

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Paris, le **28 AVR. 2016**

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

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

Référence: D16005762

Objet : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - Projet de DM
tracé partie sud

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) vise à constituer un itinéraire alternatif attractif pour le trafic fret de transit, en cohérence avec l'objectif assigné aux corridors de fret européens pour lesquels Lyon constitue un nœud important.

Sa réalisation a intégralement été classée par la Commission « Mobilité 21 » parmi les projets de secondes priorités, dont les travaux ont vocation à être engagés au-delà de 2030, la Commission ayant estimé que les premières actions devaient porter sur le nœud ferroviaire lyonnais (NFL). Afin de préciser et d'actualiser l'horizon de réalisation du projet, la Commission « Mobilité 21 » a toutefois recommandé la poursuite des études et des procédures, afin de préserver la capacité à insérer au mieux, le moment venu, le CFAL dans son environnement.

Vous m'avez transmis, le 4 août dernier, le bilan de la consultation locale qui s'est déroulée du 6 octobre 2014 au 6 janvier 2015 et qui a porté, d'une part, sur les options de tracé de la partie sud du CFAL, au sein du fuseau retenu dans la décision ministérielle du 15 avril 2009, et, d'autre part, sur les options d'emplacement du nouveau franchissement du Rhône.

Au regard de ce bilan, qui fait apparaître qu'il demeure de fortes interrogations sur l'inscription du projet au sein de son environnement humain et naturel, je souhaite qu'une phase d'études supplémentaire soit menée afin de tenir compte au mieux des interpellations des acteurs du territoire sur les modalités d'insertion du projet.

Je tiens d'abord à réaffirmer que la poursuite de ces études doit s'inscrire dans le fuseau « Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord », choisi dans la décision ministérielle du 15 avril 2009, s'agissant du fuseau apportant les réponses les plus adaptées aux objectifs ferroviaires assignés au projet, tant pour les circulations de transit que de desserte, compatible avec l'objectif de moindre impact sur le tissu urbain constitué et permettant de maîtriser le coût du projet. Pour la définition du tracé au sein de ce fuseau, je souhaite disposer, préalablement à la prise de décision sur les suites à donner, des conclusions de l'étude de dangers sur la gare de triage de Sibelin et des suites qui pourront lui être données, ainsi que d'une analyse comparative approfondie des options 2 et 3 pour le raccordement à la partie nord du CFAL.

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