



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question écrite n° 71536

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, 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 POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon). En juin 2012, Réseau Ferré de France (RFF) a décidé de poursuivre le projet par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, actuellement en cours, destinée à apporter les éclairages nécessaires au choix définitif d'un scénario. La Commission « Mobilité 21 » a classé le projet POCL en seconde priorité, envisageant une réalisation au-delà de 2030 conditionnée à la saturation effective de la LGV Paris-Lyon actuelle. Le Gouvernement, par la voix du Premier ministre, a approuvé le 27 juin 2013 les conclusions du « rapport Duron », en donnant la priorité à la qualité des infrastructures de transport existantes, à la qualité du service et à la rénovation des réseaux ferroviaires. Par ailleurs, la Cour des comptes a rendu public un rapport sur la grande vitesse ferroviaire, le 23 octobre 2014, dans lequel elle préconise « l'arrêt de la construction de nouvelles lignes, au-delà de celles en cours d'achèvement » précisant que « il n'est aujourd'hui plus possible de poursuivre une politique de « tout TGV » a *fortiori* si l'on entend entreprendre parallèlement une rénovation accélérée du réseau classique, (...) avec la poursuite du développement des lignes à grande vitesse » et qu'il « ne serait pas responsable de laisser dériver encore une dette combinée RFF-SNCF qui atteint 44 Mds d'euros et continue d'augmenter ». L'argument qui, lui seul, pourrait éventuellement justifier cette ligne est celui de la saturation de la ligne actuelle. Or, là encore, la Cour des comptes indique que « les principales saturations concernent les gares et les nœuds ferroviaires, par exemple à La Part-Dieu. Il a été montré que la mise en œuvre du système européen de signalisation et de management du trafic (ERTMS) doublerait à elle seule sa capacité, pour un coût de l'ordre de 500 millions d'euros, à comparer à celui de 14 milliards estimé pour POCL ». Quant au gain de temps, de l'ordre de 10 minutes seulement, force est d'observer que les comportements des usagers changent et le succès grandissant de modes alternatifs comme le covoiturage ou des services interurbains par autocars qui se développeront plus encore avec l'ouverture de lignes interrégionales. Enfin, la desserte du Centre de la France sera considérablement améliorée avec la modernisation de la ligne Clermont-Ferrand - Paris, qui permettra notamment la circulation des trains à 220 km/h. Il est d'ailleurs plus que surprenant que le processus d'études et de concertation soit amplifié alors que l'observatoire de la saturation de LGV Paris-Lyon n'a pas rendu ses conclusions. Considérant que rien ne justifie donc ce projet, non viable économiquement et nuisible à l'environnement, il lui demande ce qui peut motiver sa poursuite et dans quel délai le Gouvernement annoncera son abandon définitif.

Texte de la réponse

L'objectif du projet de ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) est bien de doubler la LGV Paris – Lyon existante, tout en offrant aux territoires du centre de la France un accès à la grande vitesse ferroviaire. La Commission « Mobilité 21 », qui était chargée de proposer une planification soutenable des infrastructures de transports, a considéré à l'été 2013 que son échéance de réalisation était fortement corrélée à l'horizon à partir duquel la ligne existante pourrait être considérée comme saturée. Ainsi, un observatoire de la saturation

ferroviaire de l'axe Paris–Lyon actuel a été mis en place afin de suivre l'évolution de la saturation du réseau entre Paris et Lyon. Le préfet de la région Auvergne a remis le 2 mars 2015 au secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, son rapport sur l'étape préliminaire du projet de LGV POCL, qui avait été ouverte à la suite du débat public afin d'approfondir la comparaison entre les deux scénarios ouest et médian et de permettre au comité de pilotage de converger sur l'une de ces deux grandes options de tracé. Le comité de pilotage du 4 février 2015, qui est venu clore le processus de concertation conduit durant l'étape préliminaire, n'a pas permis de faire émerger un consensus sur un scénario de poursuite du projet de LGV POCL. Par ailleurs, les débats ont mis en évidence des attentes très importantes de certaines collectivités concernées vis-à-vis de ce projet afin qu'il participe effectivement à l'aménagement et au rayonnement des territoires du centre de la France. Dans ces conditions, et soucieux de permettre aux études de se poursuivre dans les meilleurs délais afin de préserver la faisabilité d'une réalisation lorsque l'évolution de la saturation de la ligne Paris-Lyon le justifiera, le Premier ministre a annoncé le 7 juillet 2015 l'engagement, sans plus attendre, de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios. Ces études porteront, dans la partie nord du projet, sur la problématique spécifique de son accès à Paris via la gare d'Austerlitz, et dans la partie sud sur son arrivée à Lyon en particulier dans le secteur de Montanay, afin de passer d'une option de passage d'une dizaine de kilomètres à l'identification d'un fuseau de passage préférentiel de 1 000 mètres. Au-delà, la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet reprendra au cours de l'année 2016. Cette concertation sera également l'occasion d'examiner à nouveau le niveau de performance de la nouvelle infrastructure pour les différents territoires concernés ainsi que les perspectives de l'offre de service ferroviaire rendue possible sur le long terme. L'aboutissement de cette concertation permettra au Gouvernement de décider de l'engagement des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans le secteur central, afin de pouvoir présenter l'ensemble du projet lors d'une enquête publique unique.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 71536

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 décembre 2014](#), page 10466

Réponse publiée au JO le : [1er décembre 2015](#), page 9733