



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

Paris, le 26 DEC. 2005



référence : D05013742

à

**Monsieur Jean-Pierre LACROIX**  
**Préfet de la Région Rhône-Alpes**  
**Préfet du Rhône**

**Objet** : Contournement ferroviaire de Lyon : décision ministérielle donnant suite à la consultation du printemps 2005

Le Comité interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire a confirmé le 18 décembre 2003 l'intérêt du contournement ferroviaire de Lyon (CFL). Il a alors demandé à Réseau Ferré de France de poursuivre les études engagées afin de définir un fuseau de passage pour cette infrastructure.

Le CFL répond en effet à plusieurs enjeux importants. Il constitue d'abord un maillon essentiel de l'itinéraire nord-sud reliant l'arc méditerranéen au Bénélux qui permettra d'offrir des services compétitifs par le rail et proposera ainsi une alternative crédible au mode routier, notamment par le développement d'autoroute ferroviaire longue distance dont Perpignan-Luxembourg est une première étape. Il 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 CFL permettra de limiter significativement le volume des circulations de fret au sein du nœud 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 CFL s'accompagne de l'examen des différentes options d'amélioration de la desserte ferroviaire du secteur de l'aéroport de Saint-Exupéry.

... / ...

Le CFL a fait l'objet d'un débat public en 2001-2002. Le bilan du débat public a été publié en mars 2002 par la Commission nationale du débat public et la décision ministérielle du 16 mai 2003 a fixé le cahier des charges des études préliminaires.

Les objectifs fixés étaient doubles. Il s'agissait d'une part d'engager sur le périmètre nord, entre le secteur d'Ambérieu et la ligne Lyon-Grenoble, les études pour aboutir à une proposition de fuseaux de passage. D'autre part, il vous était demandé de poser les bases de la concertation sur la partie sud à partir des études préparées par RFF afin de proposer à l'approbation ministérielle un périmètre d'étude.

Les études préliminaires menées par Réseau Ferré de France sur la partie nord ont conduit à proposer quatre fuseaux dans le périmètre d'études. Le fuseau A, le plus à l'ouest, longe les infrastructures routières ou ferroviaires existantes. De plus en plus décalés vers l'est, les fuseaux B, C et D créent une coupure nouvelle dans le territoire, jusqu'à contourner largement l'aéroport pour ce qui concerne le fuseau D.

En mai 2005, vous avez officiellement lancé la consultation en sollicitant l'avis des acteurs du territoire sur le choix du fuseau kilomètre parmi les options présentées pour la partie nord du projet. Plus de trois cent élus, collectivités territoriales, organismes consulaires et socioprofessionnels, milieux associatifs ont été ainsi consultés.

En premier lieu, je tiens à souligner la qualité de la concertation menée par les services de la Préfecture de région et par ceux de RFF. Grâce à leur mobilisation, leur écoute et leur disponibilité, la consultation a été non seulement large et ouverte mais aussi mobilisatrice puisque les expressions sur le projet ont été nombreuses.

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.

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.

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.

Dominique PERBEN