



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Contournement est de l'agglomération lyonnaise de la liaison Lyon-Turin

Question orale n° 767

Texte de la question

M. Romain Daubié attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le contournement est de l'agglomération lyonnaise de la liaison Lyon-Turin. Le troisième rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis au ministre des transports de l'époque en février 2023 avait pour objectif d'établir une programmation pour la période 2022-2032 pour répondre aux attentes des territoires en matière d'infrastructures. La vision qui a conduit cette étude stratégique est celle de la transition écologique. Le COI a fait des recommandations très claires, notamment pour la régénération et la modernisation du fer, pour l'accélération des projets de systèmes métropolitains régionaux, pour l'adaptation et la transition des routes existantes et pour le maintien d'une trajectoire ambitieuse d'investissement en ce qui concerne la voie d'eau. La ligne ferroviaire Lyon-Turin s'inscrit parfaitement dans ces objectifs et recommandations. Déjà, parce qu'elle permettrait de développer le fret sur cette ligne et, faisant cela, participerait du développement et de la modernisation de l'utilisation des voies de chemin de fer. Ensuite, parce que l'utilisation du fret pour la traversée des Alpes améliorerait de manière significative le report modal du fret de la route vers le fer. Les études d'impact ont d'ailleurs montré qu'après modernisation, le réseau existant de la ligne Dijon-Modane permettrait le transport de 16,8 millions de tonnes de fret par an, soit 67 % de l'objectif de 25 millions de tonnes par an du tunnel à l'horizon 2035-2040. Aussi, cette liaison apporte une réponse non négligeable à la problématique de la pollution constatée dans les vallées alpines et s'inscrit dans le cadre de la convention pour la protection du massif alpin. Enfin, parce que le Lyon-Turin améliorerait les liaisons entre les agglomérations alpines et sécuriserait les déplacements entre la France et l'Italie. Néanmoins, le tracé envisagé pour contourner l'agglomération lyonnaise pose problème dans la circonscription de M. le député. En juin 2023, M. le député avait déjà sensibilisé le Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes à ce sujet, car les habitants et élus d'une partie de sa circonscription, la Côtière, y sont fortement opposés. Évidemment, le développement du fret est une bonne idée. Cependant, les zones peuplées de l'Ain ne peuvent pas être le parent pauvre de ce tracé, simplement pour désengorger la Part-Dieu et le centre-ville lyonnais. Lyon ne doit pas être la seule à être protégée de ce report de trafic. Le Lyon-Turin est urgent : il doit désengorger les vallées alpines, il doit répondre à l'objectif de transition écologique que l'on s'est tous fixés. Mais il ne peut pas se faire à tout prix. Des zones habitées se sont densifiées et étendues depuis le choix de ce tracé. Un autre tracé est possible, notamment pour mieux desservir le parc industriel de la Plaine de l'Ain. Il lui demande quelles garanties il peut lui donner sur l'impact de la création de la liaison Lyon-Turin sur les habitants de sa circonscription et si un tracé alternatif sera envisagé pour éviter un report de fret trop important sur des zones de l'Ain qui se sont densifiées depuis les arbitrages à ce sujet.

Texte de la réponse

LIAISON LYON-TURIN

Mme la présidente . La parole est à M. Romain Daubié, pour exposer sa question, no 767, relative à la liaison Lyon-Turin.

M. Romain Daubié . Le troisième rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), remis au ministre des transports en février 2023, esquisse les grands investissements à consentir pour la période 2022-2032, avec en ligne de mire la transition écologique et la décarbonation. Je suis parfaitement aligné sur ces objectifs.

Le COI y formule des recommandations relatives au fret, aux routes et aux voies navigables. La création de la liaison Lyon-Turin fait partie des objectifs : elle constituerait une réponse non négligeable à la pollution des vallées alpines et faciliterait les déplacements entre la France et l'Italie, ainsi que les activités économiques qui en dépendent.

Cependant, le tracé pose problème dans l'Ain. Les habitants et les élus, en particulier dans la Côtière, y sont fortement opposés depuis des années. Si le développement du fret est une bonne idée, il apparaît que les zones peuplées de l'Ain ne peuvent être le parent pauvre de ce tracé de contournement, destiné à désengorger la Part-Dieu et le centre-ville lyonnais. L'Ain n'a pas vocation à subir les nuisances dont la métropole lyonnaise ne veut pas !

La liaison Lyon-Turin doit se faire, mais pas à tout prix. Le tracé arrêté il y a plus de vingt ans n'est plus possible aujourd'hui, du fait de l'augmentation de la population et du développement économique de cette zone. Je rappelle que le tracé Nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise – CFAL – est plus long, et plus coûteux ; son impact sur la population est plus important.

Enfin, militant pour le développement du train du quotidien, j'estime que le phasage se fera au détriment des usagers du TER.

Quelles garanties le Gouvernement peut-il donner quant à l'impact de la création de la liaison Lyon-Turin sur les habitants de l'Ain ? Un tracé alternatif est-il envisagé ? Pouvez-vous garantir que les usagers de la ligne TER Ambérieu-Lyon ne seront pas les victimes collatérales du CFAL Nord ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, *secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté* . Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, nécessaire à la mise en œuvre du service express régional métropolitain (Serm) de Lyon et aux accès alpins nouveaux, a été déclaré d'utilité publique le 28 novembre 2012. Conformément aux recommandations du COI, le projet, du fait de sa forte contribution au développement du fret ferroviaire, donc à la transition écologique, est une priorité pour le Gouvernement. L'enquête publique, mettant en avant le report modal, a démontré l'intérêt collectif du projet.

Le tracé retenu ayant toutefois soulevé des oppositions, un tracé alternatif a été proposé. Mais SNCF Réseau a depuis démontré que celui-ci comporte des obstacles rédhibitoires, notamment dans la traversée du parc industriel de la plaine de l'Ain.

Cela étant, le Gouvernement sera attentif au respect des exigences environnementales, tant dans les zones déjà urbanisées que dans les zones restées naturelles, agricoles ou forestières. Si la densification de la zone appelle la mise en place de mesures supplémentaires, celles-ci pourront être envisagées dans le cadre des études environnementales à venir.

Vous savez, monsieur le député, que la porte de Patrice Vergriete vous est toujours ouverte pour continuer à travailler sur ce sujet qui vous tient particulièrement à cœur.

Mme la présidente . La parole est à M. Romain Daubié.

M. Romain Daubié . Je vous remercie pour ces explications quant aux mesures correctives qui pourraient être prises. Néanmoins, vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question : *quid* de la mise à jour des études, vieilles de plus de vingt ans ? Quid de l'impact de la nouvelle gare de la Part-Dieu, qui sera inaugurée à la fin du

mois de juin et qui a changé la donne sur les flux avec plus de voies disponibles ? Quid du scénario, envisagé un temps, d'une modernisation de la voie Dijon-Modane, qui pourrait prendre en charge à peu près 70 % du fret et du surfret attendu, à des coûts modiques, à l'heure où l'on cherche à faire des économies et à éviter l'artificialisation des sols ?

Je prends immédiatement rendez-vous avec le ministre Vergriete : nous devons travailler ensemble sur la décarbonation, le fret, l'impact sur les usagers du TER, la population et les entreprises installées le long du tracé ?

Données clés

Auteur : [M. Romain Daubié](#)

Circonscription : Ain (2^e circonscription) - Démocrate (MoDem et Indépendants)

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 767

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mai 2024](#)

Réponse publiée le : 29 mai 2024, page 4416

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 mai 2024](#)