



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Fret ferroviaire - sauvegarde de la mobilité dans la vallée de la Brévenne

Question orale n° 835

Texte de la question

M. Thomas Gassilloud interroge Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur la mobilité dans la vallée de la Brévenne, qui irrigue l'ouest lyonnais vers la Loire. Sur un tronçon de 15 kilomètres, sur la RN89 entre la Giraudière et Sain-Bel, la circulation y est congestionnée. Des carrières ont une activité importante. Le transport des matériaux extraits se fait aujourd'hui par voie ferrée. Hors, faute d'investissement suffisant, l'arrêt de l'exploitation de cette ligne a été annoncé pour le 15 décembre 2019. Cela aurait des conséquences catastrophiques, du fait des 9 000 camions qui seraient ainsi nécessaires chaque année pour transporter la production des carrières. L'augmentation des nuisances pour les habitants serait considérable, que ce soit la pollution de l'air, les nuisances sonores, ceci dans un contexte de trafic déjà saturé. Par ailleurs, cet arrêt fermerait tout espoir à une utilisation de la ligne pour le transport de voyageurs, très attendue par les habitants, qui se sont déjà mobilisés *via* plusieurs associations. Les travaux à envisager pour le maintien de la voie sont estimés à 14,75 millions d'euros. M. le député a rencontré les entreprises qui sont prêtes à participer aux financements des travaux. Le conseil régional a lui-même décidé d'apporter une aide de 5 millions d'euros. SNCF réseau quant à lui s'engage à hauteur de 2 millions d'euros. Aussi, dans le cadre de la stratégie nationale sur le fret ferroviaire, il lui demande si l'État peut intervenir pour aider au maintien de cette ligne.

Texte de la réponse

FRET FERROVIAIRE DANS LA VALLÉE DE LA BRÉVENNE

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Gassilloud, pour exposer sa question, n° 835, relative au fret ferroviaire dans la vallée de la Brévenne.

M. Thomas Gassilloud. Ma question porte sur la mobilité dans la vallée de la Brévenne, qui irrigue l'ouest lyonnais vers la Loire, en passant par le département du Rhône.

La mobilité dans cette vallée a historiquement été assurée par une voie ferrée. Aujourd'hui, le trafic de voyageurs est toujours possible, sur une grande partie de la ligne, depuis la gare de Lyon-Saint-Paul jusqu'à la commune de Sain-Bel, grâce à un tram-train fort utilisé et fort apprécié. Un autre tronçon de la ligne ne sert qu'au fret et permet de transporter la production de carrières ; les arrêts d'exploitation pris par le préfet comportent d'ailleurs l'obligation qu'une partie de cette production transite par la voie ferrée. Un dernier tronçon, qui desservait autrefois la commune de Sainte-Foy-l'Argentière, n'est plus du tout utilisé.

En parallèle de cette voie ferrée se trouve l'ancienne RN89, largement congestionnée aux heures de pointe, qui traverse le centre-ville de L'Arbresle. C'est pourquoi de nombreux habitants, conscients de la nécessité d'une transition écologique, ont exprimé lors du grand débat national le souhait de voir une plus grande portion de cette ligne à nouveau accessible aux voyageurs, espérant même, à terme, un service jusqu'à Sainte-Foy-l'Argentière.

Or, tout au contraire, SNCF Réseau a annoncé la fermeture du tronçon utilisé pour le fret. Pour une dizaine de kilomètres de rail manquants, l'effet immédiat de cette mesure sera de jeter chaque année sur une route déjà surchargée environ 9 000 camions supplémentaires, qui devront souvent parcourir des centaines de kilomètres pour livrer leur chargement – car, évidemment le transport commencé par la route se terminera par la route. Ironie du sort, il s'agit de livrer du ballast destiné à la SNCF ! En outre, cette fermeture éloignerait encore plus la perspective d'une réouverture de la ligne aux voyageurs.

Les travaux à envisager afin d'éviter cette mesure sont estimés à environ 15 millions d'euros par SNCF Réseau. Celle-ci est prête à y contribuer, de même que la région et les exploitants des carrières : 50 % du financement est déjà assuré. Monsieur le secrétaire d'État, quel concours l'État pourrait-il apporter au maintien de ce tronçon ?

Plus généralement, ce cas concret révèle toute l'importance du projet de loi d'orientation des mobilités, que nous avons adopté, en lecture définitive, le mois dernier, et notamment de son article 51, qui prévoit la définition en 2020 d'une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire. Pouvez-vous nous préciser la manière dont cette stratégie va être définie, et les montants qui seront investis, notamment pour la mise à niveau des « réseaux capillaires fret » ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. L'État consacre chaque année, à l'échelle nationale, une enveloppe de 10 millions d'euros aux lignes capillaires fret afin d'accompagner au cas par cas les différents acteurs dans le cadre de partenariats locaux. Il s'agit d'impulser une dynamique de soutien aux infrastructures ferroviaires dans l'organisation logistique des derniers kilomètres et de fédérer les acteurs locaux, institutionnels comme industriels, autour d'actions partagées.

L'État participe généralement aux travaux à hauteur de 1 à 1,5 million d'euros par opération, dans la limite de 30 % de leur coût. Des interventions prioritaires dans cette région ont ainsi été lancées en 2018 et 2019, sur les lignes Ambérieu-Lagnieu et Albertville-Ugine.

Le financement de la ligne de fret de la Brévenne n'est pas encore finalisé à ce stade, compte tenu notamment de son coût élevé par rapport à d'autres opérations similaires. Si la ligne restait uniquement destinée au fret, la participation de l'État au seul titre du programme en faveur des lignes capillaires fret pourrait être envisagée dans le cadre financier évoqué précédemment, c'est-à-dire dans la limite de 30 % des coûts et des disponibilités permises par l'enveloppe annuelle de 10 millions à l'échelle nationale.

Toutefois, dans l'hypothèse où les partenaires envisageraient d'étendre l'usage de la ligne aux voyageurs, par exemple avec une solution de type tram-train, il conviendrait de s'interroger plus largement quant au vecteur de financement le plus approprié, en impliquant les différentes collectivités locales concernées. En effet, l'État n'aurait pas vocation à financer une telle opération par des crédits alloués au seul fret ferroviaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Gassilloud.

M. Thomas Gassilloud. Merci pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Les territoires attendent avec impatience cette stratégie ambitieuse pour le fret. Quant au problème de la mobilité dans la vallée de la Brévenne, je me permettrai de prendre rendez-vous avec votre cabinet dans les prochains jours afin de faire avancer ce dossier avec les élus locaux.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Avec plaisir.

Données clés

Auteur : [M. Thomas Gassilloud](#)

Circonscription : Rhône (10^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 835

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transition écologique et solidaire

Ministère attributaire : Transition écologique et solidaire

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [3 décembre 2019](#)

Réponse publiée le : 11 décembre 2019, page 11934

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [3 décembre 2019](#)