

République Française

*Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du Territoire*

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Paris, le **15 AVR. 2009**

Le Secrétaire chargé des Transport

à

**Monsieur le Préfet de la région Rhône-
Alpes, Préfet du Rhône**

Par décision ministérielle du 4 septembre 2008, je vous ai demandé de lancer la consultation sur les études préliminaires des sept fuseaux de passage de la partie Sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Cette large consultation locale, qui s'est tenue du 12 novembre 2008 au 15 février 2009, a permis de recueillir les avis et les observations de l'ensemble des collectivités locales, élus, publics, associations, services de l'Etat et milieux économiques concernés par ce projet. Suite au comité de pilotage du 3 mars 2009, vous m'avez adressé le bilan de cette consultation.

Le dossier de consultation et les présentations du projet effectuées lors des réunions publiques, ont permis de réaliser une analyse comparative objective des sept fuseaux de passage envisagés en termes d'impacts sur les territoires, l'environnement et les populations, ainsi qu'en termes de fonctionnalités et de coûts.

Le bilan de la consultation permet de répartir les fuseaux en deux catégories fonctionnelles bien distinctes selon que le raccordement à la vallée du Rhône se situe au nord ou au sud de Vienne.

Il apparaît que les fuseaux de passage se raccordant au sud de Vienne proposent une solution de contournement trop éloignée de l'agglomération pour se substituer au réseau existant et assurer la desserte des sites ferroviaires majeurs (Sibelin, chantier de Vénissieux) et des pôles industriels et logistiques du sud de l'aire urbaine de Lyon. Par ailleurs, ces fuseaux ne permettraient pas les liaisons est-ouest intéressant les départements de la Loire et de la Haute-Loire. Ainsi, les fuseaux de passage se raccordant au sud de Vienne, ne répondent que partiellement aux objectifs fixés par le cahier des charges du projet arrêté à l'issu du débat public. Leur coût est par ailleurs élevé, notamment pour ce qui concerne le fuseau « Jumelage LGV Valloire ».

En outre, en l'absence d'avis favorable exprimé sur les deux fuseaux intermédiaires « Véga Sud Viennois » et « Jumelage LGV Plateau de l'Amballan » au cours de la consultation, le comité de pilotage du 3 mars 2009 a proposé leur abandon. En effet, ces fuseaux cumulent, les inconvénients précités et ceux des solutions empruntant des vallées transversales.

Compte-tenu de ces éléments, je considère que les fuseaux « Véga Sud Viennois », « Jumelage LGV Plateau de l'Amballan » et « Jumelage LGV Valloire » ne peuvent être retenus pour la poursuite des études.

S'agissant du fuseau intermédiaire « Sévenne », je prends également acte que le comité de pilotage du 3 mars 2009 a proposé son abandon en l'absence d'avis favorable et afin d'éviter les inconvénients du passage dans la vallée de la Sévenne. Dans ces conditions, je confirme également l'abandon de ce fuseau.

Le dossier de consultation montre enfin que les fuseaux de passage se raccordant au nord de Vienne sont les plus courts, les moins coûteux et qu'ils répondent de façon plus complète à l'ensemble des fonctionnalités fixées dans le cahier des charges du projet. En effet, les fuseaux « A46 - Sibelin Nord », « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord » et « A46 - Sibelin Sud » permettent d'acheminer l'ensemble des trafics fret (trafic de transit et trafic en relation avec le site de Sibelin). Ils rendent ainsi possible un développement accru des services de transport de voyageurs sur les lignes ferroviaires existantes. Ils offrent également des possibilités d'amélioration qualitative de la desserte entre les agglomérations du Département de la Loire et l'est de la région Rhône-Alpes, en particulier l'aéroport de Saint-Exupéry.

