

Saisine CCBS

Requalification de la voie ferrée Virieu le Grand – Peyrieu

Création d'une voie multimodale

Synthèse

Décision de l'Assemblée Plénière du 25 / 04 /2023 sur proposition de l'EA

Préambule :

Le projet de requalification de la voie ferrée en voie multimodale s'entend à l'orée des années 2026/2030 dans un contexte de transition énergétique qui sera, à ce moment-là, autant politique que contraint. La saisine qui nous est demandée est par conséquent prospective dans un environnement général instable ou il est compliqué de se projeter de manière concrète sur une période à forte amplitude. Toutefois, ce temps long nous permet d'envisager toutes les options possibles, dans un processus d'étapes aboutissant à un choix politique définitif.

En effet, en 2026/2030 pour le sujet qui nous concerne et dans une volonté de contribuer aux nouveaux enjeux de mobilité, nous ne disposerons probablement pas encore des ressources énergétiques nécessaires pour accompagner l'augmentation importante de la demande en électricité, tout en faisant face, d'ores et déjà, à un ensemble de contraintes réglementaires, légales et fiscales.

Prospective territoriale :

Dans cette trajectoire complexe et sans avoir encore une stratégie des Mobilités Territoriales bien définie, l'EPCI de Bugey Sud se positionne dans ces préoccupations futures, au travers de son Projet de Territoire, à savoir :

2-Préserver les ressources, le capital environnemental et la qualité de vie dans le territoire.

4 grands objectifs :

- Préserver les ressources et anticiper les effets du changement climatique.
- Organiser une mobilité plus durable.
- Promouvoir un aménagement du territoire plus respectueux de la hiérarchie territoriale et des équilibres du territoire et développer une stratégie de sobriété foncière.
- Organiser la transition énergétique du territoire

La CCBS aura également à concevoir ses projets en tenant compte de la loi d'orientation des mobilités, (Journal officiel le 26 décembre 2019). Une loi qui transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple :

« Des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. »

Avec une priorité donnée :

- Aux transports du quotidien.
- Aux solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement.
- A la volonté de tirer parti de la révolution numérique pour proposer de nouveaux services aux usagers.
- Aux transports plus propres, avec notamment l'inscription dans la loi de la fin des ventes de voitures neuves à énergies fossiles carbonées d'ici 2035.
- Au déploiement de la recharge électrique.
- Au développement à grande échelle des zones à faibles émissions.

La Loi d'orientation des Mobilités demande aux régions que d'ici 2024, elles assurent à leurs citoyens une continuité territoriale dans leur déplacement. Il est prioritaire que les villes mettent en place des solutions pour assurer une mobilité durable et sereine pour demain. Un Projet de voie verte multimodale, sous réserve des nombreuses contraintes techniques et légales, rentre dans le périmètre de réflexion de ces travaux.

Le projet de voie, un enjeu de transition énergétique.

La volonté de l'Etat est de donner une impulsion forte pour encourager les actions concrètes des collectivités locales qui peuvent contribuer à :

- Atténuer les effets du changement climatique,
- Encourager la réduction des besoins d'énergie et de développement des énergies renouvelables locales,
- Faciliter l'implantation de filières vertes en vue de créer des emplois.

Le projet de voie s'inscrit naturellement dans l'ensemble des dispositifs accompagnant la politique nationale en vigueur au moment de sa réalisation.

D'ores et déjà la région favorise le déploiement des plateformes de l'efficacité énergétique dans les EPCI. Les collectivités locales ont déjà, au moins partiellement, la

responsabilité de la planification, à l'échelle intercommunale, de la transition énergétique.

Pour accompagner celle-ci la CCBS aura au fil du temps, la responsabilité d'investissements structurants, notamment dans les transports qui soient cohérents avec le plan d'ensemble. Dans ce sens, la CCBS sera demain le moteur de cette transformation profonde avec le soutien de l'Etat qui accompagnera les projets innovants de notre Collectivité Locale dans le cadre d'appel à projets.

Ces projets rentreront dans le périmètre des « Territoires à énergie positive pour la croissance verte ».

A partir de maintenant, l'ensemble des dispositifs légaux et fiscaux d'aides à la Transition Ecologique viseront à développer les Territoire à énergie positive.

Les actions des territoires à énergie positive.

Un Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique ou la collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe.

Parmi les six domaines d'actions prioritaires dans ces territoires :

- La réduction de la consommation d'énergie par le développement des transports propres ce qui implique le développement des énergies renouvelables sur place avec par exemple : la pose de panneaux photovoltaïques sur les équipements publics, par l'achat de voitures électriques, le développement des transports collectifs et du covoiturage...

Dans ce contexte et à partir du tracé de la voie multimodale, il nous paraît important d'évaluer la réalisation d'une politique globale des transports collectifs à privilégier, s'appuyant sur le triangle Belley-Virieu-Culoz. Dans ces conditions préalables, à nos yeux, déterminantes :

Pour le CODEV, les différentes options envisageables sont :

1/ -Ne rien faire et conserver l'empreinte foncière comme réserve dans le cadre des ZAN et ZEN prévues dans la loi Climat et Résilience.

2/ -Conserver la voie ferrée, en la réhabilitant pour la remise en route d'une solution de transport collectif sur rail, transportant du public et/ou des marchandises (petit fret)

3/ -Protéger un patrimoine foncier inestimable sous la forme d'une bande de circulation longue de 22kms afin de réaliser une voie piétonne d'agrément, de

loisir ou sportive. L'ensemble s'intégrant de manière différente, dans les particularités des communes traversées.

