



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 89

Texte de la question

M. Georges Fenech 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 le projet de contournement ferroviaire l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui traverserait le sud-est lyonnais, zone en pleine croissance démographique. En outre, nous ne pouvons accepter que les grands crus de la vallée du Rhône, et notamment la Côte-Rôtie et le Condrieu, qui participent à la renommée de toute une région et de notre pays dans le monde, soient sacrifiés au profit du CFAL, programmé pour faire passer l'ensemble du fret européen au pied des vignes, alors que des alternatives crédibles existent, notamment celle d'un raccordement à la ligne à grande vitesse existante. Il serait responsable de choisir un projet qui ne serait pas plus onéreux, si on y intègre le coût des aménagements obligatoires (suppression des passages à niveaux, pont sur le Rhône, protections acoustiques, préservation des nappes phréatiques...), et qui résolve la problématique du nœud lyonnais. À ce jour, la concertation est au point mort et le comité de pilotage n'est plus réuni en préfecture depuis plusieurs années. Il souhaiterait savoir si le Gouvernement a l'intention de demander à Réseau ferré de France de privilégier un autre tracé que celui actuellement retenu, permettant un vrai contournement ferroviaire et préservant les populations, la sécurité, l'environnement, notre agriculture et les équilibres territoriaux.

Texte de la réponse

TRACÉ DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Mme la présidente. La parole est à M. Georges Fenech, pour exposer sa question, n° 89, relative au tracé du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

M. Georges Fenech. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, ma question porte sur le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise - le CFAL -, qui constituerait, de mon point de vue et de celui de nombreux élus, une erreur majeure pour l'avenir de toute une région s'il était retenu en son état actuel. J'associe d'ailleurs à cette question les élus du grand Est lyonnais, regroupés au-delà de tout clivage politique au sein de l'association PARFER, ainsi que les riverains, regroupés au sein des associations FRACTURE et Sauvegarde Rive Droite qui rassemblent plusieurs dizaines de milliers d'adhérents, notamment des communes de Chaponnay, Toussieu, Saint-Priest, Mions, Corbas, Vénissieux, Communay, Saint-Symphorien-d'Ozon, Sérézin-du-Rhône, Simandres, Solaize, Ternay, Marennes, Saint-Pierre-de-Chandieu, Loire-sur-Rhône, Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Ampuis, Tupin-et-Semons, Condrieu, Vérin, Saint-Michel-sur-Rhône, Chavanay, Malleval, Saint-Pierre-de-Boeuf, Limony et Serrière - pardon pour cette longue énumération, qui montre toutefois l'importance du sujet.

Sur la question du report modal, il est, certes, souhaitable de créer pour le fret ferroviaire ce qui a été fait pour le transport des voyageurs, c'est-à-dire des infrastructures spécifiquement conçues pour être performantes et donc réellement concurrentielles par rapport au transport routier. Or, le contournement de l'agglomération lyonnaise pour le fret ferroviaire, tel qu'il est prévu par le projet actuel, impacterait de plein fouet, en le traversant, le Sud-Est lyonnais - une zone en pleine croissance démographique, comme vous le savez - et présenterait une réelle

menace pour les populations directement concernées.

En outre, comment accepter que les grands crus de la vallée du Rhône, notamment le Côte-rôtie et le Condrieu, deux fleurons viticoles auxquels je ne doute pas que vous soyez attaché, monsieur le ministre...

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. Bien sûr !

M. Jean-Luc Reitzer. Nous le sommes tous !

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. ...et qui participent à la renommée de toute une région et de notre pays dans le monde - la filière viticole constitue, je le rappelle, la deuxième source de devises en France - soient sacrifiés au profit d'un contournement ferroviaire programmé pour faire passer l'ensemble du fret européen au pied des vignes par un défilé quotidien estimé à environ 300 trains d'une longueur d'un kilomètre ?

M. Jean-Luc Reitzer. C'est impossible !

M. Georges Fenech. Des alternatives existent pourtant, monsieur le ministre, crédibles et moins nuisibles pour la partie sud du CFAL, notamment celle d'un tracé le long de la ligne LGV existante.

J'insiste sur le fait que cette partie sud doit se faire en même temps que la partie nord pour ne pas, pendant des années, déverser tout le trafic sur les lignes existantes déjà saturées, inadaptées - certaines remontent à 1875 - et situées en pleine agglomération. Surtout, il serait responsable de choisir un projet qui ne serait pas plus onéreux que l'actuel si on y intègre le coût des aménagements obligatoires qu'il induit - suppression des passages à niveaux, pont sur le Rhône, protections acoustiques, préservation des nappes phréatiques - et qui résoudrait une fois pour toutes la problématique du noeud lyonnais, tout en garantissant une solution dans le cadre du développement durable, en respectant les aspirations légitimes de la population en matière de sécurité et de qualité de vie, et en préservant les intérêts économiques de toute une région. Or, à ce jour, force est de constater que la concertation est au point mort et que le comité de pilotage n'est plus réuni en préfecture depuis plusieurs années.

