



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 358

Texte de la question

M. Gérard Charasse attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la desserte de la région Auvergne par le service public des transports. Cette région détient deux tristes records : celui de la seule capitale régionale non reliée au réseau de train à grande vitesse français et européen et en son sein, Vichy est la seule agglomération de 100 000 habitants à ne pas disposer encore d'adresse autoroutière. Au cours des dernières années, cette situation est devenue coûteuse économiquement et donc en emplois d'autant que l'État s'est désengagé avec le départ de Giat de Cusset et Bellerive-sur-Allier par exemple ou avec les sombres desseins que nourrirait le Gouvernement quant à l'avenir du détachement air de Varennes-sur-Allier. Les Auvergnats et les Bourbonnais sont certes pugnaces mais encore leur faut-il des outils pour donner un nouvel élan à ce territoire qui regorge d'atouts humains en particulier. Le contournement de Vichy, qui a déjà deux ans de retard, est aujourd'hui retardé et ce par une énième étude dont M. le Ministre lui confirmera qu'elle est la dernière avant le lancement de l'enquête publique. Mardi et mercredi derniers, une solution semble s'être dégagée pour la desserte ferroviaire de ces territoires avec l'intégration du projet TGV Paris-Centre-Auvergne dans le projet de loi qui viendrait devant le Parlement à l'automne. Cette décision répondrait à la demande des 75 000 Auvergnats qui ont, par écrit, souhaité cette nouvelle desserte. Or, le texte du projet de loi n'a pas encore été modifié. Il lui demande de lui confirmer sa décision d'ajouter cette nouvelle ligne au texte de loi. Le projet TGV Paris-Centre-Auvergne permettrait d'une part de desservir cette "patate vide" selon l'expression du ministre Bussereau mais aussi - nous sommes dans l'objectif du Grenelle - de faire muter nos concitoyens vers ce mode de transport avec une économie chiffrée par les experts à 500.000 tonnes de CO2 par an et 170 millions de litres de carburant fossile. Il rappelle enfin que ce projet constitue également le doublement de la ligne nouvelle 1 (LN1) dont il souligne qu'elle aura trente ans en 2011 et qu'elle est saturée.

Texte de la réponse

DÉSENCLAVEMENT FERROVIAIRE DE L'Auvergne

M. le président. La parole est à M. Gérard Charasse, pour exposer sa question, n° 358, relative au désenclavement ferroviaire de l'Auvergne.

M. Gérard Charasse. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, je souhaite une nouvelle fois attirer l'attention du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la desserte de la région Auvergne par le service public des transports. Cette région détient deux tristes records : elle comprend la seule capitale régionale non reliée au réseau français et européen de trains à grande vitesse et, avec Vichy, la seule agglomération de 100 000 habitants à ne pas disposer encore d'adresse autoroutière.

Au cours des dernières années, cette situation est devenue coûteuse pour l'économie, et donc en termes d'emplois, d'autant qu'elle s'ajoute au désengagement de l'État, que traduisent le départ de GIAT des sites de Cusset et de Bellerive-sur-Allier ou les sombres desseins que nourrit le Gouvernement quant à l'avenir du détachement air de Varennes-sur-Allier. Les Auvergnats et les Bourbonnais sont, certes, pugnaces, mais encore

leur faut-il les outils pour donner un nouvel élan à leur territoire, lequel regorge d'atouts - en particulier humains. Or le contournement routier de Vichy, qui accuse déjà deux ans de retard, est à nouveau mis en cause par une énième étude, dont vous me confirmerez, je l'espère, qu'elle sera bien la dernière avant le lancement de l'enquête publique.

En ce qui concerne le chemin de fer, une solution semble s'être dégagée la semaine dernière avec l'intégration du projet de TGV Paris-Centre-Auvergne dans le projet de loi " Grenelle " qui viendra devant le Parlement à l'automne. Une telle décision répondrait à la demande exprimée par les Auvergnats, dont la pétition en faveur d'une desserte ferroviaire a recueilli 75 000 signatures. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de bien vouloir la confirmer, car le texte du projet de loi n'a pas encore été modifié.

Le projet de TGV Paris-Centre-Auvergne permettrait non seulement de desservir une " patate vide " - selon l'expression de votre collègue Dominique Bussereau -, mais aussi de convertir nos concitoyens au transport ferroviaire, ce qui répond à un des objectifs du Grenelle de l'environnement. Selon les experts, 500 000 tonnes de CO₂ et 170 millions de litres de carburant fossile seraient ainsi économisés chaque année. Enfin, le projet permettrait le doublement de la ligne LN1 Paris-Lyon, qui aura trente ans en 2011 et qui est d'ores et déjà saturée.

