

14ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 20551 | De Mme Christine Pires Beaune (Socialiste, républicain et citoyen - Puy-de-Dôme) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > ligne Paris-Lyon | Analyse > tracé à grande vitesse. réalisation. |
| Question publiée au JO le : 05/03/2013 Réponse publiée au JO le : 30/04/2013 page : 4836 | | |

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 CAC 40 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 LNI 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 le Ministre 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. 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

Le débat public relatif au projet de ligne nouvelle à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon a laissé une grande place aux enjeux d'aménagement du territoire, comme l'a notamment prouvé la participation de l'ensemble des acteurs aux diverses réunions publiques. Il a aussi permis de confirmer les principaux intérêts du projet ainsi que ses grands objectifs et fonctionnalités, à savoir, d'une part, la desserte ferroviaire par la grande

vitesse du grand Centre de la France et, d'autre part, la recherche d'une alternative économiquement pertinente dans la perspective de la saturation de la LGV Paris - Lyon. Le conseil d'administration de réseau ferré de France (RFF) a décidé le 7 juin 2012, au vu du bilan que la Commission nationale du débat public a dressé de ce débat, de poursuivre le projet par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, destinée à apporter les éclairages nécessaires au choix d'un scénario. Ces études doivent permettre d'examiner les conditions de poursuite du projet sur la base des scénarios ouest et médian, dans leur variante Roanne. Parmi les objectifs assignés à cette étape d'études figure, notamment, celui d'approfondir l'évaluation de l'économie 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 qui ont été retenus, comme celui d'améliorer la desserte entre l'Auvergne et la région Rhône-Alpes. Cette opération sera par ailleurs examinée par la commission Mobilité 21 mise en place le 17 octobre 2012, dans le cadre de la révision du schéma national des infrastructures de transport, (SNIT). Composée de parlementaires et de personnes qualifiées, ses recommandations seront remises au deuxième trimestre 2013. En effet, le projet de 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 il est nécessaire d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives rappelées par l'audit de la Cour des comptes sur les finances publiques, en tenant également compte de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants. C'est dans ce cadre que sera examiné le projet de la LGV POCL, comme tous les autres projets, au travers de la méthode d'évaluation qu'a présentée à mi-parcours la commission Mobilité 21. Cette évaluation est structurée autour de quatre grands thèmes - premièrement, la contribution aux grands objectifs de la politique des transports, c'est-à-dire servir la compétitivité économique nationale, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité - deuxièmement, la performance écologique - troisièmement, la performance socio-économique - quatrièmement, la performance sociétale, entendue notamment comme la contribution des projets à l'aménagement du territoire.