

Contournement de l'agglomération lyonnaise :



Suite au mini Grenelle le 19 mai à Villieu-Loyes-Mollon, le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, a confirmé la poursuite des études sur le fuseau A entre Ambérieu-en-Bugey et l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Il devrait se faire en jumelage avec les autoroutes A42 et A432.

Ligne de la Dombes

La ligne entre Lyon et Bourg-en-Bresse, qui dessert la Dombes, est la seule ligne à voie unique convergeant vers les grandes gares lyonnaises que sont Part-Dieu et Perrache. Cependant, les contraintes d'exploitation et les temps de trajets dissuasifs limitent aujourd'hui le recours au train.

Le projet de modernisation de la ligne de la Dombes vise à renforcer la desserte du nord-est de l'agglomération lyonnaise, essentiellement urbaine, et des villes et villages du plateau nord de la Dombes. En augmentant les fréquences et la régularité des trains, la ligne gagnera en attractivité.

Le montant global des travaux est de 60 M€, cofinancés principalement par la Région Rhône-Alpes et RFF dans le cadre du contrat d'objectifs.

Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, a confirmé le 4 septembre 2008 la poursuite des études du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (tronçon nord) sur la base du fuseau A, entre Ambérieu-en-Bugey et l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry. Cette option correspond à un tracé du contournement ferroviaire en jumelage étroit avec les autoroutes A42 et A432. Le ministre relance également les études du tronçon sud, entre Grenay et la vallée du Rhône.

Cette décision a été prise après un processus de concertation approfondi, qui s'est poursuivi pendant 3 ans et dont la dernière étape a été le «mini-Grenelle» du CFAL nord, le 19 mai 2008 à Villieu-Loyes-Mollon.

Le fuseau A avait été choisi en décembre 2005, après consultation des élus, associations, milieux économiques et adminis-

trations, entre quatre options de passage envisageables. La possibilité de jumeler le nouveau tracé aux autoroutes existantes, ou au tracé de la ligne à grande vitesse, a conduit à privilégier le fuseau A, de façon à éviter une nouvelle coupure dans ce territoire déjà fortement équipé en infrastructures.

A la demande des élus, Réseau Ferré de France (RFF) a étudié en 2006 une variante en tunnel long sous le camp militaire de la Valbonne: le surcoût de cette variante s'élevait à 470 M€, ce qui a conduit le ministre à la rejeter en avril 2007.

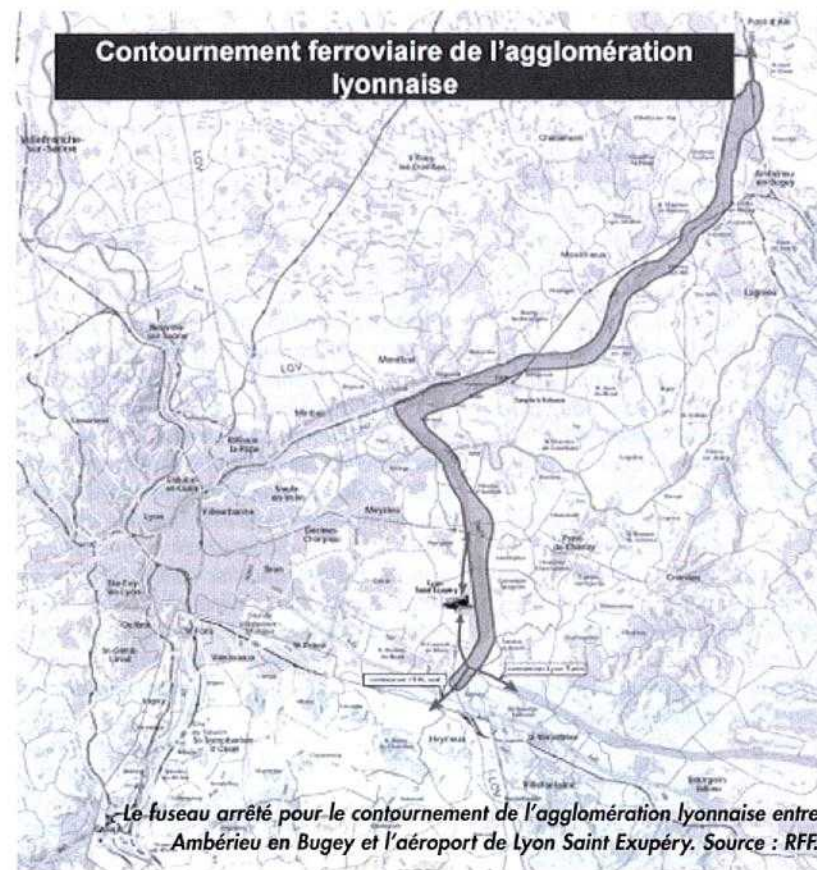
S'étant rendu sur place le 12 février 2008, Dominique Bussereau a mesuré les questions posées et a souhaité que tous les arguments soient exprimés lors d'un «mini-Grenelle» avant de confirmer sa décision.