M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Monsieur Charasse, le Grenelle de l'environnement a permis de réaffirmer la prééminence du transport par rail pour la construction d'une politique durable des transports. Le projet de loi de programme relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, qui a été adopté par le conseil des ministres, le 11 juin dernier, prévoit le lancement de la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020 et un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres, permettant la poursuite du maillage du territoire par des lignes à grande vitesse. Ainsi, ce deuxième programme inclut explicitement la mise à l'étude d'un barreau est-ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges, ce qui concerne directement les agglomérations du Grand Centre. Toutefois, le développement volontariste du réseau de lignes à grande vitesse et son maillage ne seront pleinement efficaces qu'à la condition que les maillons les plus sollicités soient à même de supporter, sans faiblir, un trafic de plus en plus intense. Aussi, la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, épine dorsale de notre réseau, doit-elle pouvoir continuer à jouer pleinement son rôle : elle permet en effet de développer les services du réseau à grande vitesse dans tout le Grand Sud-Est de la France - la Bourgogne, la Franche-Comté, bientôt la région Rhône-Alpes, la Provence, demain la Côte d'Azur, le Languedoc-Roussillon - et bientôt, enfin, au-delà de nos frontières, l'Italie et l'Espagne. Or les différentes projections de la demande de transport, comme de l'offre, qui pourraient être mises en place, laissent augurer à long terme, je le souligne, une saturation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Garantir ses capacités de croissance revient à préserver les possibilités de développement de multiples territoires et métropoles régionales.

C'est pourquoi le Gouvernement a demandé à son établissement public, Réseau ferré de France, de réaliser une étude stratégique portant sur l'amélioration de la desserte ferroviaire des principales agglomérations du Grand Centre, permettant notamment de relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse et d'assurer, à terme, un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand, tout en examinant la possibilité d'apporter des réponses au problème de saturation à long terme de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Lyon.

Les principales conclusions de cette étude ont été présentées lors de l'assemblée générale de l'association TGV Grand Centre Auvergne la semaine dernière, et ont non seulement permis d'éclairer les enjeux de l'amélioration de la desserte du Grand Centre, mais également de répondre à la problématique de saturation à long terme de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Elles confirment l'intérêt de cette opération qui doit maintenant être étudiée plus avant en association avec les différentes collectivités. C'est pourquoi Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau désigneront à l'automne un préfet coordonnateur pour poursuivre cette opération.

S'agissant de la desserte autoroutière de Vichy depuis l'autoroute A 71, cette liaison est soumise à l'examen général des priorités routières et autoroutières dans le cadre renouvelé des politiques de transport.

Comme vous le savez, depuis le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement souhaite impulser un très haut niveau d'exigence écologique vis-à-vis des projets d'infrastructures linéaires. À ce titre, l'insertion de chaque nouveau projet dans les milieux traversés doit être irréprochable.

Afin de répondre à cette ambition, mes services ont estimé nécessaire de réaliser cet été un complément d'étude avant de lancer l'enquête. Cette étude permettra de s'assurer que l'antenne autoroutière proposée ne

remet pas en cause la qualité du cadre de vie des communes riveraines.

M. le président. Je vous demande d'être très bref, dans votre réponse, monsieur Charasse, parce que votre temps de parole est écoulé.

M. Gérard Charasse. S'agissant de la desserte autoroutière, monsieur le secrétaire d'État, je comprends effectivement que la prudence soit de mise. Toutefois, les études, dont j'admets la nécessité, ont été nombreuses. Le délai supplémentaire demandé me paraît, en conséquence, tout à fait superflu et les études le prouveront. Je ne voudrais donc pas que ce soit une occasion pour retarder encore un projet vital, en particulier pour la région vichyssoise.

M. le président. Je vous remercie, monsieur Charasse...

M. Gérard Charasse. Concernant la desserte de l'Auvergne par le TGV, je prends acte de la nomination à l'automne par M. le ministre d'État, Jean-Louis Borloo, d'un préfet coordonnateur du projet pour poursuivre cette opération, en liaison, bien sûr, avec les collectivités territoriales, car c'est en effet l'affaire de tous.

M. le président. Je vous ai demandé d'être bref, monsieur Charasse !

M. Gérard Charasse. Ce projet permettrait en effet de répondre aux besoins du transport à grande vitesse de Paris jusqu'à Lyon, ligne ferroviaire actuellement saturée, et de desservir un grand territoire trop souvent oublié par l'État.

Je vous remercierai de faire preuve d'une particulière vigilance sur ces deux points essentiels pour toute une région.

M. le président. Mes chers collègues, je vous demanderai de bien vouloir respecter votre temps de parole. Je vous rappelle que le temps prévu pour chaque question et réponse ne doit pas excéder sept minutes, sans quoi toutes les questions ne pourront être appelées.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Charasse](#)

Circonscription : Allier (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 358

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 juin 2008, page 5264

Réponse publiée le : 25 juin 2008, page 3681

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 24 juin 2008