



www.frapna.org

Communiqué de presse

Le 9 Avril 2010

Derniers soubresauts du projet d'autoroute A48 (Ambérieu – Bourgoin Jallieu)

Les lobbies économiques et du BTP organisent encore une réunion à grands frais de publicité, pour tenter de ressusciter le projet d'autoroute A48 Ambérieu - Bourgoin Jallieu (réunion "ProInfras"¹, CCI de Villefontaine, Nord Isère, 16h00 le 9 avril).

Ce projet fait partie du doublement de l'A7 (vallée du Rhône). Pourtant, la partie Grenoble – Sisteron (A51) de cet axe a été abandonné devant **son inutilité, son coût, les problèmes géologiques et son impact environnemental catastrophique**. Le tunnel autoroutier sous la Bastille à Grenoble vient de faire l'objet d'un avis négatif d'Enquête Publique, soulignant qu'il "*aggrave incontestablement la saturation de ces voiries (accès à l'agglomération grenobloise, et notamment A480, A41) et le problème des bouchons*".

Le projet d'A48 est contraire aux engagements du Grenelle de l'Environnement, à l'urgence du changement climatique, et à la qualité de vie rhônalpine. **Il entraînerait la périurbanisation de l'île de Crémieu, générant une augmentation massive de la circulation automobile**, y compris sur les axes secondaires et dans les zones rurales à proximité, avec nuisances, pollutions, et rejets de CO₂.

Il couperait en deux les sites Natura 2000 du plateau du Nord Isère et annihilerait le projet de Parc Naturel Régional².

Ce projet n'a aucune utilité (sauf dans la conception périmée de doubler l'A7) car la A432 permet déjà de contourner Lyon à l'est (par Saint-Exupéry) et il est directement concurrentiel au transfert modal des marchandises de la route vers le rail. Le coût énorme de l'A48, qui traverse des zones à risque géologique, obérerait tout investissement dans les transports collectifs, bien plus producteurs d'emplois.

Aussi, la FRAPNA demande à l'Etat de confirmer clairement une fois pour toute l'abandon de ce projet et souhaite que l'effort soit porté sur l'amélioration du réseau routier existant (les routes nationales et départementales), le transfert sur rail des marchandises (plate-forme de chargement à Ambérieu - Leyment, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise parties nord et sud ...) et du réseau ferroviaire (desserte TER, tram-train de Crémieu, voies réservées bus express ...)³.

Contacts presse :

FRAPNA Région : Christopher Thornton – 06 80 72 70 75

Réseau Territoires France Nature Environnement : Jean-Paul Lhuillier – 06 81 62 20 80

Lo Parvi : Raphaël Queda – 04 74 92 48 62

La FRAPNA, Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (www.frapna.org), association Loi 1901 reconnue d'utilité publique, est membre de FNE, France Nature Environnement (www.fne.asso.fr).

¹ Cf. Annexe 1 page suivante

² Cf. Annexe 2

³ Cf. Annexe 3

Annexes

1. Intérêts particuliers versus intérêt public

L'association "ProInfras", composée d'élus et de syndicats patronaux avec des valeurs du siècle dernier, continue à promouvoir l'augmentation de la circulation de voitures et de camions, et à vouloir étaler le béton et le goudron pour faire travailler le BTP.

Pour eux, ce n'est pas seulement l'A48, mais surtout la possibilité d'ouvrir le Nord Isère et l'Isle de Crémieu à des ZAC, des lotissements, des giratoires, et des dessertes d'interconnexion.

Pour les habitants, ce sera la périurbanisation, plus de circulation, moins de qualité de vie, et bien sûr la fin du projet de Parc Naturel Régional de l'Isle de Crémieu (coupé en deux par le projet) ... alors que ce Parc pourrait apporter un véritable développement économique durable.

Les échangeurs prévus sur les communes de Courtenay et de Saint Chef entraîneront un accroissement journalier de l'ordre de 5 à 10 000 véhicules sur la N75 (soit environ un doublement du trafic existant) et les routes départementales, notamment sur les RD522, RD143 et RD19 autour de Saint-Chef et de Saint-Savin. La déviation de la N75 à Morestel (8 000 véhicules/jours) ne servirait plus à rien et le centre-ville de Morestel serait à nouveau livré au trafic des poids lourds et des voitures ...

Les cantons de Crémieu et de Morestel deviendraient les cités dortoirs de Lyon et de la plaine de l'Ain et la pression sur le foncier augmenterait, mais avec une qualité de vie détruite: défiguration des paysages traditionnels, barrières créées entre les populations en coupant les communes en deux, bruit de fond des milliers de véhicules en transit...

2. Milieu naturel et agriculture impactés

L'A48 traverserait le plateau de l'Isle Crémieu (entre La Balme Les Grottes et Cessieu), site écologique majeur qui figure dans le réseau Européen Natura 2000, constitué de milieux très variés : étangs, prairies humides, tourbières, forêts...

L'A48 serait réalisée en « déblai-remblai », ce qui créerait une barrière infranchissable entre le secteur Est et Ouest de l'Isle Crémieu. Ainsi, de nombreux corridors biologiques seraient anéantis, rendant très aléatoire une conservation durable des espèces.

Par ailleurs, le remembrement lié à la réalisation de l'autoroute (1km d'autoroute entraîne le remembrement de 250 ha) modifierait profondément les structures agricoles et impliquerait une réduction du nombre d'exploitants.

Enfin, l'A48 sonnerait le glas du projet de Parc Naturel Régional des Boucles du Rhône en cours sur ce territoire, en détruisant à toujours sa richesse naturelle et paysagère !

3. Des alternatives positives

La FRAPNA propose d'investir non pas dans l'A48, mais dans des infrastructures qui contribueront au développement durable du territoire, conformément aux orientations du Grand Projet Rhône-Alpes (signé entre les territoires du Nord Isère et la Région) d'une ville durable, exemplaire en éco-aménagement du territoire:

- Le CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, parties nord et sud) qui aura le double effet de favoriser les TER et la performance du fret ferroviaire ;
- La Transalpine Fret avec la mise en service dès la fin de cette année de la modernisation (gabarit B1⁴ + exploitation européenne ERTMS⁵) de la ligne ferroviaire historique Ambérieu – Modane – Italie pour la circulation des trains de conteneurs et du ferroutage ;
- La mise en œuvre de la plate-forme de chargement des camions sur les trains à Ambérieu/Leyment ;
- Le renforcement de la fiabilité des services ferroviaires passagers TER ainsi que l'augmentation de leur capacité ;
- L'aménagement de voies réservées et de feux prioritaires et la mise en services de lignes Express Bus, notamment sur les Autoroutes A42 et A43, en complémentarité avec les TER ;
- Le projet de tram - train Lyon – Crémieu ;
- Le développement massif des itinéraires cyclables (véloroutes, voie verte, piste ou bande cyclable) et des stationnements vélos (arceaux, parcs à vélo, locaux dédiés).

⁴ Le gabarit B1 permet le passage de la quasi-totalité des trains de marchandises (convois complets, combiné, ferroutage, ...)

⁵ ERTMS = European Rail Traffic Management System est le système d'exploitation ferroviaire le plus performant afin d'avoir une capacité et une sécurité optimales sur une ligne ferroviaire.