



CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

LE CAHIER DES CHARGES

1. LE CADRE GENERAL

Une politique des transports favorable au mode ferroviaire

Les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises ont été approuvés par décret en Conseil d'Etat le 18 avril 2002. Ces documents fixent les orientations suivantes retenues par le Gouvernement :

- limiter la croissance des trafics routiers de marchandises en développant les modes alternatifs à la route ;
- donner la priorité aux transports collectifs pour les déplacements urbains et périurbains.

Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise ainsi que le schéma régional des transports affichent dans le même cadre une priorité au développement des transports collectifs pour les déplacements urbains, périurbains ou intercités au niveau régional.

Ces orientations rejoignent celles de la Commission européenne en matière de transports, telles que présentées dans le Livre Blanc publié le 12 septembre 2001.

La mise en œuvre des orientations et mesures inscrites dans les schémas de services collectifs de transports passe par la structuration d'un axe ferroviaire européen à vocation fret entre le nord de l'Europe (Royaume-Uni, Bénélux, Allemagne) le Nord-Est de la France, l'Italie, le Sud de la France et l'Espagne, baptisé Magistrale Eco-fret. Cet axe qui utilisera l'artère ferroviaire Nord-Est, la ligne du sillon mosellan, mobilisera la ligne de la Bresse et utilisera les deux lignes historiques de la vallée du Rhône (rive droite et rive gauche du Rhône), dont les réserves de capacité sont suffisantes à horizon de 20 à 30 ans compte tenu de la mise en œuvre de la LGV Méditerranée. Cet axe rejoindra ensuite la ligne du Languedoc vers l'Espagne, complétée par le contournement de Nîmes et de Montpellier à vocation mixte voyageurs et fret.

S'agissant du nœud lyonnais, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 23 juillet 1999 avait notamment demandé « d'engager sans délai les études relatives à un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise », afin de favoriser le développement du trafic ferroviaire de marchandises et de répondre à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais.

De la même manière, au vu de la saturation du nœud de l'agglomération lyonnaise et de l'apport limité des lignes ferroviaires existantes de l'ouest lyonnais, les schémas de services collectifs de transport ont retenu, au titre des mesures à mettre en œuvre, un contournement à vocation fret de cette agglomération.

Ce contournement, destiné prioritairement au trafic de fret nord-sud, constituerait une étape majeure de la mise en œuvre de la Magistrale Eco-fret, en renforçant l'efficacité du mode ferroviaire pour lui permettre d'offrir des services compétitifs et proposer ainsi une alternative crédible au mode routier vis-à-vis des chargeurs. Il contribuerait également à l'acheminement des trafics de fret de ou vers l'Italie, via la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon -- Turin.

La mise en œuvre d'un tel contournement permettrait de limiter significativement le volume des circulations de fret nord-sud au sein du nœud ferroviaire lyonnais, également parcouru par

les circulations fret à destination ou en provenance de Lyon. Du fait de la désaturation

qu'il induit sur certains axes du réseau urbain et périurbain, ce contournement devrait également contribuer au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs permettant ainsi à la Région Rhône Alpes d'avancer dans la mise en œuvre du Schéma régional des Transports

En outre, la conception d'un tel contournement doit s'accompagner, pour des questions de cohérence et dans une perspective de développement global du réseau ferroviaire lyonnais, de l'examen des différentes options d'amélioration de la desserte ferroviaire du secteur de l'aéroport de St Exupéry :

- ⇒ pour renforcer la vocation de pôle multimodal de l'aéroport et son statut au plan national ;
- ⇒ pour compléter la desserte ferroviaire de l'agglomération.

Ayant pris acte de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) par 20 parlementaires à propos du contournement autoroutier de Lyon, les deux ministres des transports et de l'environnement ont saisi le 22 août 2001 la CNDP pour suggérer la tenue d'un débat public conjoint.

Ce débat public sur les contournements ferroviaire et autoroutier de l'agglomération lyonnaise s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 15 février 2002. Son compte-rendu et son bilan ont été respectivement établis le 14 et le 25 mars 2002.

