



*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le - 3 AVR. 2007



référence : D07004374

à

Monsieur Jean-Pierre LACROIX
Préfet de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Objet : Contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est un maillon essentiel de l'itinéraire fret Nord-Sud reliant l'arc méditerranéen au Benelux. Pour offrir une alternative crédible à la route, cet aménagement doit proposer des services compétitifs, comme les autoroutes ferroviaires longue distance, dont Perpignan-Luxembourg est une première concrétisation. Le CFAL contribuera aussi pour partie à l'acheminement des trafics de fret depuis ou vers l'Italie, via la nouvelle liaison transalpine Lyon - Turin.

D'autre part, ce projet structurant confortera la position stratégique de la région Rhône-Alpes, située à l'intersection des axes de communication nord-sud et est-ouest et constituera une opportunité de pérenniser son développement économique.

Par ailleurs, le CFAL permettra de limiter significativement le volume des circulations de fret au sein du noeud ferroviaire lyonnais. Sa mise en service libérera également de la capacité sur certains axes du réseau urbain et périurbain, ce qui contribuera au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs de la Région Rhône-Alpes.

Enfin, la réflexion sur le CFAL s'accompagne de l'examen des différentes options d'amélioration de la desserte ferroviaire du secteur de l'aéroport de Saint-Exupéry.

Le CFAL a fait l'objet d'un débat public en 2001-2002. La décision ministérielle du 16 mai 2003 a ensuite fixé le cahier des charges des études préliminaires pour la section Nord et demandé à Réseau Ferré de France de définir un périmètre d'études pour la section Sud en pleine concertation avec les acteurs locaux du territoire.

.../...

*Hôtel de Floquet
246 Boulevard Saint Germain 75007 Paris*

Le 26 décembre 2005, sur votre proposition, j'ai décidé de retenir le fuseau « A » pour la partie Nord du contournement après la consultation locale des élus, des riverains et des associations tenue au printemps 2005.

A cette occasion, j'ai demandé à RFF de soumettre à mon approbation le dossier d'études préliminaires correspondant.

J'ai également souhaité qu'une vision d'ensemble de l'itinéraire soit préservée en intégrant dans la réflexion la partie sud. Dans cette perspective, j'ai demandé à RFF de réaliser les études préliminaires afin de fixer le fuseau d'une nouvelle infrastructure sur cette section avant l'enquête publique de la section Nord. J'ai demandé d'examiner en particulier les possibilités de jumelage avec la ligne grande vitesse et écarté la variante consistant à doubler la ligne existante entre Grenay et Saint-Fons.

1. Sur le dossier d'études préliminaires et les études d'APS de la partie nord

Réseau ferré de France m'a adressé en février dernier le dossier d'études préliminaires de la partie Nord.

Après analyse des études de RFF, je confirme la suppression du raccordement voyageur dans le secteur de Beynost, compte tenu de son utilité très réduite.

Dans le cadre des études d'avant-projet-sommaire, je demande que RFF et le comité de pilotage du projet poursuivent et approfondissent l'étude des fonctionnalités voyageurs en collaboration étroite avec les autorités organisatrices de transport afin de préciser les synergies possibles entre les différents projets, les besoins d'infrastructures pour les voyageurs et les capacités de financement de ces dessertes.

Je souhaite également que les études de trafic soit mises à jour pour assurer la cohérence avec les études de trafic menées au titre du projet Lyon-Turin. Les études socio-économiques devront être approfondies, notamment pour préparer le dossier d'enquête publique.

Sur le plan environnemental, les études d'impact de l'avant-projet sommaire devront être particulièrement précises et détaillées pour évaluer, dès le stade de l'APS, les mesures compensatoires visant à protéger les riverains et les espaces naturels afin d'assurer la meilleure information du public au cours de l'enquête publique de l'opération.

En particulier, j'ai appelé l'attention de RFF sur les dispositions à retenir pour évaluer et maîtriser le risque hydraulique et hydrogéologique, notamment à l'approche de la traversée du Rhône. Par ailleurs, l'étude des ouvrages d'art, notamment des tranchées, devra confirmer l'absence d'impact important sur les nappes.

D'une manière générale, RFF veillera à assurer le rétablissement systématique des routes départementales et des voies communales interceptées, sauf accord local.

Sous ces conditions, je valide donc le dossier d'études préliminaires et confirme à RFF l'engagement des études d'avant projet sommaire de la partie nord avec l'objectif de respecter les échéances précédemment arrêtées pour la concertation sur ce projet.

En particulier, vous organiserez une consultation locale fin 2007 à l'issue des études sur la section sud afin de définir le programme d'ensemble de l'itinéraire préalablement au lancement de l'enquête publique de la section nord. Celle-ci devra être lancée en 2008 conformément à la décision du 4 décembre 2006 prise à l'issue du débat public sur l'organisation des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Parallèlement, j'ai demandé à RFF, sous l'égide du comité de pilotage que vous présidez, de mener une étude concernant la réalisation du projet par phases successives.

