



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 125

Texte de la question

M. Louis Giscard d'Estaing interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la création d'une ligne grande vitesse Paris-Clermont-Ferrand. Il lui demande de bien vouloir préciser les conditions dans lesquelles une telle ligne desservant Clermont-Ferrand via Orléans et Bourges pourrait être programmée, dans une perspective d'aménagement du territoire qui respecte l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES D'UNE LIGNE TGV

PARIS - CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing, pour exposer sa question, n° 125, relative aux perspectives d'une ligne TGV Paris - Clermont-Ferrand.

M. Louis Giscard d'Estaing. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la question de l'accessibilité des territoires du grand Centre de la France est un sujet majeur pour toutes les régions concernées. Le désenclavement autoroutier du Massif central, décidé par le Président de la République en 1975 - dont nous pouvons tous souligner aujourd'hui la remarquable vision prospective - vient de connaître une spectaculaire conclusion avec l'inauguration du dernier tronçon de la totalité du tracé Clermont-Ferrand-Bordeaux, qui marque l'achèvement de la croix autoroutière nord-sud et est-ouest au coeur de l'Auvergne. Désormais se trouve posée la question de l'accessibilité ferroviaire par les lignes à grande vitesse.

Les territoires desservis par les lignes à grande vitesse bénéficient de nombreux avantages, qui ne se démentent pas : la récente mise en service de la ligne TGV Est le confirme. Aujourd'hui, ces raccordements s'avèrent même cruciaux en termes d'attractivité. Or la carte des lignes TGV montre que le centre de la France est dépourvu pour l'essentiel de toute interconnexion directe avec le réseau de l'Île-de-France.

Nous connaissons l'importance que le Président de la République et le Gouvernement accordent aux enjeux majeurs liés à l'aménagement du territoire et au développement durable, tels qu'ils ont été définis lors du Grenelle de l'environnement. C'est la raison pour laquelle, j'ai sollicité, avec d'autres élus, le Premier Ministre et vous-même d'examiner le projet de construction d'une nouvelle ligne TGV Paris-Lyon passant par l'ouest, via Orléans, Bourges et Clermont-Ferrand, en vue d'une décision du Gouvernement lors d'un prochain comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires. J'associe tout naturellement à cette démarche les grands élus concernés par cette perspective, en particulier le député-maire d'Orléans, Serge Grouard, le maire de Bourges, Serge Lepeltier, les sénateurs Éric Doligé et Rémy Pointereau ainsi que les élus régionaux d'Auvergne, parmi lesquels figurent votre collègue Brice Hortefeux et notre collègue Jean Proriot ainsi que, en ma qualité de vice-président de Clermont-communauté, l'ensemble des élus de l'agglomération clermontoise. J'ai aussi le plaisir d'y associer les élus du Massif Central, tel Pierre Morel-A-L'Huissier, député de Lozère, ici présent.

La construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse apparaît nécessaire afin d'opérer le doublement de l'actuelle liaison TGV à destination de Lyon, qui sera saturée d'ici à une quinzaine d'années, ce qui rejoint la question de Georges Fenech. En outre, le tracé évoqué, longeant l'axe de l'autoroute A 71, représente une

formidable opportunité d'aménagement du territoire. En effet, ni le sud de la région Centre ni même la région Auvergne ne sont à ce jour reliés aux principales villes françaises et européennes par le TGV. Vous le savez, l'implantation de grands groupes internationaux dépend largement des infrastructures existantes, tout particulièrement dans le domaine des transports. La situation que connaissent ces territoires appelle donc une réaction rapide et de grande ampleur. Aussi vous serais-je reconnaissant, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir préciser les conditions dans lesquelles une telle ligne TGV pourrait faire l'objet d'une étude stratégique par RFF, à quelle échéance elle pourrait être validée par un comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires et quel calendrier est envisageable pour sa réalisation effective, très attendue, comme vous le savez.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Giscard d'Estaing, vous êtes depuis longtemps un fervent défenseur d'une meilleure desserte de l'agglomération clermontoise, du Puy-de-Dôme et, au-delà, de tout le Massif central, y compris de ses franges, en Midi-Pyrénées ou en Languedoc-Roussillon, monsieur Morel-A-L'Huissier.

