

Afin de répondre aux préoccupations exprimées lors de la consultation, en particulier du fait de la réduction du linéaire de passages couverts face aux contraintes hydrogéologiques, je souhaite que les conditions d'insertion permettant de limiter les impacts du projet sur les territoires traversés soient définies de manière optimale sur l'ensemble du tracé de la partie sud du CFAL. Les estimations de coût du projet feront clairement apparaître le coût des mesures d'insertion permettant de répondre aux objectifs fixés.

S'agissant de la définition de l'emplacement du nouveau franchissement du Rhône, je souhaite disposer de l'analyse comparative approfondie des options de fuseau à l'étude. Cette analyse devra tenir compte, entre autres, des conditions d'insertion du nouvel ouvrage et de l'ensemble des problématiques ferroviaires d'exploitation et de maintenance.

Il convient par ailleurs de mieux préciser le séquençage optimal pour la réalisation du nouveau franchissement du Rhône et le reste du CFAL, à la lumière de l'évolution prévisionnelle des trafics.

J'insiste sur le fait que toutes les solutions proposées devront garantir le respect de l'objectif de haute qualité d'insertion du projet fixé par la décision ministérielle de 2009, en participant notamment à un rétablissement efficace des continuités écologiques, à l'optimisation de l'impact du projet sur les surfaces et les itinéraires agricoles et à une amélioration de la qualité d'insertion paysagère. Elles seront définies en concertation, sous votre égide, avec les acteurs des territoires directement concernés et les représentants des entreprises ferroviaires, de manière à aboutir à une solution partagée.

J'attends un rendu de ces études et de votre rapport complémentaire à l'été 2017 pour pouvoir procéder ensuite à la définition du tracé retenu et de ses caractéristiques, dans la perspective de permettre la qualification de l'opération en projet d'intérêt général (PIG) et ainsi préserver sa capacité de réalisation, le moment venu. Cette décision permettra également d'arrêter le coût de l'opération. L'enquête publique devra alors être organisée dans un calendrier cohérent avec l'échéance de réalisation du projet, envisagée au-delà de 2030 suivant les conclusions de la Commission « Mobilité 21 » qui constituent la référence du Gouvernement en matière de planification des infrastructures de transport, et en tenant compte de l'horizon prévisionnel de saturation des infrastructures existantes.

Enfin, je souhaite que la démarche de protection des riverains contre les nuisances ferroviaires au sein de la vallée du Rhône puisse se poursuivre, au-delà des 21 millions d'euros déjà mobilisés par les partenaires. À cet effet, je vous demande d'engager une concertation avec les collectivités territoriales sur la définition d'une nouvelle tranche de travaux de résorption des points noirs bruit ferroviaires à traiter en priorité, en vue de leur inscription dans le cadre d'une prochaine contractualisation pluriannuelle entre l'État et les collectivités locales de la région Auvergne – Rhône-Alpes.



Alain VIDALIES