La définition d'un cahier des charges pour le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise

Le présent cahier des charges a pour objet de préciser, pour les phases d'études ultérieures au débat (études préliminaires, avant-projet sommaire, etc...) les objectifs et les caractéristiques principales du projet de contournement ferroviaire, ainsi que les enjeux à prendre en compte, en particulier ceux résultant des conclusions du débat public. Dans le cadre des études du contournement ferroviaire, la desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et, en particulier, celle de la plate-forme de l'aéroport de Saint-Exupéry devront également être examinées.

2. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS DU PROJET

La création de nouvelles infrastructures ferroviaires répond à de nombreux enjeux qu'il convient d'examiner globalement. Elle permet la desserte de nouveaux bassins de vie et d'emplois satisfaisant ainsi les enjeux d'aménagement du territoire et de développement économique. En favorisant le rail, mode de transport respectueux de l'environnement, elle répond également à une logique de développement durable.

L'ensemble de ces éléments est pris en compte dans les études des infrastructures qui cherchent à optimiser dans un secteur donné l'écoulement des flux de transports.

Une désaturation ferroviaire mais aussi routière face à la croissance des flux de transports

Le débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a permis de constater que les trafics de voyageurs et de marchandises en transit par Lyon sont

actuellement majoritaires sur la route. Le diagnostic des déplacements sur la route comme sur le rail met en évidence la prépondérance de l'axe Saône-Rhône pour le transit, ainsi que la saturation des infrastructures du « nœud » Lyonnais, en raison de la superposition de ce transit avec les trafics internationaux, nationaux et régionaux de voyageurs ainsi qu'avec le trafic de fret local.

La prise en compte du scénario « Multimodal Volontariste » des schémas de services collectifs de transports à l'horizon 2020, associé aux besoins de développement des transports régionaux de voyageurs de la région Rhône-Alpes, se traduirait au droit de l'agglomération lyonnaise, selon les études engagées par RFF, par un doublement du besoin en capacités ferroviaires. De la même manière, le schéma directeur des ports fluviaux du bassin Saône-Rhône identifie des possibilités de développement très importantes pour le fret fluvial.

Le contournement ferroviaire de Lyon, maillon-clé de la mise en œuvre de la Magistrale Eco-fret, contribuera à une diminution significative du nombre de poids lourds empruntant les voiries de l'agglomération lyonnaise à l'horizon de la mise en œuvre du projet.

Une amélioration significative des performances du fret ferroviaire pour les trafics de transit Nord – Sud

Au service d'une performance du fret ferroviaire en rupture par rapport au passé récent, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise devra permettre :

- ↳ d'offrir des sillons fret équitablement répartis sur l'ensemble de la journée ;
- ↳ d'offrir des sillons performants et en nombre suffisant sur de grandes distances ;
- ↳ d'avoir une meilleure utilisation de ces sillons (en faisant circuler des trains plus longs, plus lourds et plus rapides).

D'une manière générale, il devra permettre au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire d'offrir des sillons à qualité garantie pour le fret aux opérateurs ferroviaires nationaux ou internationaux.

Une contribution au développement des services régionaux de voyageurs

Des circulations fret transiteront toujours par le centre de Lyon, mais le report à l'écart de l'agglomération d'un nombre important de circulations fret de transit nord-sud, libérera des capacités au sein du nœud ferroviaire lyonnais, donnant ainsi à la Région Rhône-Alpes la possibilité de mettre en œuvre un renforcement des services régionaux de voyageurs, moyennant le cas échéant des aménagements complémentaires du nœud ferroviaire lyonnais. L'augmentation de l'offre de transport ferroviaire régionale de voyageurs qui pourra en découler contribuera à diminuer le recours au transport routier.

