



TERRITOIRES ■ Le groupe *La Montagne-Centre France* se mobilise pour le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon

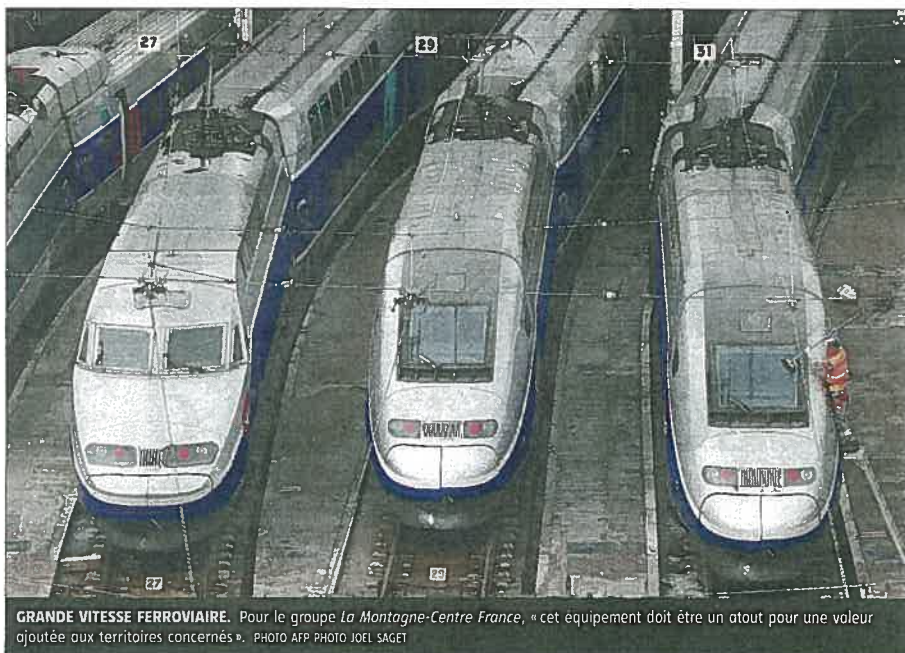
Le cœur de France réclame son TGV

En juin, le schéma national des infrastructures de transport dévoilera la hiérarchisation des projets de lignes à grande vitesse. Acteur majeur des territoires du grand centre de la France, le groupe *La Montagne-Centre France* réaffirme la nécessité du POCL.

Cédric Gourin
cedric.gourin@centrefrance.com

Au cours du Débat public consacré au projet de ligne à la grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), entre octobre 2011 et janvier 2012, le groupe *La Montagne-Centre France* a déposé un cahier d'acteur. Et ce, parce qu'il a toujours été attaché à accompagner les initiatives de développement de ce territoire que constitue le grand centre de la France. Un cœur de France qui réclame son TGV.

1 Une grande mobilisation. Un an après le Débat public, et à moins de six mois du rendu du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), chargé de hiérarchiser les projets français de lignes à grande vitesse, tous les tites de *La Montagne-Centre France* se mobilisent pour le POCL. Chaque mardi, jusqu'à la fin du mois de mai, vos journaux vont dévoiler, détailler, insister sur ce qui fait la nécessité de cette ligne à grande vitesse.



GRANDE VITESSE FERROVIAIRE. Pour le groupe *La Montagne-Centre France*, « cet équipement doit être un atout pour une valeur ajoutée aux territoires concernés ». PHOTO AFP PHOTO JOEL SAGET

2 Un effet dynamique d'aubaine. Pour le groupe *La Montagne-Centre France*, la ligne à grande vitesse POCL est la seule capable de réunir les objectifs du développement pour que les territoires du grand Massif central bénéficient de l'effet dynamique d'aubaine et pour que les deux principales villes, Orléans et Clermont-Ferrand, soient confortées

dans leur rôle de capitales régionales.

3 Les raisons d'agir. La décision de créer la LGV POCL est une urgence pour plusieurs raisons : il y a nécessité de permettre aux deux grands espaces métropolitains orléanais et clermontois d'accéder à la grande vitesse pour assurer leur développement ; il faut rapprocher Clermont-Ferrand

de Lyon et assurer une interconnexion avec l'aéroport de Lyon ; ce projet permettrait d'anticiper un axe futur Est Ouest ; à partir de Vierzon, le Limousin serait également connecté au réseau ; cette ligne finaliserait le désenclavement du nord du Massif central (Creuse et bassin de Montluçon) ; à partir de Bourges et Nevers, elle permettrait une intercon-

nexion avec la transversale Nantes Lyon ; enfin, cette ligne participerait également désenclaver des départements comme le Cantal et la Haute-Loire.

4 Une opportunité nouvelle. Au-delà de l'indispensable gain de temps que doit permettre une ligne à grande vitesse, le POCL est aussi la garantie de donner sa chance de développement au

REPÈRES

Coût du projet

L'estimation actuelle du projet de LGV POCL porte sur un montant de près de 14 milliards d'euros. La contribution de Réseau Ferré de France pourrait se situer entre 1,8 et 3,6 milliards d'euros. Resterait à la charge de l'État et des collectivités entre 9,5 et 12,2 milliards d'euros.