Dans la trame de desserte actuelle, Clermont-Ferrand est relié à Paris par huit trains par jour, des rames TéoZ circulant sur des lignes classiques électrifiées, pour un temps de parcours de trois heures, dans le meilleur des cas. Les aménagements partiels de lignes permettant aux trains d'atteindre 300 kilomètres par heure devraient toutefois contribuer à réduire le meilleur temps de parcours à deux heures quarante-cinq minutes. Il n'en reste pas moins, comme vous l'avez souligné à juste titre, qu'entre la ligne Sud-Ouest, vers Bordeaux, Toulouse et l'Espagne, et la ligne à grande vitesse Sud-Est vers Lyon, la première en France, il existe une immense portion de notre territoire qui n'est pas desservie par le réseau à grande vitesse.

Nous comptons ainsi travailler sur une nouvelle liaison, projet auquel vous êtes associés de très près, vous et tous les élus que vous avez cités. Il s'agit d'abord de doubler la ligne Paris-Lyon, très fragilisée par l'intensité du trafic, qui fait que le moindre incident est répercuté en chaîne - cette nuit encore, cela a été le cas ; en l'état actuel de la signalisation, douze trains circulent chaque heure, soit un train toutes les cinq minutes. Il est possible d'améliorer les choses mais, du fait de la densité du trafic vers le Sud, les Alpes, la Suisse et l'Italie, la ligne est au bord de la saturation. Il s'agit ensuite, avec une nouvelle ligne, située plus à l'ouest, de desservir l'Auvergne et le Massif central. Partant de la gare de Paris-Austerlitz - actuellement sous-utilisée, eu égard à ses potentialités et à la qualité de son emplacement, au cœur de la capitale -, elle passerait par Orléans, le Berry, puis s'incurverait vers l'est pour rejoindre l'agglomération clermontoise et, pour finir, Lyon. Avec les nouvelles rames automotrices à grande vitesse à motorisation répartie mises au point par Alstom, les TGV pourront rouler à une vitesse commerciale de 350 ou 360 kilomètres par heure contre 320 kilomètres par heure actuellement sur la ligne Paris-Est et 300 kilomètres par heure sur les autres lignes. Paris pourrait ainsi être relié à Lyon en deux heures, comme c'est le cas pour la ligne actuelle. Cela permettrait de desservir l'agglomération clermontoise et d'essaimer sur tout le Massif central, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron, ouvrant de larges possibilités pour améliorer la desserte de ces territoires.

J'ai demandé à Réseau Ferré de France une étude ; elle sera rendue au printemps. Il reviendra ensuite au Gouvernement de prendre une décision. Elle interviendrait peut-être, si telle est la volonté du Premier ministre, dans le cadre d'un comité interministériel pour l'aménagement et la compétitivité des territoires faisant suite au Grenelle de l'environnement.

Comme vous, monsieur Giscard d'Estaing, je crois beaucoup à cet excellent projet qui est tout à la fois fédérateur, intéressant au plan économique pour le transport ferroviaire en France et très important, en termes d'aménagement du territoire, pour le Centre, le Limousin et l'Auvergne, ainsi que pour les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Je vous encourage donc à continuer à militer en sa faveur, avec le talent qui vous caractérise.

M. le président. La parole est à M. Louis Giscard d'Estaing.

M. Louis Giscard d'Estaing. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir insisté sur le fait que ce projet répondait à une double problématique : l'aménagement du territoire et la desserte d'un espace actuellement vierge de toute ligne à grande vitesse.

Certes, nous apprécions les efforts consentis par la SNCF afin d'améliorer la desserte Paris-Clermont-Ferrand avec les trains TéoZ. Néanmoins, le temps de trajet n'est jamais inférieur à trois heures dix, dans le meilleur des cas. Les quelques travaux programmés permettraient certes de descendre en dessous de trois heures, mais cela resterait une durée inadaptée en comparaison avec les grandes agglomérations raccordées au réseau

TGV.

Il serait important que le Gouvernement, éclairé par l'étude de RFF, soit en mesure de prendre une décision le plus rapidement possible. Ce serait, vous vous en doutez, une nouvelle déterminante pour nous tous.

Données clés

Auteur : [M. Louis Giscard d'Estaing](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 125

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 janvier 2008, page 409

Réponse publiée le : 23 janvier 2008, page 366

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 janvier 2008