



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 95385

Texte de la question

M. Patrice Martin-Lalande attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur sa réponse (publiée au JO du 8 mars 2016, page 2049) à la question écrite n° 87208, qui laisse de côté l'essentiel des interrogations formulées par le député au sujet du calendrier et surtout du financement du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL). Il lui demande donc de bien vouloir précisément répondre cette fois-ci aux questions qui concernent les élus et les populations de quatre régions (Île-de-France, Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes-Auvergne) et en particulier de la Sologne. Premièrement, pour quelles raisons - autres que d'opportunité politique - le Gouvernement a-t-il décidé en 2015 que la concertation reprendrait dans le « secteur central du projet » ? En effet, le préfet de région Auvergne, chargé par le Gouvernement de la coordination des études, les avait conclues par un rapport adressé au secrétaire d'État aux transports affirmant que les études avaient apporté toutes les réponses nécessaires au choix d'un scénario, et que le meilleur scénario est le médian. C'était aussi le choix de 4 des 5 régions de l'époque lors du comité de pilotage conclusif le 4 février 2015 : seul le conseil régional du Centre préférait le tracé Ouest qui traverse la Sologne sur 70 km. Deuxièmement, « l'examen nouveau » décidé en 2015 par le Gouvernement est-il fondé sur des informations nouvelles ou sur des critères nouveaux de choix ? Si oui, quels sont-ils pour justifier de faire prendre deux à trois ans de retard au choix du tracé ? Troisièmement, quel est précisément le nouveau calendrier officiel de la décision de choix ? Le Gouvernement doit en avoir une idée puisqu'il a décidé à la fois que « la concertation reprendra au cours de l'année 2016 » et qu'il faut « pouvoir présenter l'ensemble du projet lors d'une enquête publique unique ». Quatrièmement, les études préalables à l'enquête publique vont durer de 6 à 8 ans et peuvent coûter plusieurs dizaines de millions d'euros. À quoi serviraient ce travail et cette dépense si les co-financeurs ne se sont pas mis d'accord, avant de lancer ces études préalables, sur la répartition de la charge des un milliard cent millions d'euros de plus à financer si le tracé Ouest était retenu ? Cinquièmement, le Gouvernement est-il prêt à faire participer l'État à ce financement supplémentaire ; et si oui à quel niveau ? Le Gouvernement a-t-il l'intention de demander aux conseils régionaux et aux autres collectivités qui ont choisi le tracé médian de participer au financement du supplément résultant du choix du tracé Ouest, si ce choix venait à être fait ? Enfin, il lui demande si dans la mesure où l'État et les collectivités territoriales peuvent dégager 1,1 milliard de crédits, pourquoi ces moyens budgétaires rares seraient affectés à un tracé qui n'apporte aucun service supplémentaire significatif plutôt que d'être affectés à la rénovation et à l'amélioration des lignes TER qui rendent un service quotidien important pour les habitants de la région Centre-Val de Loire.

Texte de la réponse

À la suite du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), qui n'avait pas permis de conclure en faveur d'un scénario de passage dans le secteur central du projet, le Conseil d'administration de Réseau ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) a décidé de poursuivre le projet de LGV POCL par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, afin d'approfondir la comparaison entre les deux scénarios Ouest et Médian (dans leur variante Roanne) et de permettre au comité de pilotage de converger sur l'une de ces deux grandes options de tracé. Le comité de

pilotage du 4 février 2015, qui est venu clore le processus de concertation conduit durant l'étape préliminaire, n'a pas permis de faire émerger un consensus entre ces deux scénarios. Par ailleurs, les débats ont mis en évidence des attentes très importantes de certaines collectivités concernées vis-à-vis de ce projet afin qu'il participe effectivement à l'aménagement et au rayonnement des territoires du centre de la France. Ce constat de l'absence de consensus sur le scénario de passage dans le secteur central du projet figure dans le rapport remis par le préfet de la région Auvergne au secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, relatif à l'étape préliminaire du projet de LGV POCL. Dans ces conditions, et soucieux de permettre aux études de se poursuivre dans les meilleurs délais afin de préserver la faisabilité d'une réalisation lorsque l'évolution de la saturation de la ligne Paris-Lyon le justifiera, le Premier ministre a annoncé le 7 juillet 2015 l'engagement, sans plus attendre, de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios et la relance de la concertation dans le secteur central au cours de l'année 2016. La concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet a repris au cours de l'année 2016, à la suite de la désignation du préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes comme préfet coordonnateur du projet. Lors du comité de pilotage du projet de LGV POCL du 25 octobre 2016, les représentants des régions Île-de-France, Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes ont donné leur accord au financement d'une tierce expertise ayant pour objet d'éclairer le choix du scénario de passage dans le secteur central. Le Conseil régional Centre-Val-de-Loire a également donné son accord, début 2017, pour accompagner financièrement cette étude. Cette tierce expertise sera réalisée par une structure indépendante, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, et portera principalement sur l'analyse des études menées par SNCF Réseau et par les parties prenantes du projet sur les deux scénarios de passage Ouest et Médian, s'agissant de leur impact environnemental, de leur coût et de leurs bénéfices socio-économiques. Témoinant de l'écoute accordée par les autres cofinanceurs aux arguments de la région Centre-Val-de-Loire, partagés par la plupart des élus de ce territoire, en faveur du scénario Ouest, cette tierce expertise doit permettre de relancer la concertation sur des bases objectives, partagées par tous. Un groupe de travail associant notamment les cofinanceurs de la tierce-expertise et placé sous la présidence du membre désigné par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour appuyer le préfet de région, en assurant la présidence du comité technique du projet, doit élaborer le cahier des charges de la tierce-expertise et les critères de choix du prestataire, puis assurer le suivi de l'étude jusqu'à ses conclusions. L'aboutissement de la démarche de concertation sur le choix du scénario de passage dans le secteur central permettra au Gouvernement de décider de l'engagement des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans ce secteur, afin de pouvoir présenter le projet à l'enquête publique.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Martin-Lalande](#)

Circonscription : Loir-et-Cher (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 95385

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 avril 2016](#), page 3539

Réponse publiée au JO le : [11 avril 2017](#), page 2995