

Le TGV Grand Centre Auvergne, c'est parti !



DOSSIER DE PRESSE

ORLEANS 23 AVRIL 2010



Contact presse :

Association TGV Grand Centre Auvergne
Mathilde Brunet / Noël Belin 09 63 03 28 07

Site : www.tgv-gca.com

Mail : tgv-gca@orange.fr



SOMMAIRE

Le TGV GRAND CENTRE AUVERGNE, c'est parti !

- Une volonté de désenclaver des territoires nouveaux : Le Centre, l'Auvergne, la Nièvre, la Loire...
- Des fonctionnalités qui en font le Projet des projets
- Un projet en phase avec la loi Grenelle avec 500 milliers de tonnes de CO₂ économisées par an
- Un débat public en 2011
- Une mise en service possible en 2020
- Le calendrier du projet TGV Grand Centre Auvergne

Présentation de l'Association TGV GCA

LE TGV GRAND CENTRE AUVERGNE, C'EST PARTI !

Rémy POINTEREAU Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne et les membres de son CA ont pris l'initiative de réunir le 23 avril de nombreux acteurs tant économiques que politiques avec le concours de **Monsieur le Ministre Michel MERCIER** en charge de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire, car nous avons maintenant la garantie que les conditions sont réunies pour que la ligne TGV Grand Centre Auvergne Paris Orléans Clermont Lyon puisse aboutir en 2020 et desservir nos cités.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a clairement positionné notre projet dans son article 11.

Patrick STEFANINI, nouveau préfet Coordonnateur a réuni régulièrement le Comité de pilotage, notamment le 15 octobre 2009, et le 19 janvier dernier.

Les Régions partenaires ont toutes délibéré positivement pour le financement des études préalables au débat public.

RFF anime de nombreuses réunions de travail et conduit les études conformément au programme prévu.

Tout est prêt pour que le débat public se déroule dans les meilleures conditions en 2011.

L'Association TGV Grand Centre Auvergne se mobilise sans perdre un instant pour que rien ne vienne contrarier un calendrier aujourd'hui réaliste avec l'objectif de 2020.

Nous proposons cette table ronde avec des responsables de haut niveau tant de RFF que de la SNCF pour que nous partions tous ensemble avec les mêmes convictions et ainsi bien comprendre les enjeux majeurs que ce projet présente pour l'Auvergne et le Centre. Nous devons nous battre pour éliminer une par une les difficultés qui ne manqueront pas d'apparaître.

- Une volonté de désenclaver des territoires nouveaux :
Le Centre, l'Auvergne, le Berry, la Nièvre, la Loire, l'Indre...

C'est en effet, un grand projet d'aménagement du territoire pour des régions, des départements, des villes jusqu'ici non desservis par la grande vitesse. C'est aussi la raison pour laquelle il est fédérateur tant par le nombre de bénéficiaires que par l'ampleur des zones géographiques qui seront desservies par le TGV Grand Centre Auvergne

Neuf régions, Centre, Auvergne, Rhône-Alpes, Bourgogne et l'Île de France grâce à l'interconnexion sud et à l'aménagement de la gare d'Austerlitz ainsi que les régions PACA, Languedoc-Roussillon, Pays de Loire et Limousin bénéficieront de ce projet grâce à l'interconnexion. C'est une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations qui seront incluses dans le réseau des lignes à grande vitesse.

Le TGV Grand Centre Auvergne emprunterait aussi **des lignes existantes**, déjà modernisées, et desservirait directement un grand nombre de villes.

La ligne Paris – Clermont-Ferrand : Une infrastructure moderne et fiable grâce aux investissements déjà effectués sur la ligne

Aujourd'hui les 419 kilomètres qui séparent **Clermont-Ferrand de Paris par la ligne du Bourbonnais sont réalisés en moyenne en 3h25, 8 fois par jour. (meilleur temps : 2h59 sur un aller-retour quotidien)**. Cette ligne bénéficie d'infrastructures modernes, permettant des performances de bon niveau pour une ligne de conception classique.

Le projet de modernisation de la ligne a été initié dès 1998, avec pour objectif de réduire de façon significative le temps de parcours pour les liaisons entre Clermont-Ferrand, les principaux pôles de l'Auvergne, Nevers et Paris grâce à l'amélioration des infrastructures et en relevant la vitesse de circulation des trains à 200 km/h (au lieu de 160 km/h) sur trois zones et en supprimant une dizaine de passages à niveau.

L'investissement a été financé, dans le cadre des Contrat de Plan, plus de 40 M€ ont ainsi été investis. D'autres travaux sont prévus jusqu'en 2012.

