



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 87208

## Texte de la question

Le Gouvernement devait choisir avant fin 2014 entre les 2 tracés - Ouest et Médian - de la ligne grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (LGV POCL). Non seulement l'engagement du Gouvernement n'a pas été respecté mais le Premier ministre vient d'annoncer un nouveau report de la décision après une nouvelle concertation qui aura lieu au cours de l'année 2016 sur un projet dont les hypothèses ont déjà fait l'objet pendant près de 4 ans de la procédure rigoureuse de débat public prévue par la loi. Il est vrai que, outre l'intérêt de ne pas décider avant les élections régionales, ce report permet aussi au Gouvernement et aux collectivités de disposer d'un peu plus de temps pour régler le problème du financement des 1,1 milliard d'euros supplémentaires en cas de choix du tracé Ouest sur la Sologne. Ce financement supplémentaire de 1,1 milliard d'euros à la charge des collectivités résulte des prévisions de fréquentation commerciale moins bonne dans le cas du tracé Ouest que dans le cas du tracé Médian. À l'heure présente, malgré l'engagement du Gouvernement à choisir entre les 2 tracés avant fin 2014, beaucoup de questions sur ce lourd financement complémentaire restent sans réponse. M. Patrice Martin-Lalande demande à 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, quelles sont précisément les réponses du Gouvernement aux questions suivantes : Premièrement, comment serait répartie entre les différentes collectivités publiques la charge des 1,1 milliard d'euros de financement supplémentaire ? Deuxièmement, si cela n'est pas fixé dans le détail pour les autres collectivités, quel montant serait à la charge de l'État ? Troisièmement, si rien n'était décidé, comment l'État pouvait-il choisir avant fin 2014 entre 2 tracés sans prendre en compte la dimension financière et budgétaire de son choix ? Quatrièmement, faudrait-il en tirer la conclusion que la dimension budgétaire n'a pas d'importance pour l'État car il a décidé de ne pas participer à ce financement supplémentaire de 1,1 milliard d'euros ? Cinquième et dernièrement, il se demande pourquoi il serait plus important pour l'État de consacrer, avec les autres collectivités publiques (régions, départements et communes) plusieurs centaines de millions d'euros pour un tracé rendant un service identique au tracé 1,1 milliard d'euros moins cher, plutôt que de consacrer la partie régionale de cette somme à la rénovation et l'amélioration des lignes TER utilisées tous les jours par les habitants de la région Centre-Val de Loire.

## Texte de la réponse

Le préfet de la région Auvergne a remis au Secrétaire d'État en charge des transports, de la mer et de la pêche, son rapport sur l'étape préliminaire du projet de ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (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 portent, 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. Patrice Martin-Lalande](#)

**Circonscription :** Loir-et-Cher (2<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 87208

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 août 2015](#), page 6092

**Réponse publiée au JO le :** [8 mars 2016](#), page 2049