

NFL L'impact du projet à l'égard de Villeurbanne

En fait c'est à partir du passage de la voie ferrée sur l'avenue Verguin (entre les serres du parc et le lycée du parc) en direction de la Part Dieu que les difficultés se présentent pour la construction de 2 voies supplémentaires en aérien sur la partie Nord du NFL ; Ce n'est donc pas sur le territoire de Villeurbanne mais de Lyon

En effet comme les mesures données en annexe le montrent, l'emprise actuelle de la voie ferrée est suffisamment généreuse sur la section Rhône/Verguin pour l'ajout de voies supplémentaires **côté parc cet non côté Stalingrad**

On a besoin de 10 mètres supplémentaires soit 30 mètres au total pour 6 voies. Au niveau du passage souterrain entre Stalingrad et le Parc au droit de l'avenue du 11 novembre (dit porte de la Voute) on dispose de 44 mètres entre le mur de soutènement côté Stalingrad et le mur de soutènement côté parc. Plus au sud ce mur disparaît au bénéfice du bas du talus qui descend du niveau des voies sur une profondeur de 10 mètres

Cette emprise se réduit de moitié sur le pont enjambant Verguin pour passer à 20 mètres. Mais avant d'atteindre le pont on peut rogner des mètres nécessaires au détriment d'une zone de dépôts de matériaux destinés à l'entretien du Parc, ainsi que plus en amont le réalignement de l'arrière du bâtiment de l'orangerie

En amont du passage au droit de 11 Novembre jusqu'au Rhône la reconnaissance n'a pas été faite

Mais là encore la plate forme SNCF est apparemment généreuse. quelques mètres pourraient être pris éventuellement sur rebord du talus sans altérer l'intégrité du parc. En cas de besoin Il faudrait savoir si les deux saute moutons, (construits dans les années 1950 pour éviter les cisaillements) sur le tronçon Rhône Verguin, seraient toujours pertinents avec l'ajout des 2 voies supplémentaires

Quant au pont sur le Rhône il faudrait l'élargir d'une dizaine de mètres, mais nécessairement côté aval donc sans aucun impact sur le plan d'eau de la Feyssine qui est en amont du pont routier parallèle au pont du chemin de fer S'il fallait gagner du terrain à un endroit quelconque côté Stalingrad il y aurait possibilité d'une escalade d'au maximum 5 mètres couvrant la contrevoie au boulevard servant de stationnement aux voitures le long du mur de soutènement de la voie ferrée.

Quant aux nuisances sonores redoutées par les élus villeurbannais elles sont minimes. Aujourd'hui les nuisances ferroviaires sont souvent moindres que celles d'un trafic routier intense, plus régulières, plus intermittentes ;

Dans le cas présent toutes les circulations sont tractées électriquement à des vitesses réduites qui ne doivent pas excéder 50km/h

Seuls les convois de marchandises sont les plus bruyants. Mais il y en a relativement peu , et à terme ils devraient utiliser le CFAL

Il faut ajouter que tous les immeubles en façade de Stalingrad sont des immeubles de bureau bien insonorisés et inoccupés la nuit .

L'auteur de ces lignes habitant à 100 mètres de la courte avenue Verguin n'entend pas les trains

En conclusion la contribution apportée le 3 juin 2019 par la ville de Villeurbanne au débat public n'est en rien convaincante en raison de l'absence d'une étude suffisamment chiffrée et approfondie, de supputations aléatoires, d'arguments erronés tel que la mention d'un impact sur la zone de la Feycine, de l'absence de propositions alternatives ; Il est choquant que la classe politique fasse chorus pour une préférence à la solution de loin la plus onéreuse, au mépris de la dépense publique et au prix de tous les inconvénients que présentera la gestion d'une gare souterraine et l'inconfort qui en résultera pour les usagers de la gare réputée être la première gare de correspondance du réseau français

JC Reverchon

11/07/2019