

Est Lyonnais : les opposants au CFAL reçus au ministère des Transports

Ce jeudi, Fracture (Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement) et des élus locaux ont pris leur bâton de pèlerin jusqu'au cabinet du ministre des Transports à Paris. Leur but : « Défendre ensemble les populations impactées par les deux projets de contournement, routier et ferroviaire prévus dans l'Est et le Sud-Est lyonnais », indique Fabienne Marguier, vice-présidente de Fracture. Ce rendez-vous s'inscrit dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités.

« Des offres de mobilités alternatives »

La délégation a redit « non » au report du trafic de transit sur l'A46, dans le cadre du déclassement des autoroutes A6-A7. Élus et riverains redoutent une répercussion principale sur les populations de ce secteur : la pollution atmosphérique. Fracture propose à l'État et à la Métropole de réfléchir à des « offres de mobilités alternatives. La demande est de faciliter les déplacements locaux avec la prolongation de la ligne D du métro de Vénissieux jusqu'à Corbas-aérodrome, la réouverture de plusieurs gares ferroviaires dont celle de Saint-Pierre-de-Chandieu et de Ternay pour contribuer à créer un véritable RER lyonnais, la réalisation de parcs-relais de stationnement, et la mise en place de navettes de bus-express pour le secteur ».

La problématique du nœud ferroviaire lyonnais

Par ailleurs, ils refusent le fuseau choisi par l'État pour le tracé du futur contournement ferroviaire sud. En février, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait livré ses préconisations d'investissements dans les transports pour les 20 prochaines années. Il proposait que la création du contournement ferroviaire de l'agglomération soit remise « à beaucoup plus tard », soit après 2037.

Les membres de Fracture sont sceptiques quant à cette recommandation. Car, en 2011, le Conseil général de l'environnement et du développement durable spécifiait que le nœud ferroviaire lyonnais était une priorité. Cette instance estimait que le CFAL « est un intrant, c'est-à-dire qu'il est important pour régler la problématique du NFL », soulignait alors Gilbert Barnachon, vice-président de Fracture.

Un tracé alternatif loin de l'agglomération

Pour l'association, « c'est bien le tracé de transport de fret et de marchandises dangereuses qui pose problème, car il passera dans l'agglomération lyonnaise ». Le tracé traverserait un secteur où se trouve « un nombre important de groupes scolaires et de réserves d'eau. Il concentre les risques de nuisances (usines Seveso) dans des zones urbanisées ».

Le tracé emprunterait la gare de triage de Sibelin à Feyzin, « le long de l'A7 où des dizaines de milliers de véhicules sont pris dans les congestions quotidiennes d'une zone déjà dangereuse ».

La Fédération et les élus rappellent qu'ils soutiennent le report du fret routier sur le ferroviaire. Mais ils « exigent un autre tracé du contournement de l'agglomération lyonnaise. Ils ont proposé une alternative plus à l'est qui minimise les risques vis-à-vis des populations et qui contourne vraiment l'agglomération ».

« Le directeur de cabinet du ministère des Transports a pris note des orientations concernant la mobilité. Il a été très attentif aux alertes exposées vis-à-vis des deux contournements, ferroviaire et autoroutier ».



La délégation reçue par le cabinet ministériel était composée des membres de Fracture et d'élus (au premier plan) : Claude Bosio (pour le Nord-Isère), Caroline Abadie (8 e circonscription de l'Isère), Raphaël Ibanez (Communauté de communes de l'Est lyonnais) et Jean-Luc Fugit (11 e circonscription du Rhône).
Photo DR