Parmi ces trois fuseaux, le fuseau « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord » occupe une place particulière en proposant une infrastructure nouvelle ayant le moins d'impact sur le tissu urbain. L'existence d'un couloir non bâti relativement large rend sa réalisation moins complexe. Ce fuseau présente l'avantage d'une forte proportion de passages couverts, ce qui génère un plus faible effet de coupure et permet une meilleure insertion dans les territoires.

Aussi, ai-je demandé au Président de RFF, de poursuivre les études sur le fuseau « Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord ». Je lui ai également demandé d'approfondir la problématique liée au nouveau franchissement du Rhône au nord de Vienne et précisez le fuseau de 1 000 m présenté dans le dossier de consultation afin de prendre en compte les contraintes spécifiques identifiées à ce stade des études. Le dossier d'études préliminaires relatives à ce fuseau devra être soumis à mon approbation avant la fin du mois de juillet 2009.

Le dossier des études d'avant-projet sommaire du fuseau A amélioré de la partie nord du CFAL devra également être soumis à mon approbation à cette échéance afin de garantir une instruction cohérente entre les parties nord et sud du CFAL.

Dans ce contexte, je tiens à ce que la poursuite du projet s'inscrive de manière exemplaire dans les nouveaux principes découlant du Grenelle de l'Environnement.

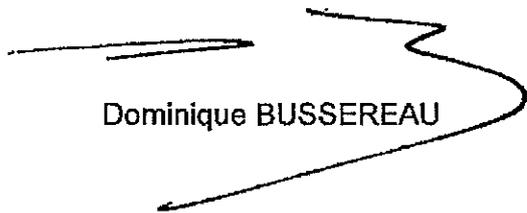
Ainsi, je souhaite que les études conduites par RFF définissent un haut niveau d'insertion de la nouvelle infrastructure, examinent finement ses conséquences environnementales et apportent un soin particulier à développer des réponses précises pour réduire ses impacts, notamment s'agissant des effets de coupure dans les territoires concernés.

La question de la circulation des trains de fret sur les lignes existantes a été largement débattue au cours de la consultation. Aussi, je souhaite que des solutions soient étudiées afin d'accompagner les augmentations prévisibles des circulations ferroviaires sur les lignes ferrées existantes, notamment en matière de lutte contre les nuisances sonores. Si ces aménagements ne relèvent pas strictement du projet de contournement, ils en sont les compléments nécessaires. Dans cette optique d'insertion territoriale exemplaire, je vous demande de mettre en place un comité spécifique dédié à l'élaboration d'un programme adapté de mesures de protections acoustiques sur les voies existantes des rives droite et gauche de la Vallée du Rhône, en accordant une attention particulière aux zones qui sont d'ores et déjà identifiées comme des points noirs bruit.

Ce comité sera le lieu privilégié d'association des collectivités locales concernées. Je vous demande de me faire part de l'avancement de ses travaux, auxquels seront étroitement associés vos services au mois de juillet 2009.

Enfin, la section Saint-Fons - Grenay de la voie ferrée Lyon - Grenoble est une des sections les plus chargées du nœud ferroviaire lyonnais. En effet, les études de capacité de l'itinéraire Saint-Fons - Grenay conduites par RFF ont révélé que cette section était saturée aux heures de pointe, indépendamment de toute augmentation des circulations de fret. Dans ce contexte et afin d'accompagner la croissance des trafics dans les meilleures conditions possibles, j'ai demandé au Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable de nommer un de ses membres afin de conduire une mission de coordination des réflexions prospectives sur le nœud ferroviaire lyonnais. Cette mission permettra notamment d'étudier différents scénarios d'aménagements en précisant leur opportunité, la consistance des travaux associés et leur horizon de pertinence. Chacun de ces scénarios devant porter une attention particulière aux mesures permettant une meilleure insertion des voies ferrées dans les tissus urbains qu'elles traversent.

Je vous demande d'assurer, avec la collaboration des services de RFF, une large communication sur l'ensemble de ces décisions.



Dominique BUSSEREAU