

# Contribution du Syndicat Mixte du SCOT Val de Saône Dombes au débat public sur le projet de LGV POCL

---

*Le Syndicat mixte du Val de Saône Dombes, composé de 6 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, porte le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Val de Saône Dombes sur un périmètre rassemblant 37 communes et près de 60 000 habitants. Le territoire SCOT s'étend le long de la vallée de la Saône, ainsi que sur une frange Ouest de la Dombes. Son développement est étroitement lié aux grandes agglomérations de Villefranche-sur-Saône, Lyon et Mâcon. Sur le tracé du projet de Ligne à Grande Vitesse "Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon" (LGV POCL), ce territoire représente les derniers kilomètres au Nord avant son articulation à Lyon.*

**Suite à la réunion du bureau du Syndicat Mixte du SCOT Val de Saône Dombes le 13 janvier 2012, les élus ont affirmé leur volonté d'inscrire leur voix au sein du débat actuel sur le projet de LGV POCL et de faire connaître à la commission particulière du débat public ainsi qu'à Réseau Ferré de France, le positionnement du SCOT Val de Saône Dombes et les enjeux soulevés par l'accueil de cette infrastructure sur le territoire.**

## **I. Les enjeux de la traversée du Val de Saône, un territoire naturel sensible**

Le syndicat mixte souhaite rappeler les enjeux d'une traversée par la LGV POCL d'un territoire naturel fragile que représente le SCOT Val de Saône Dombes. En effet, ce territoire constitue la porte Ouest de la Dombes et à ce titre, recèle un patrimoine naturel préservé par le SCOT pour son intérêt environnemental, paysager et culturel. Il s'agit entre autre, des zones humides (étangs et marais) caractéristiques de la Dombes et uniques en France, identifiées comme site Natura 2000 pour la fragilité et la rareté des espèces sauvages, animales et végétales, et de leurs habitats. Le syndicat mixte souhaite ainsi rappeler qu'une étude en cours, portée par la Région Rhône-Alpes, viendra bientôt valider l'opportunité d'un Parc Naturel Régional sur ce périmètre reconnaissant ainsi la richesse naturelle de ce territoire et l'importance de le protéger. La variante Mâcon-Lyon de la LGV POCL opérant un doublement de la LGV Paris Lyon Marseille existante viendrait accentuer la fragmentation actuelle des habitats naturels et accroître les menaces de disparition de ce site sensible.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise a identifié sur le territoire du SCOT Val de Saône Dombes de vastes coupures vertes articulant des corridors écologiques entre le Beaujolais et la Dombes afin de préserver des échanges écologiques entre les vastes ensembles naturels et de structurer les paysages par des coupures de l'urbanisation. Cette fonction de transversale verte que remplit le territoire du Val de Saône ne doit pas être mis à mal par l'arrivée de la LGV POCL. Deux coupures vertes intangibles sont identifiées : entre l'agglomération de Jassans-Riottier et la commune de Saint Didier de Formans, ainsi qu'au niveau de Parcieux et de la limite sud de Reyrieux. Conformément à la DTA, le SCOT préserve ces espaces transversaux en les défendant de tout développement résidentiel ou économique.

Enfin, le SCOT a identifié sur le territoire les terres de grande valeur agronomique qu'il s'agit de protéger pour ne pas mettre en péril une activité agricole aujourd'hui solide mais sous pression urbaine. Le milieu agricole a déjà été lourdement impacté par la ligne TGV Paris Lyon Marseille actuelle qui traverse le territoire de part en part grevant ainsi près de 500 ha de terres agricoles et naturelles en estimant qu'un faisceau ferré de TGV nécessite une emprise de 10 ha au kilomètre. Le potentiel doublement de la ligne sur le tronçon Mâcon-Lyon renforcerait l'effet de segmentation que subit le territoire et viendrait menacer une fois de plus non seulement l'activité agricole existante mais également sa valeur structurante sur le paysage du Val de Saône.