Le renforcement de la desserte de l'aéroport de St Exupéry

L'aménagement d'une infrastructure nouvelle, comme le contournement de Lyon, et ses interactions avec le réseau ferroviaire existant à l'est de l'agglomération, doivent conduire à élaborer un schéma de fonctionnement d'ensemble qui permette le renforcement des dessertes au départ ou à destination de St-Exupéry depuis les autres villes de Rhône-Alpes et au-delà, sans pour autant remettre en cause la finalité première du contournement ferroviaire de développement du trafic fret Nord-Sud. Ce schéma sera également de nature à encourager le recours aux transports collectifs au détriment des transport routiers.

Ces aménagements offriront aux Rhônalpins un accès privilégié à la gare de St-Exupéry confortant le statut de l'aéroport, sa vocation internationale et son rôle de pôle multimodal.

*
* *

Ces divers enjeux et objectifs, qu'il conviendra de préciser au cours des études, devront clairement apparaître aux différents stades d'élaboration du projet.

Une infrastructure à insérer dans des territoires sensibles qu'il conviendra de respecter

Les fuseaux d'étude du contournement de Lyon seront recherchés à l'intérieur du périmètre présenté en annexe, qui tient compte des apports du débat public. Ce périmètre comporte deux secteurs distincts. Le premier secteur, dit secteur Nord, commence au Nord d'Ambérieu et englobe la ligne ferroviaire existante Lyon-Chambéry ; le second secteur, dit secteur Sud, se situe au sud de cette ligne ferroviaire existante et permet l'inscription de la partie Sud du contournement de Lyon. Alors que les contours du secteur Nord du périmètre sont clairement définis, ceux du secteur Sud devront être précisés par les études préliminaires du contournement fret de Lyon et par un processus de concertation associant les divers acteurs locaux.

Le débat public a permis de mettre en évidence les principaux enjeux d'aménagement et d'environnement que le projet devra tout particulièrement prendre en compte. Quelques-uns de ces enjeux sont précisés ci-après : il ne s'agit pas d'une approche exhaustive, les études socio-économiques et d'environnement à conduire tout au long de l'élaboration du projet permettront des analyses plus complètes.

La Directive Territoriale d'Aménagement comme guide :

L'aire urbaine de Lyon connaît un important mouvement de périurbanisation. Des communes situées de plus en plus loin du centre, voient leur population et les emplois fortement et régulièrement croître. Cet "étalement urbain" insuffisamment organisé et coordonné a des effets négatifs pour l'ensemble de la métropole : consommation abusive d'espace, perte d'identité et dégradation des paysages, disparition de poumons verts proches des secteurs urbains denses, ségrégation sociale, développement des déplacements en voiture particulière, engendrant saturation et pollution.

Dans les études préalables de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, l'Etat, en association avec les collectivités locales, a montré la nécessité de maîtriser les facteurs favorisant l'étalement urbain et de lutter contre ses effets négatifs, en particulier dans les secteurs jugés les plus sensibles. En effet dans la partie où l'urbanisation est déjà forte mais diffuse avec des centres de service et un réseau viaire secondaire très faiblement structurés, il convient de préserver les espaces naturels et d'organiser le développement des villes.

Les études préalables de la DTA de l'aire métropolitaine de Lyon préconisent des prescriptions pour limiter l'urbanisation dans le territoire concerné par le Contournement fret, et pour mettre en œuvre un réseau maillé des espaces naturels, paysagers et ruraux sur l'ensemble de la métropole.

Le réseau maillé en cours d'étude devrait également garantir la préservation des poumons verts que constituent les Balmes Viennoises, et le maintien d'exploitations agricoles périurbaines. Le contournement fret de l'agglomération lyonnaise devra s'inscrire dans ce cadre.

Des enjeux environnementaux spécifiques :

Paysages :

Une attention toute particulière devra être apportée aux franchissements des vallées du Rhône et de l'Ain.

Les autres paysages intéressants se situent dans la partie Sud-Est du projet qui se caractérise par une succession de collines et de vallées plus ou moins prononcées, avec une utilisation des terres agricoles localement orientée vers les cultures pérennes (vergers, cultures maraîchères...). Il s'agit donc d'un paysage aux formes végétales et topographiques variées, appréciées pour leur qualité. Il conviendra d'apporter une attention particulière à l'implantation et à l'insertion du projet dans ces secteurs.

