

LE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LYON

Information du préfet de la région Rhône-Alpes – février 2006

Le mot du Préfet de Région

Le développement du transport des marchandises par le mode ferroviaire est un des grands enjeux de la politique des transports en France et en Europe. L'actualité s'est chargée de nous en rappeler l'urgence, avec l'épisode neigeux que nous venons de connaître et ces milliers de poids lourds bloqués sur les autoroutes.

Une des conditions pour réussir ce pari du transfert modal est la modernisation des infrastructures, et le contournement de Lyon est un maillon prioritaire sur l'axe Nord-Sud, appelé également « la magistrale Eco-Fret ». Après le débat public de 2001 – 2002, la décision ministérielle du 16 mai 2003 a fixé son cahier des charges des études préliminaires. Sur cette base, Réseau Ferré de France a conduit les études de définition de fuseaux de passage de la section nord.

Les élus des collectivités concernées, les organismes économiques, les associations ont été consultés sur les résultats de ces études. Leurs avis ont été recensés et transmis au ministre qui a pris une décision le 26 décembre 2005 dont l'essentiel est repris dans ce document. Le ministre choisit le fuseau de passage de la section Nord du contournement et fixe les bases pour les études préliminaires de la section Sud.

J'attache de l'importance à ce que chacun soit informé des suites données à cette première consultation. D'autres consultations et d'autres décisions suivront. Elles viendront ponctuer des phases d'études et de dialogue qui doivent permettre de mettre en œuvre ce projet stratégique à l'échelle nationale et européenne dans les meilleures conditions, et notamment de trouver des solutions pour une bonne insertion dans les territoires concernés.

Pour ceux qui souhaiteraient en savoir davantage, des informations plus complètes restent disponibles auprès de RFF ou de la DRE Rhône-Alpes.

Le préfet de la région Rhône-Alpes,
préfet du Rhône



Jean-Pierre LACROIX

La consultation de l'été 2005 en quelques chiffres

- Dossier de consultation distribué à 700 exemplaires
- 300 organismes consultés
- 8 réunions publiques
- 22 réunions de présentation
- 125 avis exprimés

La décision ministérielle du 26 décembre 2005 (extrait)

« De l'ensemble des avis, je retiens tout d'abord que l'opportunité du projet n'est pas contestée ce qui valide les conclusions du débat public préalable. L'intérêt de sa réalisation est même fréquemment souligné comme une condition du renouveau de la performance du fret ferroviaire ou comme une condition nécessaire pour un report modal efficace de la route vers le rail.

Je décide de retenir le fuseau A

Ensuite, sur la base de votre rapport, je décide de retenir le fuseau A, qui rencontre un large soutien des différents acteurs du territoire, limite les impacts sur les territoires traversés et offre des possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes.

Cependant, j'ai demandé à RFF de veiller à prendre en compte dans les études d'avant-projet sommaire une insertion du tracé particulièrement soignée dans son environnement par un traitement efficace et renforcé des nuisances acoustiques des zones urbanisées les plus proches du tracé, notamment pour les communes déjà concernées par des infrastructures routières ou ferroviaires existantes.

D'autre part, le périmètre des études d'avant-projet sommaire prendra en compte la ligne existante dans le secteur de Niévroz afin d'approfondir les conditions du raccordement provisoire à la ligne Ambérieu - Lyon. Il conviendra également de préciser dans quelle mesure le CFL permettra des circulations de trains de voyageurs.

En ce qui concerne la desserte de la gare de Saint-Exupéry, deux variantes de passage au niveau de la plate-forme étaient présentées. Une option dite « centre », jumelée à la LGV à l'ouest de la gare TGV et une option à l'est, jumelée à l'autoroute A432.

Je retiens de la consultation que cette desserte de l'aéroport est reconnue comme un vecteur de développement du pôle d'échange de façon quasi unanime. En revanche, je considère qu'il ne m'est pas possible à ce stade des études et de la concertation de trancher définitivement sur les options de passage dans le secteur de Saint-Exupéry. Ce point fait partie des fonctionnalités qui doivent être approfondies, ce qui conduit à

poursuivre au niveau de l'avant-projet sommaire l'étude des deux variantes locales de tracé. Il s'agira notamment de préciser les meilleures solutions pour répondre à la fois aux besoins du fret et des voyageurs. Il s'agira aussi de prendre en compte le projet LESLYS et de s'assurer de la bonne articulation des deux projets.

Je prends acte que le coût de l'option A est estimé à ce stade par Réseau Ferré de France à 1250 M€ (valeur janvier 2004) pour la variante de desserte de Saint-Exupéry par le centre et à 1370 M€ pour la variante desservant l'aéroport par l'est.

en intégrant dans la réflexion la partie sud

Je partage le souci largement exprimé de préserver une vision globale de l'itinéraire en intégrant dans la réflexion la partie sud.

Aussi, il me paraît nécessaire de réaliser dès à présent des études fonctionnelles et de définition de fuseau pour une infrastructure neuve pour la section sud à l'intérieur du périmètre joint en annexe.

