

**Assemblée nationale**  
**XIV<sup>e</sup> législature**  
**Session ordinaire de 2013-2014**

**Première séance du mardi 19 novembre 2013**  
**(extrait)**

[Projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise](#)

[M. Charles de La Verpillière](#) (Député de la 2<sup>ème</sup> circonscription de l'Ain et Conseiller Général de l'Ain)

[M. Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement](#)

**Projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**

**[M. le président](#)**. La parole est à M. Charles de La Verpillière, pour exposer sa question, n<sup>o</sup> 404, relative au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

**[M. Charles de La Verpillière](#)**. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Par décret du 28 novembre 2012, le Premier ministre a déclaré d'utilité publique la réalisation de la partie nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le CFAL, entre les communes de Leyment et de Saint-Pierre-de-Chandieu. Cette décision avait suscité une très vive émotion dans la population car le tracé choisi passe entre le Rhône et la côte de la Dombes, dans un secteur d'habitat dense et déjà très riche en industries et infrastructures de toutes sortes.

C'est donc avec un certain soulagement que les habitants et leurs élus ont pris connaissance du rapport que la commission Mobilité 21, présidée par M. Duron, a remis le 27 juin 2013 au Premier ministre. Ce rapport préconise en effet de reporter la réalisation du CFAL après 2030.

Cela m'amène à vous poser quatre questions.

Premièrement, ne pensez-vous pas que la commission Duron se contredit lorsqu'elle préconise un report du CFAL après 2030, alors même qu'elle recommande également de traiter en priorité, c'est-à-dire très vite, la question du noeud ferroviaire lyonnais ? En effet, il avait toujours été dit que les deux dossiers étaient liés.

Deuxièmement, quelle décision le Gouvernement a-t-il pris suite au rapport Duron quant à la date de réalisation du CFAL ?

Troisièmement, quelles mesures comptez-vous prendre pour que les propriétaires et les communes n'aient pas indéfiniment au-dessus de leur tête l'épée de Damoclès du CFAL ? Les bâtiments et les terrains à proximité du tracé sont invendables ou moyennant une décote ruineuse.

Quatrièmement, et plus généralement, ne faudrait-il pas profiter du report du projet pour remettre à plat le tracé en tenant compte des évolutions récentes et du surcoût qu'il occasionne ?

**[M. le président](#)**. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

**[M. Alain Vidalies](#)**, *ministre délégué chargé des relations avec le Parlement*. Monsieur le député, veuillez excuser l'absence de M. Frédéric Cuvillier, actuellement en Israël avec le Président de la République.

Lors de la présentation du plan d'investissements pour la croissance, le 9 juillet dernier, le Premier ministre s'est fixé comme référence le scénario le plus ambitieux élaboré par la commission Mobilité 21. Ainsi, la priorité a été clairement donnée à l'amélioration des réseaux existants, notamment à travers la mise en place d'un grand plan de modernisation des réseaux ferroviaires.

En plus des 3,2 milliards actuellement consacrés chaque année à l'entretien et à l'exploitation, 2,5 milliards seront engagés annuellement par Réseau ferré de France sur les lignes structurantes du réseau et les nœuds ferroviaires les plus contraints. En effet, il est aujourd'hui inutile de construire de nouvelles infrastructures ferroviaires performantes telles les LGV s'il y a des embouteillages à l'entrée ou à la sortie des gares. En outre, 30 milliards d'euros seront engagés d'ici à 2030 au titre de grands travaux visant à accélérer le traitement des nœuds ferroviaires, lancer la réalisation des grands projets retenus comme prioritaires, développer des liaisons entre les territoires et améliorer la sécurité ainsi que la qualité des transports au quotidien.

Par conséquent, s'agissant du nœud ferroviaire lyonnais, je vous confirme, dans la continuité des orientations fixées en février 2013, les instructions données aux services de l'État et à RFF afin de disposer d'ici à la fin de l'année des éléments permettant de déterminer les investissements qu'il faut réaliser à court terme pour permettre de maintenir sa performance. Ils alimenteront la négociation dans le cadre de l'élaboration du prochain contrat pour les années 2014-2020.

S'agissant du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, la commission Mobilité 21 a préconisé que sa réalisation intervienne à partir de 2030. Elle a néanmoins indiqué qu'il faisait partie des projets pour lesquels de premiers travaux pourraient être anticipés, au regard de la saturation. S'agissant du tracé de la partie nord du contournement, je rappelle que la procédure de déclaration d'utilité publique a été une nouvelle fois l'occasion d'examiner de manière impartiale les mesures d'insertion de la nouvelle infrastructure dans les territoires traversés. De nombreux efforts ont été faits pour minimiser les impacts de la ligne nouvelle sur son environnement. L'avis favorable rendu par la commission d'enquête et, au-delà, toute la procédure de déclaration d'utilité publique a permis de confirmer ce point.

Pour les propriétaires concernés par la partie nord du projet, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique détermine de manière précise les obligations du maître d'ouvrage. C'est dans ce cadre et en tenant compte de la situation de chacun que les discussions peuvent être entreprises.

Les priorités nationales établies cet été seront actualisées tous les cinq ans pour tenir compte des nouvelles dynamiques territoriales, de la saturation du réseau existant et pour tirer les conséquences de la reprise de la croissance. D'ici là, les études et procédures des projets d'infrastructures nouvelles retenues par la commission Mobilité 21 se poursuivent. L'objectif est que ces projets soient prêts à être lancés dès que leur financement aura été stabilisé.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de La Verpillière.

**M. Charles de La Verpillière.** Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse, bien qu'elle ne me rassure pas totalement, vous vous en doutez ! Cela fait quinze ans que le CFAL empoisonne le sud-ouest du département de l'Ain, ce qui montre bien qu'il y a un problème. Il faut en sortir en remettant tout à plat. Je souhaite vraiment que l'on en termine avec cette incertitude qui paralyse les initiatives publiques et privées dans tout le secteur.