Protection de la ressource en eau :

La zone d'étude comprend plusieurs cours d'eau (Ain, Rhône, canaux de Miribel et de Jonage, Ozon...), sensibles à la pollution chronique et accidentelle. Des mesures appropriées devront être proposées pour éviter les risques de pollution à partir du contournement fret de l'agglomération lyonnaise.

Le projet devra prendre en compte la circulation d'eaux souterraines et superficielles (jaugeage des sources), et prévoir les éléments techniques de compensation en cas d'impacts sur ces sources.

Limitation des nuisances urbaines:

Le projet permettra de réduire dans une large proportion les nuisances occasionnées par le passage de nombreux trains de fret sur les axes traversant le centre de l'agglomération lyonnaise du Parc de la Tête d'Or à la Guillotière, ou passant par Perrache. C'est un avantage qui permettra la reconquête du centre-ville, dans une perspective de lutte contre l'étalement urbain. Néanmoins, le projet veillera à limiter les nuisances nouvelles dans les secteurs traversés.

Une attention particulière sera apportée dans la phase de recherche de tracé aux nuisances phoniques et aux effets de coupure vis-à-vis des aires urbaines de la zone d'étude, notamment Ambérieu, Givors, Vienne et les agglomérations de l'Est et du Sud-Est lyonnais. Pour ce qui concerne les protections phoniques, le projet devra privilégier les protections à la source.

Un territoire riche en activités agricoles:

Le projet cherchera à minimiser l'impact sur les structures agricoles et précisera les mesures compensatoires à mettre en œuvre : remembrement et autres aménagements fonciers, mobilisation des stocks de terroirs agricoles effectués par la SAFER, rétablissement des voies et réseaux d'irrigation, délocalisation d'exploitations agricoles, etc...

3. LES FONCTIONNALITES DU PROJET

Permettre un développement significatif du trafic ferroviaire nord-sud des marchandises en l'écartant du centre de Lyon

Au service d'un objectif de développement ambitieux du trafic ferroviaire de fret à l'horizon 2020 entre le Nord et le Sud de l'Europe, le projet de contournement et de desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise assurera les fonctionnalités suivantes :

- faciliter et développer prioritairement l'écoulement des trafics de marchandises de transit Nord- Sud au droit de l'agglomération lyonnaise, en offrant des sillons à qualité garantie pour le fret de transit sur l'ensemble de la journée, via un itinéraire adapté en termes de caractéristiques à ce trafic;
- participer à la structuration de l'itinéraire d'acheminement des marchandises vers l'Italie, dans le cadre du volet fret de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin ;
- améliorer la desserte des sites ferroviaires régionaux de fret que sont le chantier de transport combiné de Vénissieux et la gare de triage de Sibelin, tout en permettant une desserte optimale des principaux sites logistiques actuels et en projet de la plaine de l'Ain, de l'est lyonnais et du Nord Isère.

Ce contournement permettra de reporter à l'écart un grand nombre de trains de fret passant actuellement par le centre de Lyon, mais il demeurera néanmoins un faible trafic fret de transit via les gares de Part – Dieu et Perrache, compte tenu du niveau global du trafic de fret attendu et de la nécessaire mobilisation de tous les itinéraires du réseau ferroviaire en cas de besoin.

S'agissant des échanges Nord/Sud, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise comportera deux sections :

- une section Nord entre la ligne Lyon-Chambéry et la ligne de la Bresse, complétée le cas échéant par la branche Sud de la future ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dans la région d'Ambérieu si l'option d'une ligne mixte permettant la circulation des trains de voyageurs ainsi que l'écoulement d'une partie des trains de marchandises est retenue. Pour que cette section soit fonctionnelle, elle sera complétée, dans le secteur de Saint-Fons/Vénissieux, par les aménagements nécessaires à une meilleure connexion entre la ligne Lyon-Chambéry et les deux lignes historiques de la vallée du Rhône (rive droite et rive gauche du Rhône);
- une section Sud entre la ligne Lyon-Chambéry et les deux lignes historiques de la vallée du Rhône, selon un raccordement sur ces deux lignes qui reste à préciser entre Vénissieux et le secteur de Vienne.