L'objectif de cette étude sera de définir les phases fonctionnelles les plus pertinentes et d'en préciser l'ordre de réalisation pour les fonctions suivantes :

- offrir en priorité un itinéraire fret de qualité pour les liaisons Nord-Sud et pour l'accès à la nouvelle liaison ferroviaire vers l'Italie,
- accompagner le développement des services d'autoroute ferroviaire,
- améliorer la desserte des zones logistiques et plate formes intermodales existantes et à venir,
- permettre la desserte de Saint Exupéry à partir des principales villes de Rhône-Alpes et au-delà, si les études confirment la pertinence de telles dessertes.

Cette étude analysera notamment l'horizon de saturation des itinéraires de référence.

Enfin, je vous demande de bien vouloir inscrire aux travaux du prochain comité de pilotage du projet, prévu au début de l'été, le choix définitif relatif à l'option de passage à Saint-Exupéry afin d'associer pleinement les élus concernés au processus d'études et de décisions.

J'ai demandé à RFF, de donner, le cas échéant, au maître d'ouvrage du projet LESLYS toutes les garanties techniques, fonctionnelles et foncières pour que ce projet se réalise sans retard.

2. Sur le volet « communauté de communes de Montluel »

Le 8 février 2006, j'ai confié au directeur général de la Mer et des Transports une mission d'évaluation des impacts du projet et d'analyse technique du tracé sur le secteur de la communauté de communes du canton de Montluel, secteur fortement impacté et concerné par le passage d'infrastructures importantes.

Sur la base de ses conclusions, j'ai décidé d'approfondir la concertation avec les élus et partenaires économiques de la communauté de communes. Cette nouvelle démarche a consisté à développer de manière transparente une approche comparative entre une analyse fine des impacts du tracé retenu et des possibilités de mesures compensatoires d'une part, et le développement de véritables variantes d'autre part.

Le 9 février dernier, vous m'avez adressé le compte-rendu de ces travaux.

Les élus se sont prononcés à l'unanimité en faveur du tracé en variante passant en tunnel long sous le camp de La Valbonne. Toutefois, cette solution présente un surcoût de 470 M€. Je note également que les études conduites par RFF sur l'insertion du fuseau A apportent des réponses précises aux quatorze points très sensibles détectés lors de cette concertation, et que l'estimation de l'ouvrage a été augmentée de 70 M€, traduisant concrètement la mise en place de mesures d'adaptation et de protection complémentaires.

En conséquence, les mesures d'insertion suivantes accompagneront la mise en oeuvre du fuseau « A » :

- Le franchissement des Balmes de Bélieneuve se fera au moyen d'une tranchée couverte. A la sortie de cette tranchée couverte, le CFAL sera en jumelage strict avec l'A42 pour éviter les impacts sur le tissu industriel.

- Le diffuseur de Balan sera franchi en tranchée couverte afin de rétablir les bretelles d'accès.

- Le franchissement de la voirie communautaire et de la voie ferrée Lyon - Ambérieu par le CFAL se fera au même niveau que l'A42 pour réduire les impacts. Par ailleurs, le CFAL devra être compatible avec le projet de déviation de la voirie communautaire. J'ai demandé à RFF d'examiner la possibilité d'une réalisation anticipée des ouvrages de franchissement ferroviaires et de leurs raccordements. Un soin tout particulier sera apporté à la prise en compte des activités agricoles dans le secteur. Le secteur de la ferme du Terray pourra notamment être protégé par des protections phoniques adaptées.

- L'aire de Dagneux sera franchie en tranchée semi-couverte.

- Au niveau des entreprises en bordure de l'A42 (zone de Dagneux Sud) et du futur parc d'activité des Goucheronnes, le passage du CFAL se fera en tranchée semi-enterrée pour limiter l'emprise foncière, les impacts visuels et acoustiques.

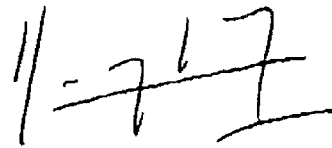
- Dans le secteur de Niévroz, le rayon de courbure sera réduit au maximum pour éloigner le CFAL du village et un soin particulier sera porté aux protections visuelles et acoustiques. En particulier, le village sera protégé par une protection phonique qui sera fermée au droit du hameau du Sablon. Par ailleurs, les conséquences sur les activités d'extraction de matériaux présentes ou à venir au sud-ouest de Niévroz devront être minorées et, le cas échéant, les exploitants devront être indemnisés si une pleine compatibilité des projets ne pouvait être assurée.

Vous coordonnerez le projet de requalification des berges et du canal du Rhône dans le secteur de Niévroz élaboré par les collectivités territoriales auquel RFF apportera son concours. Cette démarche, pleinement complémentaire de celle pilotée par le conseil général du Rhône, aura pour objectif d'assurer la reconquête des berges du Rhône canalisé en les valorisant grâce à des aménagements intégrant notamment des liaisons douces.

J'ai demandé à RFF de bien vouloir tenir compte de ces engagements dans le cadre des études d'APS. Je souhaite également que le comité de suivi mis en place dans le cadre de ces études complémentaires poursuive sa mission sous votre présidence.

3. Sur les fuseaux de passage de la section sud du contournement ferroviaire

J'ai demandé à RFF de privilégier la recherche de fuseaux s'appuyant sur les emprises de la LGV Méditerranée, et en tout état de cause d'exclure les variantes longeant le Val d'Ozon.



Dominique PERBEN