Ces investissements importants donnent l'ampleur du besoin d'avoir une infrastructure moderne, fiable et permettant des temps de parcours acceptables, pour les habitants du Centre et de l'Auvergne non seulement vers Paris, mais également vers Lyon, Marseille, l'Espagne et l'Italie



- Des fonctionnalités qui en font le Projet des projets
 - En contribuant massivement à la réduction des émissions de CO2, il devient le mode de transport le plus respectueux de l'environnement.
 - Il permet à la fois de désaturer la ligne actuelle Paris – Lyon et la Gare de Lyon à Paris,
 - Il relie directement de nombreuses villes, jusqu'ici non desservies, au réseau à grande vitesse, comme Orléans, Bourges, et Châteauroux,... et permet de desservir Clermont-Ferrand en moins de 2 heures.
 - La perspective d'un **nouveau tracé doublant la ligne à l'ouest de la ligne à grande vitesse actuelle Paris/Lyon** s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire national avec la desserte des Régions du centre de la France vers l'Île de France, le Lyonnais et les autres pays d'Europe.

Une opportunité : Le doublement de la Ligne à Grande Vitesse Sud-Est

La Ligne à Grande Vitesse Sud Est (LN1) a été mise en service en deux étapes en 1981. Elle est la première et la plus ancienne des lignes à Grande Vitesse ferroviaires.

La combinaison d'une vitesse élevée de circulation (300 km/h) et de l'utilisation de rames TGV très puissantes a permis d'offrir à la clientèle des trajets Paris-Lyon en 2 heures.

Grâce à la compatibilité du TGV avec le réseau classique, le gain de temps n'a pas seulement concerné Lyon, mais tout le quart Sud-Est de la France. Le projet a tout de suite rencontré un immense succès commercial. Sans cette réussite, les autres lignes à grande vitesse n'auraient pas vu le jour et le réseau à grande vitesse français ne serait pas aujourd'hui le premier du monde en nombre de passagers (près de 100 millions de voyageurs/an).

Compte tenu de la croissance de la mobilité (en général corrélée à celle du PIB en volume) et du contexte favorable au mode ferroviaire (hausse des prix des carburants notamment), une hausse du trafic très sensible est attendue au cours des prochaines années.

La Ligne à Grande Vitesse Sud-Est actuelle ne pourra pas absorber ce trafic supplémentaire et il sera indispensable d'augmenter la capacité de l'axe Paris / Sud-Est, et il y a une véritable opportunité de desservir les régions du Centre en doublant la Ligne LN1 par un tracé Ouest.

- **L'effet réseau dans sa dimension européenne**, La grande vitesse dopera inévitablement l'activité économique de nos territoires, et notre projet ne peut que s'inscrire dans un programme au niveau de l'Europe car les besoins de mobilité vont bien au-delà des trajets intérieurs. La gouvernance des entreprises se mondialise et il faut pouvoir rejoindre facilement les différentes capitales économiques européennes, ainsi que les aéroports par le réseau des TGV.

Le TGV Grand Centre Auvergne, c'est parti !



- Une nouvelle grande ligne TGV permettra à la France de maintenir son « leadership » dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire face aux pays qui s'équipent ou s'équiperont avec leur propre industrie dans ce domaine (Chine, Japon, Corée, Allemagne, Espagne pour l'essentiel). Les industries ferroviaires françaises du matériel roulant, tout comme celles en charge des installations fixes et de leur maintenance, en y incluant le secteur des travaux publics bénéficieront de ce grand projet. L'ingénierie ferroviaire profitera aussi des retombées de ce projet en terme d'image et de promotion du savoir faire français à l'international.
- L'importance de ce projet aura aussi un effet de développement de l'activité économique et l'emploi dans des domaines très divers, tant pour les entreprises d'envergure internationale que pour les PME intéressées par les chantiers locaux et la sous-traitance ou la recherche d'une nouvelle clientèle.
- Cette ligne favorisera la cohésion des territoires en stimulant les synergies de nos activités économiques dans les domaines industriels, touristiques, universitaires...

Ce sera un véritable outil de développement et de cohésion pour les territoires desservis par la ligne, sous réserve d'un véritable travail en amont par l'ensemble des décideurs socio-économiques. Les chambres consulaires devront mettre en œuvre toutes leurs compétences.





- Un projet en phase avec la loi Grenelle avec 500 milliers de tonnes de CO₂ économisées par an

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a positionné notre projet dans son article 11.

Le projet ferroviaire TGV Grand Centre Auvergne s'inscrit parfaitement dans une démarche de Développement Durable ; il contribue à la lutte contre le réchauffement climatique en étant le plus efficace parmi ceux actuellement étudiés pour réduire l'impact des transports sur le climat.

