



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1284</b>	De <b>M. Franck Marlin</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Essonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > ligne Paris-Lyon	<b>Analyse</b> > tracé à grande vitesse. réalisation.
Question publiée au JO le : <b>17/07/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/11/2012</b> page : <b>6818</b>		

### Texte de la question

M. Franck Marlin appelle 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). Au cours du débat public sur ce projet, qui a pris fin le 31 janvier 2012, et pour lequel il salue l'implication et le travail de RFF dans sa mission d'information, de nombreuses inquiétudes ont pu être exprimées. En effet, outre son coût évalué à 13 milliards d'euros, force est de constater l'impact extrêmement négatif en termes environnementaux, notamment par la traversée de zones sensibles et protégées, tel que le parc naturel régional du Gâtinais français, mais aussi par une forte consommation des terres agricoles, ce qui impliquerait une perte de productions définitive et inestimable. Ces craintes légitimes ne peuvent donc que susciter une vive opposition des élus, des associations, des exploitants et des habitants concernés. Aussi, sachant que cette nouvelle ligne constituait une priorité du précédent gouvernement, il souhaiterait que lui soit précisé si elle est aujourd'hui la même. Dans l'affirmative, il le remercie de lui indiquer si la concertation sera poursuivie et le calendrier des prochaines étapes de ce projet.

### Texte de la réponse

Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (LGV POCL) a fait l'objet d'un débat public d'octobre 2011 à janvier 2012. A la suite de ce débat, le Conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) a décidé, le 7 juin 2012, d'étudier les conditions de la poursuite du projet par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique, d'une durée d'un an. Cette nouvelle phase d'étude, qui retiendra les scénarios Ouest et Médian dans leur variante Roanne comme scénarios de base, doit notamment être l'occasion de définir les conditions de la faisabilité financière du projet et d'approfondir son évaluation socio-économique. L'impact environnemental et agricole induit par le projet a été mis en évidence par les études présentées lors du débat public et les interventions des participants au débat ont souligné la sensibilité importante de certains secteurs, en particulier en Île-de-France et dans la région Centre. C'est la raison pour laquelle RFF a retenu la possibilité d'adaptations du projet, notamment en Île-de-France pour prendre en compte l'élargissement de l'option de passage à l'ouest d'Étampes et un passage préférentiel au droit de Juvisy et Brétigny plutôt que par Lieusaint ainsi qu'en région Centre pour tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles. Le préfet de la région Auvergne a donc été désigné, le 2 août 2012, préfet coordonnateur de cette nouvelle phase d'études du projet. Celle-ci est conduite sous l'égide d'un comité de pilotage présidé par le préfet coordonnateur et associant notamment l'État, RFF et les Conseils régionaux participant au financement des études. Le Gouvernement prend bonne note de l'avancement des études et des procédures préalables à la réalisation de la LGV POCL. Cependant, il ne peut pas ne pas être fait état de la réflexion générale que mène actuellement le Gouvernement sur l'ensemble des projets



d'infrastructures annoncés par le précédent Gouvernement. En effet, le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011 par le précédent Gouvernement comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers - dont 88 milliards à la charge de l'État - à réaliser sur 25 ans. Or ce projet de schéma ne dit rien ni sur les priorités, ni sur les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. C'est pourquoi une mission parlementaire et technique a été récemment mise en place afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives de nos finances publiques mais également de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants. Dans le cadre de cette mission, seront examinées avec la plus grande attention les possibilités et les solutions envisageables pour la réalisation de la LGV POCL.