



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question orale n° 232

Texte de la question

Mme Christine Pires Beaune attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (LGV POCL). Ce projet, inscrit à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, à travers une ligne ferroviaire unique, répond à de nombreux enjeux fondamentaux pour l'intérêt national et l'aménagement équilibré du territoire. Il s'agit là d'un enjeu crucial pour l'aménagement des territoires du centre de la France qui, du sud du bassin parisien jusqu'au Massif central, à travers cinq régions et pas moins de quinze départements, constitue le dernier territoire français non-desservi par la grande vitesse. Mettre un terme à cette anomalie historique permettra la correction d'un réel handicap pesant sur le développement économique de ce territoire. Au moment où le redressement productif du pays passe assurément par la production de moyen-haut de gamme, de nombreuses entreprises, implantées en Auvergne et *leaders* mondiaux dans leurs secteurs, ne peuvent envisager leur développement sans des infrastructures de transport performantes. Par exemple, le groupe Michelin, seule entreprise du CAC40 à avoir son siège en province, exprime une très forte attente envers le projet qui représente un enjeu majeur pour l'efficacité opérationnelle et l'attractivité de cette entreprise internationale. De plus, la fonction radiale du POCL permettra, en offrant un itinéraire alternatif pertinent, de désaturer la ligne à grande vitesse LN 1 entre Paris et Lyon, ligne la plus fréquentée d'Europe qui structure une grande partie du réseau ferré national et européen, et dont l'exploitation deviendra critique à l'horizon 2025. La commission « mobilité 21 », mise en place par lui le 17 octobre 2012 et chargée de réviser le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et d'en hiérarchiser les grands projets, ne rendra ses recommandations que dans les prochains mois. Pourtant les déclarations récentes de son président, notre collègue Philippe Duron, quant à la méthode de travail retenue par ces membres, ont suscité une vive inquiétude chez les usagers, les élus et les décideurs économiques en Auvergne. En effet, la méthode présentée ne semble pas prendre en compte la recommandation du SNIT et de la loi Grenelle d'apprécier les projets au regard de leurs impacts en termes d'accessibilité, de progrès social, de développement économique ou de structuration de l'espace. Ce sont autant de critères qui démontrent pourtant le caractère indispensable du projet. Elle l'interroge donc sur les intentions du Gouvernement concernant l'avenir du projet LGV POCL.

Texte de la réponse

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour exposer sa question, n° 232, relative au Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Mme Christine Pires Beaune. J'associe à ma question mes collègues Jean-Paul Bacquet, Odile Saugues et Danielle Auroi.

Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, ligne dite LGV POCL. Ce projet ferroviaire est inscrit à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 de

programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Une telle préoccupation répond à l'intérêt national et à l'aménagement équilibré du territoire. Cette future LGV constitue un enjeu crucial pour le développement des territoires du centre de la France et du Massif Central. Elle ne concerne pas moins de cinq régions et quinze départements, et va permettre d'en finir avec les zones non desservies par la grande vitesse. Je pense notamment à la métropole de Clermont-Ferrand et à son aire urbaine de 470 000 habitants, qui ne sont toujours pas desservies par le TGV, ce qui pèse sur leur développement. Il est plus rapide aujourd'hui de faire Paris-Marseille en TGV que Paris-Clermont en Téo.

Au moment où le redressement productif du pays passe assurément par la production de moyen-haut de gamme, de nombreuses entreprises implantées en Auvergne et leaders mondiaux dans leurs secteurs ne peuvent envisager leur développement sans des infrastructures de transport performantes.

Par exemple, le groupe Michelin - seule entreprise du CAC 40 dont le siège soit en province - attend avec hâte ce projet qui représente un enjeu majeur pour son efficacité opérationnelle et son attractivité ; il en va de même pour la Société des eaux de Volvic, les aciéries Aubert et Duval ou Limagrain.

La ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon est la ligne la plus fréquentée d'Europe. Elle est aujourd'hui proche de la saturation aux heures de pointe. Son exploitation deviendra critique à l'horizon 2025 ; or 2025 c'est demain.

La LGV POCL constituera un itinéraire alternatif vers le sud et soulagera l'actuelle ligne Paris-Lyon, plus à l'est. La commission " Mobilité 21 " que vous avez mise en place, monsieur le ministre, est chargée de réviser le schéma national des infrastructures de transport et d'en hiérarchiser les grands projets. Ce projet doit faire partie de vos priorités : il en va du développement et de l'aménagement d'un cinquième de notre territoire.

Le débat public a fortement mobilisé, et plus de cent cahiers d'acteurs ont été rédigés pendant la concertation. L'attente locale est très forte. Aussi me fais-je la porte-parole des élus locaux de droite comme de gauche et des forces économiques, parce qu'il est indispensable que cette LGV POCL soit inscrite parmi les prochains projets prioritaires.

Pouvez-vous nous confier les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

M. le président. La parole est à M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Le débat public relatif au projet de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dite POCL, qui s'est déroulé d'octobre 2011 à janvier 2012, a laissé une grande place aux enjeux d'aménagement du territoire. Il a permis de confirmer les principaux intérêts du projet ainsi que ses grands objectifs et ses principales fonctionnalités : la desserte ferroviaire par la grande vitesse du grand centre de la France, mais également la recherche d'une alternative économiquement pertinente à la future saturation de la LGV Paris-Lyon.

Par la suite, le 7 juin 2012, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a décidé de mener une nouvelle phase d'études pour apporter les éclairages nécessaires au choix définitif d'un scénario.

À cette fin, j'ai désigné en août dernier le préfet de la région Auvergne comme coordonnateur du projet et je lui ai confié la présidence d'un comité de pilotage associant l'État, RFF et les cinq conseils régionaux participant au financement des études. Celles-ci doivent permettre d'examiner les conditions de poursuite du projet sur la base des scénarios ouest ou médian, intégrant leur variante Roanne. Parmi les objectifs assignés à cette étape d'étude figure notamment celui d'approfondir l'évaluation du coût du projet, de ses avantages et de ses bénéficiaires.

Selon les enseignements du débat public, notamment en matière d'aménagement du territoire, ces études prendront aussi en compte les objectifs complémentaires retenus, comme celui d'améliorer la desserte entre l'Auvergne et la région Rhône-Alpes. Par conséquent, les procédures préalables à la réalisation de la LGV POCL avancent.

Vous avez cité la commission " Mobilité 21 ", sous la présidence du député Philippe Duron. Compte tenu de l'enjeu des 145 milliards d'euros d'infrastructures décidées dans ce schéma national, il importe en effet d'étudier la pertinence économique de ces projets, leur actualité et leur degré d'importance et de faire en sorte que nous puissions également accompagner cette grande mission que constitue la rénovation des réseaux existants. C'est dans ce cadre que sera examiné le projet de LGV POCL, dont vous êtes l'une des avocates. Le président Duron a déclaré que la commission " Mobilité 21 " structurerait sa réflexion autour de l'inégalité territoriale ainsi que des performances écologiques, socio-économiques et sociétales. Nul doute que votre projet, que nous soutenons, saura s'inscrire dans ces perspectives.

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos propos encourageants.

Néanmoins, je me permets d'insister de nouveau, alors que vous avez évoqué la question de la pertinence économique ainsi que l'évaluation des avantages et des inconvénients de chaque projet. Certes nous avons découvert que 245 milliards d'euros de projet ne sont pas financés, mais je tiens à rappeler l'inégalité dont nos territoires sont victimes : le Massif Central attend depuis plus de trente ans son désenclavement.

Données clés

Auteur : [Mme Christine Pires Beaune](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 232

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 mars 2013](#), page 2677

Réponse publiée au JO le : [22 mars 2013](#), page 3148

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [12 mars 2013](#)