Les études du contournement ferroviaire de Lyon devront examiner le fonctionnement de l'infrastructure dans l'hypothèse d'une mise en service différée de la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Pour ce qui concerne les liaisons avec l'Italie, la décision ministérielle du 25 janvier 2001 relative à la nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin, a demandé à RFF d'approfondir les études préliminaires de l'itinéraire d'acheminement des marchandises vers l'Italie à partir du secteur de Lyon/Ambérieu, en tenant compte des synergies possibles avec le contournement fret de Lyon et la branche Sud de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Ce contournement offrira ainsi la possibilité d'acheminer, d'une part, des trafics entre l'Europe du Nord ou le Nord de la France et l'Italie, mais aussi, d'autre part, entre la péninsule ibérique ou le Sud de la France et l'Italie, via la liaison ferroviaire Lyon – Turin.

Les fonctionnalités du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, définies ci-avant, fondent ainsi la localisation de l'infrastructure à l'Est de l'agglomération lyonnaise.

Ce contournement ferroviaire, qu'il conviendra de concevoir selon les derniers standards européens en matière de caractéristiques techniques pour le transport de marchandises, devra permettre aux opérateurs existants ou futurs des sauts significatifs de performance et de capacité, tant pour le transport de fret classique que pour le transport combiné à la fois entre la France et l'Italie, mais aussi pour le transit dans la vallée du Rhône. Il devra également être ouvert à d'éventuels services d'autoroute ferroviaire.

L'aménagement d'une telle infrastructure devra permettre de réduire le risque inhérent au transport de marchandises dangereuses, en permettant leur report sur le rail.

Renforcer la desserte ferroviaire de l'aéroport de St Exupéry, en combinant l'utilisation du réseau existant et la réalisation d'infrastructures nouvelles

S'agissant des services à offrir, le débat public sur le contournement ferroviaire de Lyon a montré qu'il convenait de prendre en compte les fonctionnalités suivantes en matière de services voyageurs :

- prolonger les liaisons Rhin/Rhône vers l'aéroport de St-Exupéry, voire au delà ;
- permettre le renforcement des liaisons ferroviaires entre les villes de la région Rhône-Alpes et l'aéroport de St-Exupéry.

Sans remettre en cause la finalité première du contournement ferroviaire, à savoir la constitution d'un axe performant et capacitaire pour le transit nord-sud de marchandises avec une priorité donnée au fret tant sur le plan de l'attribution des capacités que sur celui de la gestion des aléas, la configuration des infrastructures à concevoir dans le cadre du présent projet de contournement devra rendre possible :

- le renforcement des dessertes de l'aéroport de St Exupéry, notamment de ou vers les villes du Sillon alpin et St Etienne;
- une continuité de desserte entre les gares de St Exupéry et de Lyon –Part Dieu.

Dans le cas d'une utilisation qui devra rester limitée du contournement ferroviaire par des circulations voyageurs, il sera nécessaire de tenir compte de la circulation de marchandises dangereuses sur ce dernier, et de la qualité garantie des sillons fret à offrir.

4. LES ETUDES A REALISER

Les études du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise seront conduites selon les procédures réglementaires en vigueur et en étroite concertation avec les

populations et les partenaires concernés. Une attention particulière sera portée sur le respect de l'habitat, de l'agriculture et de l'environnement.

Les phases d'élaboration du projet

Les études seront menées en application du présent cahier des charges.

Les études préliminaires permettront de comparer plusieurs fuseaux dits du kilomètre, mais dont la largeur pourra être adaptée, pour retenir celui dans lequel seront étudiés des tracés. Cette comparaison sera faite à partir de critères fonctionnels, notamment les performances pour le trafic fret et la compatibilité avec les fonctionnalités voyageurs envisagées pour la desserte de l'agglomération et de l'aéroport de St-Exupéry, de critères environnementaux, techniques et socio-économiques. Cette phase comportera un temps de consultation des services de l'Etat, des élus, des milieux socio-professionnels et des associations.