Il arrive en tête des gains de CO₂ avec 500 milliers de tonnes de CO₂ évitées pour 600 kilomètres de ligne à grande vitesse.

- Un débat public en 2011

La stratégie des alliés.

L'avenir de notre territoire est un enjeu très fortement souhaité et c'est à chacun des responsables locaux, régionaux, nationaux et européens de continuer à faire preuve non seulement de responsabilité mais surtout de préserver l'unité qui a toujours prévalu pour défendre ce dossier.

Une aide au débat public.

L'Association compte notamment sur ses adhérents pour maintenir l'esprit constructif des démarches engagées. **C'est en travaillant ensemble, avec la volonté d'aboutir sur ce projet indispensable et structurant, que la ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon verra le jour et qu'il est nécessaire de faire cause commune lors du débat public.**

Il s'agira de surmonter les obstacles classiques pour ce type de projet que sont la compétition entre les territoires, l'opportunité politique, les complexités techniques et environnementales et bien sûr le financement.



- Une mise en service possible en 2020

Il est important de se mobiliser autour de ce projet pour faire en sorte qu'il avance vite car c'est cette rapidité qui garantira le résultat, la tenue des délais fera la différence, c'est l'esprit même de la Loi.

- Le calendrier du projet TGV Grand Centre Auvergne

- **Avant 2007**, même si on en rêvait chacun sur notre territoire on ne parlait pas de LGV Paris Clermont Lyon
- **30 octobre 2007**, lancement de l'étude RFF sur la faisabilité d'une liaison Clermont-Ferrand Paris en LGV par Dominique BUSSEREAU à la demande du Ministre Brice HORTEFEUX et d'un certain nombre de parlementaires.
- **15 décembre 2007**, constitution de l'association TGV GCA à Vierzon en présence du Ministre Brice HORTEFEUX et de nombreux élus, toutes sensibilités confondues.
- **16 septembre 2008**, nomination du Préfet coordonateur, Préfet de la Région Auvergne Monsieur Dominique SCHMITT. Puis aujourd'hui, Monsieur Patrick STEPHANINI.
- **16 octobre 2008**, adoption à l'Assemblée Nationale de l'amendement du Gouvernement indiquant la LGV Paris Clermont Lyon dont les études sont engagées en vue du débat public.
- **23 janvier 2009**, approbation au Sénat des amendements que Rémy Pointereau a présentés avec quelques collègues mentionnant nommément Orléans dans la liste des capitales régionales concernées par la liaison TGV GCA avec le principe de fongibilité permettant à un projet plus abouti inscrit dans les 2 500 kms, de voir ses travaux engagés sans attendre 2020.

- **14 février 2009**, Assemblée Générale à MOULINS

- **05 mars 2009**, en comité de pilotage la convention de financement des études préalables au débat public a été validée par l'ensemble des Régions Centre, Auvergne, Bourgogne, Ile de France et Rhône-Alpes.
Cette étude de 5,5 M€ est financé par :
 - 1/3 Etat
 - 1/3 RFF
 - 1/3 Régions: Régions Centre, Auvergne, Bourgogne, Ile de France et Rhône-Alpes.

- **10 juin 2009**, autre date importante puisque la SNCF est devenue Membre Grand Soutien de l'association par une convention officielle qui nous apporte un financement, nous permettant ainsi de recruter un chargé de mission et de financer quelques heures de secrétariat.

- **15 octobre 2009** : Dernier comité de pilotage avec Monsieur le Préfet coordonateur Patrick STEPHANINI.

- **4 septembre 2009** : mise en place du site internet

- **15 octobre 2009**: Comité de pilotage définissant les instances de concertation et de gouvernance du projet

- **20 novembre 2009**: Table ronde à Cournon d'Auvergne La presse a largement commenté cet événement avec la présence de quatre Ministres et nous vous proposons de retrouver l'essentiel des débats sur notre site : www.tgvzca.com. Cette table ronde avait pour objectif d'acter le lancement les études sur Paris - Orléans - Clermont – Lyon et de mobiliser les membres de l'association, les élus, les acteurs socio-économiques, les décideurs, etc. l'objectif était à la fois de marquer le lancement des études sur Paris Orléans Clermont Lyon et de faire la démonstration qu'un TGV pouvait arriver dans la gare actuelle de Clermont Ferrand sans réelles difficultés. Les réunions de travail ont ensuite démarré sur un rythme soutenu.

- **25 novembre 2009**: Séminaire aménagement du territoire à Clermont

- **9 décembre 2009** : « Comité des partenaires associés ». Ce comité a été installé à Lyon par le Préfet coordonnateur Patrick STEFANINI qui a détaillé le calendrier devant aboutir au débat public au second semestre 2011. Il a rappelé que les villes et collectivités concernées

Le TGV Grand Centre Auvergne, c'est parti !



doivent apporter leur contribution au dossier, afin qu'elles s'inscrivent dès maintenant dans le processus de concertation.