En conclusion, si nul ne conteste la nécessité de développer le fret ferroviaire et les alternatives au " tout routier ", mais aussi de résoudre la question réelle du noeud ferroviaire lyonnais, je souhaiterais savoir si le Gouvernement a l'intention de demander à Réseau Ferré de France de privilégier un autre tracé que celui retenu, un tracé qui, comme je l'ai démontré, ne serait pas plus coûteux et permettait un vrai contournement ferroviaire tout en préservant les populations, l'environnement, notre viticulture et, d'une manière générale, les équilibres territoriaux.

M. Jean-Luc Reitzer. Excellente question !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, je connais vos préoccupations quant au tracé envisagé pour la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL. Vous avez d'ailleurs été reçu par mon cabinet à la mi-décembre 2012 afin d'échanger sur cette question. Avant d'entrer dans le vif du sujet, permettez-moi de rappeler que la section nord du CFAL a été déclarée d'utilité publique par décret du 28 novembre 2012, à la suite de nombreuses années d'une concertation particulièrement soutenue pour en définir le tracé.

La section aujourd'hui retenue pour la partie sud du contournement, dont le coût s'élève à 1,4 milliard d'euros aux conditions économiques de 2007, est une ligne mixte visant à l'écoulement du fret ferroviaire en transit sur l'axe nord-sud, en évitant le centre de l'agglomération lyonnaise. Elle doit, en outre, contribuer à la desserte des sites de fret existants comme la gare de triage de Sibelin et le terminal de Vénissieux, et permettre l'amélioration de la desserte voyageurs entre Saint-Exupéry et Saint-Étienne - m'étant rendu en région lyonnaise il y a quelques jours, j'ai eu l'occasion de mesurer à quel point cela était nécessaire. La section retenue relie la ligne existante Lyon-Grenoble à la ligne en rive gauche de la vallée du Rhône. En outre, un franchissement du Rhône est prévu au sud du noeud de Givors.

Le choix s'est opéré entre deux grandes familles de scénarios : d'une part, des contournements larges pour éviter le plus possible l'agglomération lyonnaise, d'autre part, des contournements plus rapprochés de celle-ci, valorisant pleinement l'ensemble des fonctionnalités recherchées et le site de Sibelin. Il est apparu que la plus faible longueur des contournements courts autorisait une meilleure insertion environnementale du projet, tout en minimisant le coût de l'opération.

Pour ce qui est de la question qui vous est chère - ainsi qu'à d'autres sur ces bancs, comme j'ai cru le comprendre -,...

M. Jean-Luc Reitzer. Effectivement !

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. ...à savoir la prise en considération de l'impact du projet sur les territoires

des grands crus, je rappelle que les vignobles du Côte-rôtie et du Condrieu sont situés en rive droite de la vallée du Rhône, sur les communes d'Ampuis et de Condrieu, au sud de Givors, et sur des coteaux qui ont à leur base deux infrastructures existantes : la RD 386 et la ligne ferroviaire de la rive droite de la vallée du Rhône. Or, les tracés en cours d'étude du CFAL sud se raccordent en vallée du Rhône à la ligne de la rive gauche au niveau de Feyzin et de Solaize, au nord de Chasse-Givors, soit dans un secteur très éloigné des grands crus, comme vous le savez sans doute mieux que moi.

De même, les options d'étude pour le nouveau franchissement du Rhône se situent, pour deux d'entre elles, au nord de Chasse-Givors, dans des secteurs ne comportant pas de vignoble en rive gauche ni en rive droite et, pour les deux autres options, au sud de Chasse-Givors, au niveau de la zone industrielle de Loire-sur-Rhône, là encore loin des zones abritant notre patrimoine commun, un patrimoine valorisant pour votre région et, au-delà, pour la France entière.

Permettez-moi de rappeler tout de même que ces études ont été initiées en décembre 2005 par la décision du ministre de l'époque ; sept fuseaux ont été présentés à la concertation publique, au terme de laquelle celui de la " Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord " a été retenu par le précédent gouvernement le 15 avril 2009.

Cependant, ce projet est inscrit à la commission SNIT ou " mobilité 21 " à laquelle j'ai fait référence et qui aura à charge d'en proposer le calendrier réaliste et d'en déterminer la priorité.

M. Georges Fenech. Me permettez-vous de dire quelques mots, madame la présidente ?

Mme la présidente. Je suis désolée, monsieur Fenech, mais le temps imparti à votre question est largement dépassé.

Données clés

Auteur : [M. Georges Fenech](#)

Circonscription : Rhône (11^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 89

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [15 janvier 2013](#), page 263

Réponse publiée au JO le : [25 janvier 2013](#), page 349

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [15 janvier 2013](#)