La nécessité de réaliser cette infrastructure est



Le projet devra être exemplaire en matière de protection phonique

la poursuite des études



partagée par tous et de nombreux experts ont contribué à préciser les réponses possibles à apporter pour réduire les impacts du projet.

Au vu de l'ensemble des débats, le ministre a pris sa décision. Elle met le point final au choix du fuseau de passage, ouvrant ainsi une nouvelle phase du travail, qui permettra de définir les modalités précises des travaux et les protections à mettre en œuvre. RFF travaillera en étroite collaboration avec les communes afin de réduire au maximum les inconvénients du tracé, voire dans certains cas, améliorer la situation des riverains des infrastructures existantes. La décision du ministre insiste notamment sur les protections phoniques, le projet devant être exemplaire dans ce domaine.

Le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise répond à la volonté de proposer un nouvel itinéraire qui évite le nœud ferroviaire de Lyon, proche de la saturation, et contribue au développement du trafic par voie de fer et au désengorgement du trafic routier.

Aujourd'hui, les études d'avant-projet sommaire sont en cours sur les 60 kilomètres de la partie nord entre Ambronay et Grenay, elles permettent d'affiner le calage du tracé.

A l'horizon de la mise en service du Lyon-Turin, le contournement de Lyon va permettre l'acheminement, sans passer par Lyon, du trafic fret venant du nord et qui transitera par la branche sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Il va aussi favoriser le développement d'une autoroute ferroviaire vers l'Italie.

Au niveau de Saint Exupéry, le passage à l'est, en jumelage à l'autoroute A432, a été choisi pour limiter l'occupation des voies en gare de Saint Exupéry. De ce fait, l'évolutivité de la gare voyageurs est assurée et permettra l'accueil dans de très bonnes conditions des futurs trains à grande vitesse en provenance de la nouvelle liaison Rhin - Rhône. Le développement de circulations ferroviaires entre les grandes villes de la région et Saint Exupéry est envisageable.

Ligne du Haut Bugey

Aujourd'hui, il faut plus de 3 h 20 pour parcourir en TGV les 550 km qui séparent Paris de Genève. Plutôt que de construire une ligne nouvelle à grande vitesse, il a été décidé de moderniser un itinéraire existant: La ligne du Haut-Bugey.

Les objectifs du projet: réduire de 20 minutes et de 47 kilomètres le trajet entre Bourg-en-Bresse et Genève; assurer un raccordement optimal entre les réseaux ferroviaires suisse et français; améliorer la desserte TGV de l'Ain et du nord de la Haute-Savoie; améliorer l'offre TER à l'intérieur du département de l'Ain

La modernisation de cette ligne nécessite la rénovation des 80 ouvrages d'art et 11 tunnels, le renouvellement complet de la voie existante, l'électrification de la ligne, la suppression et/ou la modernisation des passages à niveau, l'équipement avec des installations modernes de contrôle et de sécurité ainsi que la création d'une gare TGV à Nurioux et d'un pôle d'échanges à Bellegarde, avec un raccordement direct sur Genève.

Les travaux en cours s'achèvent fin 2009. Le montant des travaux est de 341 millions d'euros, dont 110 millions de participation de la Confédération Suisse.

Les travaux préliminaires du pôle d'échanges se sont poursuivis jusqu'en septembre, parallèlement aux terrassements de masse de la zone de la future gare routière. Ils visent en particulier à préparer la plate-forme qui va accueillir le futur bâtiment voyageurs en forme de rotonde.