



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ligne Bordeaux Lyon

Question écrite n° 19170

Texte de la question

M. Thierry Braillard appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la liaison ferroviaire directe entre Lyon et Bordeaux. Actuellement la liaison est sur voie unique avec un seul train par jour, une liaison interrompue chaque hiver et une suspension de la ligne depuis décembre 2012. Si bien que pour aller de Lyon à Bordeaux en train, le parcours passe par Paris ou par Montpellier. Il lui demande s'il entend mettre en place, à moyen ou long terme, en lien avec Réseau ferré de France et la SNCF, un projet ambitieux de ligne à grande vitesse entre Lyon et Bordeaux.

Texte de la réponse

La liaison actuelle Bordeaux-Lyon est constituée de deux itinéraires de trains d'équilibre du territoire. D'une part, un itinéraire nord, avec un aller-retour quotidien via Limoges et Montluçon, et d'autre part, un itinéraire sud, qui complète l'itinéraire nord en pointe hebdomadaire et pendant les vacances scolaires, avec des relations Bordeaux-Clermont via Ussel et Clermont-Lyon via Roanne. Dans le cadre du plan rail Auvergne, qui vise à améliorer la robustesse des liaisons ferroviaires auvergnates et ainsi contribuer à l'objectif général de renforcement de l'attractivité socio-économique et de la compétitivité du territoire régional, des travaux sur les itinéraires nord et sud nécessitent la mise en place en 2013 de substitutions routières entre Limoges et Montluçon, Vichy et Montluçon, ainsi qu'entre Ussel et Clermont-Ferrand. Par ailleurs, la liaison Lyon-Bordeaux via Paris sera substantiellement améliorée avant mi-2017, à la mise en service du projet de LGV Tours-Bordeaux. S'agissant de l'insertion d'une nouvelle ligne ferroviaire, plus directe entre Lyon et Bordeaux, elle passerait nécessairement par le Massif central et, compte tenu notamment du relief, elle rencontrerait de grandes difficultés d'insertion. Un concept de barreau est-ouest a été inscrit dans le projet consolidé du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), sans toutefois que des études soient engagées pour préciser la consistance, le coût ou l'évaluation socio-économique d'un tel projet. Ce projet, à l'instar de l'ensemble des projets figurant dans le SNIT, a été examiné par la commission « Mobilité 21 ». Les conclusions de la Commission « Mobilité 21 » ont été remises le 27 juin 2013. Sur ces bases, le Gouvernement s'est fixé comme référence le second scénario de la Commission, permettant l'engagement de 30 Md€ de nouveaux grands projets d'ici 2030. Les travaux de la Commission confirment que le projet de barreau est-ouest s'inscrit dans une logique de long terme. Le calendrier d'engagement de nouvelles études, qui mobiliseraient des financements publics importants, doit être défini de manière cohérente avec l'horizon raisonnable de réalisation de ce projet. C'est la raison pour laquelle le lancement à court terme d'une nouvelle phase d'études apparaît difficilement envisageable.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Braillard](#)

Circonscription : Rhône (1^{re} circonscription) - Radical, républicain, démocrate et progressiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19170

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 février 2013](#), page 1782

Réponse publiée au JO le : [3 septembre 2013](#), page 9311