



AVIS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NORD ISÈRE

AVIS SUR LE TRACÉ DU CFAL SUD ET LE FRANCHISSEMENT DU RHÔNE

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2014 |

INTRODUCTION

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LE TRACÉ DU CFAL SUD LANCÉE PAR LA PRÉFECTURE DE RÉGION, LA CONFÉRENCE MÉTROPOLITAINE DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT A ÉTÉ SAISIE. COMME C'EST LE CAS HABITUELLEMENT, CHAQUE ENTITÉ REND UN AVIS QUI LUI EST PROPRE.

C'EST DONC LE TRAVAIL QUI EST MENÉ ICI PAR LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NORD ISÈRE QUI TIENT NÉANMOINS À ÉVOQUER EN PRÉAMBULE CERTAINS ÉLÉMENTS QUI EXPLIQUENT LA DIFFICULTÉ QU'IL A PU AVOIR POUR DONNER UN AVIS PLUS DÉTAILLÉ, COMME IL L'AURAIT SOUHAITÉ ET COMME IL A L'HABITUDE DE LE FAIRE :

- LE DÉLAI POUR RENDRE CET AVIS EST EXTRÊMEMENT COURT PUISQUE LA CONSULTATION DURE TROIS MOIS ALORS QUE LE PROJET EST TRÈS COMPLEXE, AVEC UN DOSSIER DE CONSULTATION DE PLUSIEURS CENTAINES DE PAGES. DANS

LE CADRE DU TRAVAIL MÉTROPOLITAIN, LE TEMPS DE RÉFLEXION EST EXTRÊMEMENT RÉDUIT ET NE PERMET PAS UNE ANALYSE ASSEZ FINE DE TOUTES LES IMPLICATIONS DE TEL OU TEL TRACÉ ;

- SI LE PROJET DE CFAL EST ÉVIDEMMENT UN ENJEU À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, SON TRACÉ N'IMPACTE PAS DIRECTEMENT LE TERRITOIRE DE LA CAPI. CEPENDANT, LES MODIFICATIONS QU'IL PERMETTRA PAR RAPPORT AUX MOBILITÉS DOIVENT ÊTRE ÉVALUÉES.

NÉANMOINS, LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT NORD ISÈRE ENTEND RAPPELER ICI PLUSIEURS PRINCIPES, QUI SONT ISSUS D'UNE VISION PLUS GLOBALE DU PROJET ET QUI NE PRENNENT PAS FORCÉMENT EN COMPTE TOUTES LES IMPLICATIONS EXTRÊMEMENT TECHNIQUES QUE TELLE OU TELLE DÉCISION PEUT BIEN PROVOQUER.

LE PRINCIPE MÊME DU CFAL

Le Conseil de Développement Nord Isère tient tout d'abord à signaler l'importance qu'il accorde au projet de CFAL et à sa place dans la dynamique métropolitaine lyonnaise. En effet, il permet de désengorger le nœud ferroviaire lyonnais, qui constitue, à l'heure actuelle, un véritable souci et a un impact non négligeable sur la robustesse de la ligne entre Lyon et Grenoble notamment.

Ce CFAL doit aussi permettre une facilitation de raccordement à la plate-forme multimodale de Lyon Saint-Exupéry à partir de tous les centres importants de la Région Rhône-Alpes. Cela permettra de faire de cet espace un réel hub combinant offres aéroportuaire et ferroviaire.

De plus, dans une vision à l'échelle nationale et européenne, un tel équipement apparaît comme essentiel dans une logique de développement du fret ferroviaire, et d'inscription dans un réseau appelé à s'amplifier dans les prochaines années au niveau européen. L'essor économique de la Région Rhône-Alpes et sa place dans les grands flux de marchandises dépend aussi d'un tel projet.

Du point de vue du territoire de la CAPI, il apparaît important que le tracé retenu puisse permettre, particulièrement en transport passagers, de créer une liaison directe entre la CAPI et Saint-Etienne et entre la CAPI et Vienne. En effet, ainsi, les quatre territoires du Pôle Métropolitain seraient reliés entre eux sans que l'utilisateur soit obligé d'effectuer un changement à Lyon.

Néanmoins, ce projet, aussi important qu'il soit, doit répondre à plusieurs objectifs nécessaires. Le premier est celui de respecter l'environnement traversé ainsi que les populations qui se trouvent à proximité. En effet, avec un tel projet, les nuisances et les risques sont importants. Ils doivent être évalués et mis en perspective. Ainsi, une attention toute particulière doit être apportée au fait d'enfouir le plus possible ce tracé afin de réduire les nuisances visuelles et auditives. Le deuxième est celui d'une maîtrise budgétaire puisque, les finances publiques n'étant pas extensibles à l'infini, le projet se doit d'être le plus raisonnable financièrement.

LE CHOIX DU TRACÉ POUR LA PARTIE SUD

Sur le choix précis du tracé, le Conseil de Développement Nord Isère a des difficultés à se faire un avis très tranché par rapport aux différents scénarios présentés. Ainsi, les options qu'il propose sont issues de réflexions globales.

- Pour le secteur 1, il apparaît évident que l'option sud, qui nécessite l'aménagement d'une raquette de retournement, n'est pas envisageable car, de fait, elle réduit fortement l'influence du site de Sibellin. Dans cette optique, c'est l'option nord, nécessitant le moins de travaux sur la plateforme actuelle, qui est préconisée.
- Pour le secteur 2, l'option centre est celle qui demande le moins de travaux (pas de déplacement de l'actuel échangeur autoroutier) et est donc privilégiée.
- Pour le secteur 3, la question ne se pose pas puisqu'un seul tracé est proposé.
- Pour le secteur 4, le Conseil de Développement considère qu'il n'est pas assez spécialiste pour juger la façon dont les deux parties du CFAL peuvent être reliées.
- Pour le franchissement du Rhône, le choix se porte sur les deux fuseaux nord, dans la mesure où l'utilisation des ponts (le nouveau et l'existant) semble plus souple.

CONCLUSION

DANS UN TEMPS IMPARTI COURT, ET AVEC UNE VISION SANS DOUTE TROP PARCELLAIRE DE L'ENSEMBLE DU PROJET, LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT A RENDU UN AVIS SUR LE TRACÉ DE LA PARTIE SUD DU CFAL. IL A AUSSI RAPPELÉ

L'IMPORTANCE DE TOUT LE PROJET TOUT EN N'OUBLIANT PAS LES OBJECTIFS ESSENTIELS DE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN AINSI QUE DE MAÎTRISE DES COÛTS.

