice de procédure. En effet, ce projet de tracé, soumis à l'enquête publique ne correspond en rien à ce qui fût présenté à l'origine du projet ?

Comment comprendre que les études d'impacts traitent abondamment des problématiques liées aux espèces animales ou végétales (crapaud calamite, oedichnème criard et autres orchidées, etc...) et qu'au final ceux-ci soient mieux et plus considérés que l'espèce humaine ? Comment justifier cette inégalité de traitement entre (pour exemple) un « humain-citoyen » et un crapaud ? (que nous aimons bien par ailleurs, mais tout de même un peu de mesure, ne sombrons pas dans les extrémismes intégristes),

Comment comprendre, à la lumière du Grenelle de l'Environnement, un choix qui se fonde sur le développement non durable du tracé A qui se situe dans l'Agglomération Lyonnaise contrairement à son objectif initial (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, objectif partagé et bien légitime par ailleurs), et comment comprendre ce « saut de puce » à 20 Kms du centre de Lyon et qui sera à refaire dans quelques années compte tenu de l'évolution du tissu économique et de la densification de l'habitat sur la Côtière ?

Enfin, comment comprendre ce choix du tracé « A » au regard du discours du Président de la République du 25 octobre 2007 dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement » : « ... je voudrais que cette politique soit d'abord une politique d'adhésion. Il faut avoir le courage de décider autrement, de changer les méthodes, de préférer la décision issue de la négociation plutôt que la décision issue de l'administration ... », alors qu'en effet c'est exactement le contraire qui est proposé ?

Nous avons là un cas concret, un dossier d'intérêt national, voir européen, avec des contraintes locales très fortes, mais néanmoins, une volonté partagée de gérer ce dossier de manière durable alors donnons-nous enfin les moyens de nos ambitions et abordons ce dossier sous l'angle véritable de la concertation éclairée et sincère.

Le Conseil Municipal en appelle à la juste appréhension des responsables et décideurs, afin de veiller à assurer un avenir harmonieux et durable d'un espace qui est à la fois structurant et respectueux de tous, et surtout des intérêts de notre nation.

Il en appelons aussi à vous, vous qui êtes nos **actuels dirigeants**, vous qui nous avez proposé d'adhérer à vos idées et qui avez recueilli ainsi notre confiance : assumez-vous, respectez-nous !

Nous sommes des citoyens mais aussi des électeurs, vos électeurs qui se sont rendus aux urnes **en ayant confiance en votre objectivité et votre sens de l'intérêt collectif**, convaincus de votre volonté profonde d'appréhender avec objectivité les conséquences à moyen et long terme de vos décisions.

2°/ - En conclusion, le Conseil Municipal

- redit son opposition au tracé A conformément à ses délibérations de juin 2005 et 18 Décembre 2008

- demande que le tracé C alternatif soit retenu dans la totalité de son tracé

3°/ - En outre il demande que soit, également pris en compte les avis, observations et propositions consignés dans les documents annexés à la présente délibération à savoir :

- la note de synthèse du conseil municipal du 31 Mai 2011 et ses annexes

- le rapport du Cabinet TTK d'Avril 2011 intitulé « Rapport d'Expertise d'un tracé alternatif pour le Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise » ainsi que

- le rapport du Cabinet SAFEGE relatif aux incidences hydrauliques du CFAL sur la commune

Fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus



Je certifie que le présent acte a été publié ou notifié
selon les règlements en vigueur
NIEVROZ le 03 Juin 2011

Le Maire

Le Maire

P.BATTISTA