Dans le cadre de ces études préliminaires, une priorité sera donnée à la recherche des fuseaux de la section Nord entre la région d'Ambérieu et la ligne existante Lyon/Chambéry, en vue de ne pas entraver les études du projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin et de proposer dès que possible un schéma qui permette le renforcement des dessertes voyageurs de l'aéroport de St Exupéry. Pour la section Sud du contournement, il conviendra au préalable de figer les contours du périmètre d'études.

Cette recherche de fuseaux pour la section Nord sera accompagnée de l'examen des aménagements nécessaires au sein du nœud ferroviaire lyonnais pour permettre aux circulations de fret ferroviaire de rejoindre les deux lignes existantes de la vallée du Rhône. En particulier, devront être définis les aménagements éventuels à réaliser entre l'est lyonnais et Lyon ainsi qu'au niveau du raccordement de St-Fons.

Sur la base des décisions prises à l'issue de la phase de consultation locale qui conclura les études préliminaires, *les études d'Avant-Projet Sommaire* auront pour objet de déterminer les tracés pertinents de l'ensemble des infrastructures nouvelles à l'intérieur du fuseau retenu. Ces études comporteront également une phase de concertation informelle avec les élus locaux, associations et acteurs socio-économiques. Une analyse environnementale détaillée sera réalisée à l'occasion de ces études ainsi qu'une évaluation socio-économique du projet.

Ces éléments une fois approuvés seront intégrés au dossier qui servira de support à la *concertation inter-administrative*, aux *concertations entre l'Etat et les Collectivités territoriales* ainsi qu'à *l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique* du projet.

A la suite de ces procédures, *les études d'Avant-Projet Détaillé* permettront de définir précisément les caractéristiques des infrastructures afin d'établir les dossiers d'appel d'offres en vue des travaux. Ces études feront l'objet d'une approbation ministérielle préalable à l'engagement des travaux.

Les études du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise seront conduites en coordination avec celles de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône et de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, ceci afin d'assurer la parfaite cohérence de ces infrastructures. Les incidences du projet de contournement fret de Lyon sur les lignes existantes de la Bresse et de la vallée du Rhône seront également examinées.

Proposer une réalisation progressive de l'ensemble des infrastructures nécessaires

Les études porteront sur la recherche et la comparaison de l'ensemble des solutions envisageables. Elles intégreront également les possibilités de réalisation par phases, en relation avec les diverses fonctionnalités évoquées ci-dessus et le découpage fonctionnel du projet entre sections Nord et Sud, afin d'accompagner le développement progressif des services.

Ces études devront garantir la cohérence avec :

- ① l'augmentation prévisible des trafics sur les sections de ligne concernées et la mise en œuvre éventuelle de nouveaux services tels que l'autoroute ferroviaire ;
- ② l'objectif d'offrir au fret ferroviaire des sillons à qualité garantie sur l'ensemble de la journée, y compris dans le cadre de la seule réalisation de la section Nord du contournement de Lyon et de ses raccordements aux lignes de la vallée du Rhône via l'emprunt du secteur de St Fons / Vénissieux.

La mise en œuvre du projet à travers une structure de pilotage pour une meilleure efficacité et une plus grande transparence

La mise en œuvre du projet s'effectuera sous l'égide d'un comité de pilotage spécifique, composé de l'Etat, des collectivités et notamment de la Région Rhône-Alpes, de RFF et de la SNCF.

Le comité de pilotage du projet s'appuiera sur un comité technique destiné à suivre et orienter la mise en œuvre du projet aux différentes étapes de son élaboration.

Par ailleurs, tout au long du processus d'élaboration, RFF assurera également l'information des élus locaux, associations et organisations socio-professionnelles via les moyens les plus pertinents. Une lettre d'information périodique ainsi que la mobilisation d'un site Internet interactif pourront notamment être mis à profit.