4/ -Réaliser une piste cyclable supplémentaire, sur tout ou partie du tracé mais qui porte le risque d'être considéré comme aggravant le déficit des solutions de déplacement, au seul profit des cyclistes.

5/ -Rééquilibrer l'offre de transport en mode doux en faveur des populations non désireuses ou non concernées par le vélo et la marche à pied, sur des distances supérieures à 2kms par l'apparition de navettes autonomes.

6/-Proposer que le tracé offre plusieurs modes de transport différents mais complémentaires, par tronçons, en fonction des difficultés et de la géographie du parcours.

7/-Après avoir intégré un processus d'accroissement de nos ressources énergétiques propres par l'équipement de l'ensemble des toitures publiques, (en capacité d'accueillir un équipement) et des espaces dédiés au sol, en panneaux photovoltaïque. Transformer la partie du tracé la plus favorable en ombrière photovoltaïque afin de contribuer à l'augmentation de nos ressources non carbonées et permettre d'équiper en bornes de rechargement les différentes plateformes créés sur le tracé, en même temps que de proposer sur celles-ci les interconnexions avec l'environnement proche et concernant des mobilités présentes et à venir (autres modes de déplacements collectifs, individuels ou partagés).

8/-Transformer la longueur complète du tracé en mode de transport autonome par navette pour les particuliers et le petit fret (logistique du dernier kilomètre) afin de diminuer le transport carboné sur les axes routiers en proximité, tout en augmentant significativement l'offre de solutions de mobilité à la population.

9/-Coupler un équipement électrique et autonome sur le tracé avec la mise en place d'une navette roulante de type « Projet Marguerite » desservant Belley et l'ensemble des communes et hameaux longeant la voie, en arête de poisson et sur une distance de 10 kms.

10/-Dans une réflexion anticipatrice plus large, dégagée de toute contrainte matérielle, technique et financière, remplacer la réflexion d'une solution au sol par celle d'un transport aérien, par câbles, là où sa réalisation pourrait être possible et cela pour contourner les contraintes techniques ci-après désignées.

Les contraintes :

Le principe de la multimodalité :

Au vu de sa faible largeur, en particulier sur les 27 ouvrages d'art, la plateforme semble impropre à une utilisation multimodale, c'est-à-dire inapte à supporter simultanément plusieurs modes de déplacement. Par ailleurs, même s'il a été assoupli récemment, l'article R 110-2 du Code de la Route interdit la plupart des véhicules motorisés sur une voie verte. L'option multimodale paraît donc difficile à imaginer sur l'intégralité du tracé.

Une fois le tracé rendu à la Collectivité (voir dossier complet CODEV et études de P. Gaillard), les contraintes principales impropres à une seule solution intégrale concernent :

- La largeur de la plateforme. Les ponts métalliques (27). Les ouvrages d'art et les remblais.
- La protection contre les chutes de pierres, la traversée des voies sécantes (48 passages à niveaux à sécuriser dont huit sont problématiques, dangereux ou très dangereux) et les entraves à la circulation routière. La tranquillité du voisinage. La traversée insécure de zones économiques.
- Le transfert de gestion. Les coûts de fonctionnement inhérents à la conservation de la plateforme. Les investissements sur un foncier éventuellement non maîtrisé. Les transferts des droits et obligations.

Production photovoltaïque :

La voie est orientée dans un axe Nord/Sud, il est donc possible d'envisager l'implantation d'un parc photovoltaïque sur une partie significative du tracé pour rendre une solution roulante et autonome viable en énergie. En outre, il sera notamment nécessaire d'examiner la possibilité d'implantation sur la plateforme, qu'il sera compliqué d'élargir, mais aussi les conditions de raccordement au réseau RTE, ainsi que la vulnérabilité de l'équipement au risque d'incendie.

En conclusion :

Pour répondre aux contraintes légales le projet doit s'intégrer dans une vision stratégique globale des déplacements dans le territoire, par déclinaison de temps (déplacements inférieurs à 20mns et inférieurs à 10 kms), pour concurrencer favorablement le déplacement personnel.

Le projet se réalisera probablement dans un contexte de précarité économique et financière et sûrement dans un esprit de sobriété énergétique le contraignant à être le plus autonome possible. Il s'agira également de rechercher l'efficacité la plus performante entre les services rendus à la population, le coût d'investissement et le coût de son fonctionnement. Cette efficacité dépendra beaucoup de la soutenabilité, de l'orchestration et de la planification des politiques publiques mises en place par le Gouvernement à l'orée des années 2030

Par ses contraintes géographiques et techniques, le projet, si celui-ci comporte un volet matériel roulant, s'appuiera sur des déplacements de courte durée, sur un mode autonome et n'utilisant pas ou peu, les ressources du réseau d'alimentation électrique, pour ne pas participer aux risques de pénurie d'électricité prévisibles au versant des années 2030.

Le projet impliquera de servir et desservir des populations, de connecter et rapprocher un écosystème économique composé de nombreuses zones pavillonnaires, en contact avec des usines à traverser. Cette situation particulière nécessitera des aménagements déjà demandés par les entreprises, notamment à Belley. Pour cela, la dimension générale de l'aménagement du territoire aura également son mot à dire.