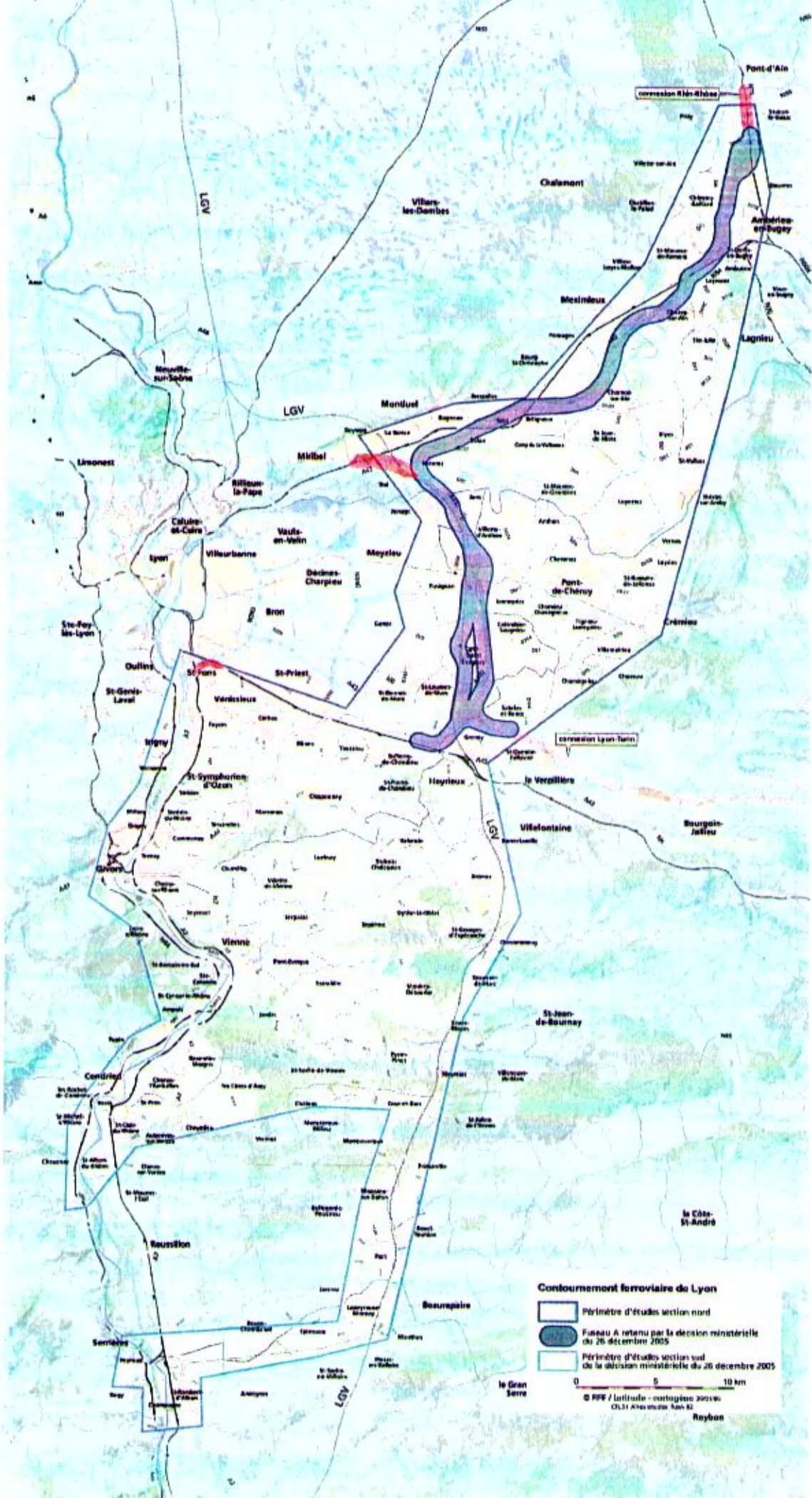
Les premières auront pour objectif de déterminer la capacité des lignes existantes pour déterminer l'horizon de saturation de l'itinéraire actuel. Les secondes étudieront les fuseaux possibles pour une infrastructure neuve, éventuellement jumelée avec la LGV Méditerranée.

Je souhaite qu'une nouvelle consultation soit organisée à l'issue de ces études sur la section sud afin qu'à son terme, je puisse définir le programme global du projet de contournement ferroviaire de Lyon avant le lancement de l'enquête publique de la section nord qui pourrait se tenir, en toute hypothèse, en 2009.

Sur ces bases, j'ai demandé à RFF de soumettre à mon approbation pour le mois d'avril 2006 le dossier d'études préliminaires qui permettra d'achever la phase en cours et de lancer dès mi-2006 les études d'avant-projet sommaire.

Enfin, je souhaite que vous puissiez assurer la plus large communication de ces décisions avec la collaboration des services de RFF. »

(fin de l'extrait)



Fuseau A et périmètre d'étude de la partie sud

Les prochaines étapes

- Achèvement du dossier d'études préliminaires de la section nord soumis à l'approbation du ministre en charge des transports (1^{er} semestre 2006)
- Lancement des études d'avant-projet sommaire de la section nord (2^{ème} semestre 2006)
- Réalisation des études de capacité des lignes ferroviaires existantes (2^{ème} semestre 2006)
- Réalisation des études de définition de fuseaux de passage de la section sud (2007)
- Consultation des acteurs du territoire (2008)
- Définition du programme global du contournement ferroviaire de Lyon (2009)

Pour en savoir plus:

Réseau Ferré de France
Direction régionale Rhône-Alpes Auvergne
78, rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

Denis Cuvillier, chef de projet
denis.cuvillier@rff.fr

Direction régionale de l'équipement
165, rue Garibaldi
BP 3203
69401 Lyon Cedex 03

Christian Maisonnier, directeur adjoint
christian.maisonnier@equipement.gouv.fr

ECHEANCIER ANNONCE PAR LE PREFET LORS DE LA REUNION DE PRESENTATION AUX ELUS du 6/02/06