## **II. Le Projet POCL, une fonctionnalité d'aménagement du territoire**

Il s'agit aujourd'hui, avec le projet de développement d'une ligne nouvelle, de ne pas faire le choix d'une subjective simplicité technique envisageant le doublement du tronçon Lyon-Mâcon, mais de construire un projet qui réponde au cahier des charges de l'Etat ainsi qu'aux exigences de développement du territoire Français. Sous cet angle, écarter les territoires de l'ouest Rhône-Alpin et du Grand Centre d'une desserte ferroviaire moderne en privilégiant un itinéraire par Mâcon ne semble pas opportun. Il s'agit de construire un axe ferroviaire insérant Roanne au sein d'un réseau de grandes agglomérations, qui préfigure également l'opportunité d'une transversale Ouest/Est assurant la liaison entre l'Atlantique (Bordeaux, Nantes) et les Alpes. Cette variante par Roanne semble être le seul choix développant une nouvelle fonctionnalité d'aménagement du territoire.

Les 13 SCoT fédérés au sein de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, dont le SCoT du Val de Saône Dombes, s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce vaste territoire qui devrait compter plus de 3 200 000 habitants en 2030 (plus de la moitié de la population de la région Rhône-Alpes). Cette vision est articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun. La desserte de Roanne par le projet LGV POCL est cohérente avec les objectifs de développement de ce territoire métropolitain, qui construit une ouverture solide vers l'Ouest en renforçant la légitimité de la polarité roannaise au sein de la métropole lyonnaise.

## **III. La problématique du raccordement à l'agglomération lyonnaise**

Le bureau du SCOT Val de Saône Dombes souhaite attirer une vigilance sur l'impact d'une telle infrastructure sur le fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais aujourd'hui en limite de capacité. Les propositions sur le raccordement de la LGV POCL ne donnent pas de solutions concrètes afin d'éviter la saturation de l'entonnoir de Saint-Clair au Nord de l'agglomération lyonnaise. L'arrivée du TGV sur Lyon ne doit pas se faire au détriment de l'amélioration de la performance de la desserte TER ; une priorité pour les territoires de la couronne lyonnaise. Le projet de LGV POCL doit être conduit en cohérence avec la démarche de réflexion sur l'amélioration du nœud ferroviaire et s'articuler selon son calendrier d'action. De plus, le syndicat mixte soulève la question d'un raccordement direct vers l'aéroport Lyon Saint Exupéry qui permettrait de désengorger l'arrivée par le nord de l'agglomération lyonnaise.

Le sud du territoire du SCOT est particulièrement concerné par l'arrivée de la LGV POCL sur Lyon et son raccordement au nœud ferroviaire. En effet, quelque soit la variante choisie (Mâconnaise ou Roannaise), le projet devra se raccorder à la LGV Paris-Lyon-Marseille existante ou à la ligne classique PLM afin d'entrer dans l'agglomération lyonnaise et desservir les gares de Perrache et Part-Dieu. Cette articulation au réseau existant soulève de grandes inquiétudes de la part des communes du sud du SCOT Val de Saône Dombes (Trévoux, Reyrieux, Massieux, Parcieux, Civrieux...). Les élus du syndicat mixte appellent à une prise en considération des

potentiels impacts sur ce secteur déjà très contraint par le développement urbain, et les infrastructures de transport. La problématique de la traversée de la Saône s'ajoute à celle d'un tissu urbain dense sillonné d'un réseau important d'infrastructures telles que la RD 933 et les autoroutes A6, A 46 et A 406, la ligne TGV Paris Lyon Marseille existante. Il s'agit également de prendre en compte la contrainte environnementale d'une coupure verte imposée par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise localisée sur la commune de Parcieux.

Le tracé d'un raccordement TGV avec toutes les contraintes techniques que la grande vitesse implique, s'avère très délicat dans cette zone. Ainsi le passage de cette nouvelle infrastructure ne peut s'envisager sans l'association des collectivités territoriales concernées ainsi qu'une réflexion plus approfondie englobant tous les moyens et structures de transports pouvant avoir un impact sur l'environnement et l'évolution des systèmes écologiques.

En conclusion, si la variante par Mâcon semble soulever des enjeux environnementaux forts et accabler encore le territoire qui a déjà contribué au développement du transport ferré grande vitesse sans en connaître les bénéfices, la variante par Roanne n'en est pas moins complexe quant à son articulation au réseau ferré existant dans un secteur fortement contraint et densément habité. Le syndicat mixte souhaite que les éléments de vigilance rappelés ici soient examinés et affiche la volonté de prendre part à la concertation dans l'étude plus fine du tracé de la future ligne TGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

**La Présidente,  
Jacqueline FOURNET**



Stamp: SYNDICAT MIXTE VAL DE SAONE DOMBES de JASSANS RIOTTIER