- **18 décembre 2009** : Comité territorial Ile de France
- **19 janvier 2010** : 4ème Comité de pilotage, restitution de la première partie de l'étude de contexte, restitution des réflexions du « groupe fonctionnalités ». Calendrier 2010
- **22 janvier 2010**: Comité territorial Nœud Ferroviaire Lyonnais
- **28 janvier 2010**: Séminaire environnement à Orléans
- **23 Avril 2010**: Table ronde de TGV GCA à Orléans
- **3 juillet 2010**: Table ronde de TGV GCA à Châteauroux
- **23 Octobre 2010** : Table ronde de TGV GCA à Nevers
- **2^{ème} semestre 2011** : Débat public
- **Objectif 2020**, Mise en service

Le TGV Grand Centre Auvergne, c'est parti !



Présentation de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007, regroupe actuellement près de 200 membres, unis pour mener à son terme un projet commun : désenclaver le centre de la France tout en préservant ses richesses actuelles.

Ce projet fédérateur est porté par de nombreux acteurs institutionnels et économiques de tous bords.

« TGV Grand Centre Auvergne » inscrit son action dans la perspective d'un raccordement des Régions Centre, Limousin et Auvergne au réseau français et européen à grande vitesse, alors même que ces territoires comptent parmi les plus fragilisés au plan national et nécessitent un traitement prioritaire en termes de politique d'aménagement durable et solidaire du territoire, pour contribuer à leur désenclavement.

« TGV Grand Centre Auvergne » a pour objet de promouvoir la réalisation future d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant les territoires des régions précitées, au départ de Paris puis Orléans et avec la perspective de déployer deux « branches », d'une part vers Vierzon, Châteauroux, Limoges et Toulouse, d'autre part vers Bourges, Clermont-Ferrand puis Lyon, ou toute autre alternative permettant d'irriguer les territoires du Grand Centre.

L'expérience montre que les travaux réalisés par d'autres associations similaires concernées par des projets récents contribuent largement à faire avancer le projet. Les membres de l'Association oeuvrent dans diverses structures socio-économiques. Cette association permet un regard le plus objectif possible sur la défense des territoires impactés.

Son statut associatif « loi 1901 », dépassant tous les clivages, lui permet une grande liberté d'expression, tant vis-à-vis des techniciens que vis-à-vis des décideurs.

Le but poursuivi a été clairement annoncé par le Président Remy POINTEREAU lors de l'assemblée générale constitutive de notre association

En effet, nous sommes devant une conjonction d'éléments favorables qui nous permettent d'envisager, concrètement et durablement, le désenclavement ferroviaire de la Région Centre-Auvergne, pour en finir une bonne fois pour toutes avec « la patate vide » que révèle aujourd'hui la carte des infrastructures ferroviaires de notre pays.

Cette « patate vide », c'est cet ensemble de territoires qui sont ignorés depuis 30 ans et mis à l'écart des moyens modernes d'infrastructures ferroviaires.

Le TGV Grand Centre Auvergne, c'est parti !



L'AG de l'Association a élu un CA dont le bureau est composé des membres suivants :

Brice HORTEFEUX Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, et des Collectivités territoriales / Conseiller régional d'Auvergne **Président d'honneur**

Rémy POINTEREAU Sénateur du Cher, Conseiller Général du Cher **Président**

Didier BOULAUD Sénateur de la Nièvre, Maire de Nevers **Vice Président**

Serge GROUARD Député du Loiret, Maire d'Orléans **Vice Président**

Nicolas FORISSIER Député de l'Indre, Maire de La Châtre **Secrétaire**

Eric DOLIGE Sénateur du Loiret, Président du Conseil Général du Loiret **Secrétaire adjoint**

Bernard BARRAUX Ancien Sénateur de l'Allier **Trésorier**

Pierre FERRAND Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher **Trésorier adjoint**

Xavier BEULIN Président du Conseil Economique et Social de la région Centre

Michel DOLY Président du Conseil Economique et Social de la Région Auvergne

François DUMON Vice-Président du Conseil Régional du Centre, Adjoint au Maire de Vierzon

Louis GISCARD d'ESTAING Député du Puy-de-Dôme, Maire de Chamalières

Serge GODARD Sénateur du Puy de Dôme Maire de Clermont-Ferrand

Serge LEPELTIER Maire de Bourges

Michel LEROUX Vice-Président du conseil Général du Loir-et-Cher

André MARCON Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Auvergne

François GERBAUD Décédé sera remplacé lors de la prochaine AG