Kilométrages

Le projet de ligne nouvelle représente près de 500 kilomètres et concerne 800 kilomètres de voies du réseau actuel.

Dessertes

Le POCL permettra de desservir 13 villes : Paris, Orléans, Blois, Vierzon, Châteaurox, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne et Lyon.

grand Massif central. La LGV serait un outil d'attractivité permettant, par la rapidité de déplacement, de développer des pôles durables d'activité et de vie en Auvergne, Bourbonnais, Sologne et Berry. ■

➔ **Chaque mardi.** A lire mardi, prochain : POCL, un projet structurant qui pourrait accélérer l'intégration du Loiret dans les réflexions du Grand Paris.

Une mise en service en 2025 dans le meilleur des cas

Après le débat public, d'octobre 2011 à janvier 2012, Réseau Ferré de France a décidé, le 7 juin 2012, d'engager des études et une concertation complémentaires.

Il s'agit d'une « étape intermédiaire d'un an, avant de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique », selon RFF.

Cette nouvelle étape de concertation a débuté en novembre dernier, avec le lancement d'ateliers citoyens et d'ateliers techniques qui vont se prolonger jusqu'en mai 2013.

Ces études et concertation visent à « retenir un scénario avec des options de passage d'une dizaine de kilomètres ».

En juin 2013, première heure de vérité : le schéma national des infrastructures de transport (Snit) dévoilera la hiérarchisation des projets de lignes à grande vitesse, et les porteurs du projet POCL sauront s'il est jugé prioritaire.



TGV. La priorité de la ligne sera déterminée en juin.

À partir de là, et une fois le scénario du tracé validé - vraisemblablement dans l'été ou à l'automne -, pourront être engagées les études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée de 5 à 7 ans, visant à finaliser le tracé dans ses moindres détails.

Suivront l'enquête d'utilité publique (1 an à 1 an et demi) et l'engagement des travaux (4 à 6 ans), pour une mise en service au mieux, en 2025. ■

Rémy Pointereau : « Notre ligne est prioritaire »

Rémy Pointereau, sénateur (UMP) du Cher et président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, fait le point sur l'avancée du dossier de la LGV POCL.

Où en est-on dans le déroulé du dossier de la LGV POCL ? En juin dernier, décision a été prise par Réseau Ferré de France (RFF) de poursuivre les études autour de deux scénarios, l'Ouest et le Médian. Cependant, le changement de gouvernement a eu pour conséquence de hiérarchiser les différents projets de constructions de lignes à grande vitesse suivant leur importance et leur nécessité mais aussi suivant leur état d'avancement et par rapport aux flux nationaux. Le tout dans un souci d'économies financières. C'est la commission pilotée par le député Philippe Duron (Calvados) qui a la charge de cette priorisation.

Et pensez-vous que la LGV POCL soit prioritaire ? C'est



RÉMY POINTEREAU. Il préside l'association TGV Grand Centre Auvergne.

en tout cas ce que m'a affirmé Guillaume Pépy, président de la SNCF, notamment parce que la saturation de la ligne Paris-Lyon, qui a donné lieu à la nécessité d'un double-

ment de ce réseau, est toujours d'actualité. Mais il faut néanmoins rester prudent...

Quand doit être rendue la décision de la commission ? Normalement, nous devrions savoir en juin prochain au plus tard si la LGV POCL a été retenue comme prioritaire. Ensuite, se dérouleront les études et le choix d'un scénario.

Il semble pourtant que la composition du comité de pilotage en charge du suivi des études ne réponde pas totalement à vos attentes ? Depuis l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement, il semble en effet que la démocratie participative qui avait jusqu'alors conduit l'ensemble de nos débats, n'ait plus lieu d'être. Il faut en effet savoir que le comité de pilotage, censé suivre les différentes études autour des tracés, n'est composé que des seules régions concernées par les deux scénarios

et que les autres collectivités et associations en sont exclues. Je considère que ce n'est pas une bonne chose car nous avons jusqu'à présent réussi à fédérer un consensus car tous se sentaient impliqués dans la démarche. C'est dommage de casser une telle unité !

Quel va être le travail de votre association ? Nous allons continuer nos actions de lobbying à la fois pour que le projet de la LGV POCL soit retenu comme prioritaire mais aussi pour connaître la position des différents présidents de Région dans le suivi des études. Je rappelle que notre association, mais aussi la majorité des acteurs de ce projet, se sont prononcés pour le scénario Ouest en rejetant le scénario Médian. Quelle sera donc la position des présidents des conseils régionaux si RFF choisit le tracé Médian ? C'est ce que je vais tenter de savoir dans les semaines qui viennent... ■

PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON



Les avantages économiques de la ligne POCL

