ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 532

Texte de la question

M. Jean-Paul Chanteguet interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports afin d'obtenir des précisions sur le projet de TGV Paris-Clermont-Ferrand et plus particulièrement sur l'étude de son tracé. Le projet de TGV Grand Centre-Auvergne a été acté dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Toutefois, trois tracés semblent possibles et auraient été mis à l'étude : un barreau est qui passe par Cosne-sur-Loire et Nevers, un second qui dessert Orléans puis rejoint Nevers et le troisième qui passe également par Orléans et se poursuit vers Vierzon et Bourges. Seule cette dernière hypothèse peut permettre d'envisager des retombées favorables pour le sud de la région Centre et plus particulièrement le département de l'Indre. L'accès de cette partie du territoire régional au réseau à grande vitesse et aux aéroports internationaux est pourtant un enjeu majeur dont les conséquences en termes d'enclavement et de perte d'attractivité s'aggraveraient au fil de l'extension du réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national, voire européen. La ligne à grande vitesse sud Europe-Atlantique qui prolongerait le TGV atlantique vers Bordeaux et l'Espagne a également été inscrite dans les conclusions et préconisations du Grenelle de l'environnement. Ce projet renforce ainsi celui de la ligne TGV entre Poitiers et Limoges et condamne donc quasiment la relance du projet POLT. Aussi, dans un double optique d'aménagement du territoire et de rentabilité de la ligne, il semble indispensable de raccrocher les bassins de Vierzon, Bourges et Châteauroux au TGV Grand Centre-Auvergne. En effet, si la ligne passe trop à l'est, ces territoires seront définitivement exclus des dessertes à grande vitesse et des possibilité de raccordement sur les réseau européens. De plus, ces bassins de vie du Berry représentent un potentiel de clientèle non négligeable pour assurer l'équilibre d'exploitation de cette nouvelle ligne. Il lui serait donc agréable de disposer d'informations précises sur l'état d'avancement de ce dossier et, plus particulièrement, de savoir si le sud de la région Centre sera, une nouvelle fois, sacrifié et devra, une nouvelle fois, subir les changements d'orientation des politiques nationales en matière de transport et la remise en cause de projets de dessertes ferroviaires.

Texte de la réponse

TRACÉ DU PROJET DE TGV PARIS-CLERMONT-FERRAND

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet, pour exposer sa question, n° 532, relative au tracé du projet de TGV Paris-Clermont-Ferrand.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je souhaite interroger le Gouvernement sur le projet de TGV Paris-Clermont-Ferrand et en particulier sur l'étude de son tracé. En effet, le projet de TGV Grand-Centre-Auvergne a été avalisé dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Toutefois, trois tracés semblent possibles : un barreau Est qui passe par Cosne-sur-Loire et Nevers, un second qui dessert Orléans puis rejoint Nevers et le troisième qui passe également par Orléans et se poursuit vers Vierzon et Bourges.

Seule cette dernière hypothèse peut permettre d'envisager des retombées favorables pour le sud de la région Centre, et plus particulièrement le département de l'Indre.

L'accès de cette partie du territoire régional au réseau à grande vitesse et aux aéroports internationaux revêt un enjeu majeur dont les conséquences en termes d'enclavement et de perte d'attractivité s'aggraveraient au fil de

l'extension du réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national voire européen.
La ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique qui prolongerait le TGV-Atlantique vers Bordeaux et l'Espagne a également été inscrite dans les conclusions et préconisations du Grenelle de l'environnement. Ce projet renforce ainsi celui de la ligne TGV entre Poitiers et Limoges et condamne donc quasiment la relance du projet POLT - Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.
Aussi, dans une double optique d'aménagement du territoire et de rentabilité de la ligne, il semble indispensable de raccrocher les bassins de Vierzon, Bourges et Châteauroux au TGV Grand-Centre-Auvergne. En effet, si la ligne passe trop à l'Est, ces territoires seront définitivement exclus des dessertes à grande vitesse et des possibilités de raccordement sur les réseaux européens. De plus, ces bassins de vie du Berry représentent un potentiel de clientèles non négligeable pour assurer l'équilibre d'exploitation de cette nouvelle ligne.
Il me serait donc agréable de disposer d'informations précises sur l'état d'avancement de ce dossier et plus particulièrement de savoir si le sud de la région Centre sera une nouvelle fois sacrifié et devra encore subir les changements d'orientation des politiques nationales en matière de transport et la remise en cause de projets de dessertes ferroviaires.
M. le président. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.
M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. Monsieur le député, la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement s'accompagne d'une nouvelle impulsion donnée au développement du réseau ferroviaire. C'est dans ce cadre que le projet de ligne nouvelle Paris-Clermont-Ferrand-Lyon figure dans le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Ce projet a été inscrit dans le programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, à lancer immédiatement après 2020.
Les réflexions autour de ce projet se fondent sur l'étude stratégique d'amélioration de la desserte ferroviaire des principales agglomérations du Grand Centre, que Dominique Busssereau a commandée à Réseau Ferré de France à l'automne 2007.
Les résultats de cette étude ont montré que le projet de ligne nouvelle Paris-Clermont-Ferrand-Lyon permettait de répondre simultanément à quatre objectifs : relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ; assurer, à terme, un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand ; examiner dans quelle mesure ces scénarios répondent au problème de saturation à long terme de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon ; améliorer la desserte de Bourges.
Sur cette base, le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Busserreau, a confié une mission de coordination d'une nouvelle phase d'étude du projet au préfet de la région Auvergne, permettant l'organisation d'un débat public dès 2011, lequel sera l'occasion d'examiner les principales fonctionnalités du projet : temps de parcours, liaisons et dessertes dont bénéficiera chaque territoire. Plusieurs scénarios contrastés de passage seront donc naturellement présentés à cette occasion, pour mesurer les avantages et les inconvénients de chaque solution.
La question de la desserte ferroviaire du sud de la région Centre sera également abordée dans ce cadre. Il reviendra à l'ensemble des acteurs - collectivités territoriales, élus, citoyens - de faire connaître leurs positions sur ce sujet, préalablement à toute décision. Il est donc prématuré, aujourd'hui, d'anticiper sur les conclusions du débat public en privilégiant telle ou telle option de passage.
Enfin, je souhaite rappeler que la région Centre est membre du comité de pilotage de ces études, qui a été installé dès l'automne 2008. Elle sera par conséquent étroitement associée à leur conduite, et relaiera sans aucun doute les attentes et les préoccupations dont vous m'avez fait part. En outre, un comité des partenaires permettra l'élargissement de la concertation, notamment aux conseils généraux et aux communautés d'agglomération, afin d'intégrer à la réflexion leurs préoccupations et leurs propositions.

Données clés

Auteur : M. Jean-Paul Chanteguet
Circonscription : Indre (3e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 532
Rubrique : Transports ferroviaires

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QOSD532

Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 3 février 2009, page 908
Réponse publiée le : 4 février 2009, page 1083
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 février 2009