

*Le TGV Grand Centre Auvergne,
un débat public de grande qualité*



CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION TGV GCA



Contact presse :

Association TGV Grand Centre Auvergne

Valentine Archimbaud / Charlotte Hurabielle / Noël Belin 09 63 03 28 07

Site : www.tgv-gca.com

Mail : tgv-gca@orange.fr

Lors des réunions régionales, Monsieur le Préfet coordonnateur du projet de ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon a demandé à chacune des collectivités concernées de formaliser leur réflexion et d'affiner l'identification des enjeux les concernant et leurs attentes. L'Association qui regroupe la plupart de ces collectivités fournit également une contribution écrite à la préparation du débat public.

Cette contribution, bien évidemment ne prendra aucun parti pour tel ou tel tracé, mais proposera plutôt un certain nombre de conditions de réussite du débat public conformément à ses propres objectifs. Elle traduira l'écoute des adhérents qui se sont exprimés lors des nombreux débats organisés par le maître d'ouvrage, lors des trois dernières tables rondes de l'Association à Clermont Ferrand, à Orléans, et à Châteauroux, ainsi qu'aux rencontres du bureau organisées avec le Président de RFF et le Secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau.

L'association a envoyé un questionnaire aux collectivités adhérentes anticipant la demande de Monsieur le Préfet et a en quelque sorte servi de catalyseur aux études conduites au plan local qui seront finalisées à l'automne, mais dont les premiers éléments permettent d'apporter une contribution particulièrement riche dès aujourd'hui.

Ce questionnaire reprend le canevas proposé par l'appel à contribution de RFF. Les éléments qui suivent ne peuvent être que généraux, c'est à chacune des collectivités de donner son propre point de vue.

SOMMAIRE

- I. Rappel des objectifs clés de l'Association
- II. Grands objectifs et fonctionnalités
- III. Développement et stratégie territoriale
- IV. Transport et offre de service
- V. Enjeux environnementaux
- VI. Conclusion de notre contribution

I. RAPPEL DES OBJECTIFS CLES DE L'ASSOCIATION

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007, regroupe actuellement près de 260 membres, unis pour mener à son terme un projet commun : désenclaver le centre de la France tout en préservant ses richesses actuelles.

Selon ses statuts « TGV Grand Centre Auvergne » inscrit son action dans la perspective d'un raccordement des Régions Centre, Limousin et Auvergne ainsi que le Nivernais 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 objectif 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.

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 avec un regard le plus objectif possible sur la défense des territoires impactés.

Les membres de l'association et son bureau sont devant une conjonction d'éléments favorables qui nous permettent d'envisager, concrètement et durablement, le désenclavement ferroviaire, que révèle aujourd'hui la carte des infrastructures ferroviaires de notre pays, de cet ensemble de territoires qui sont ignorés depuis 30 ans et mis à l'écart des moyens modernes de transport.

L'action de l'association visera à tenir trois objectifs essentiels :

- **Le succès du projet** en maintenant le rythme prévu afin d'être prêt 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 du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009.

Concernant la qualité des travaux, les débats récents ont mis en relief quelques points à approfondir pour être complet lors de la saisine de la CNDP (Commission Nationale du Débat public) fin 2011.

- **Le respect de la loi et des amendements du Grenelle de l'Environnement** garantissant une desserte et le développement économique des capitales régionales, Orléans, Clermont Ferrand, Lyon, ainsi que les villes de Bourges, Nevers, Châteauroux, Moulins mais aussi Vichy, Montluçon, Roanne et Blois.

- **Une stratégie d'alliés.** L'avenir des territoires du centre est un enjeu fondamental et c'est à chacun des responsables locaux, régionaux, nationaux et européens de continuer à faire preuve non seulement de responsabilité mais surtout à préserver l'unité qui a toujours prévalu pour défendre ce dossier. 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 il sera 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.

En effet, pour que le débat ait lieu dans la sérénité et soit de qualité, il est indispensable que chaque acteur puisse dire non pas qu'« aucun tracé ne me convient et je prends parti pour le moins mauvais », ce qui serait risqué pour le débat, mais plutôt qu'« on a pensé à un tracé fait pour nous, comment se situe-t-il dans le projet et quelles sont ses chances, au plan environnemental, économique, technique... ». Les retours d'informations ces dernières semaines présentent des signes de risques assez importants que l'Association souhaite atténuer.

Deux scénarios semblent faire peu de débat, *par contre* le scénario Ouest Sud, trop réducteur, mais essentiel crée *quelques* controverses un peu risquées à ce stade du projet. Il semble nécessaire de dédoubler ce scénario Ouest-Sud, en un scénario englobant la forte demande d'Orléans plus à l'Ouest et un autre s'approchant du scénario « *Ouest gare nouvelle à Bourges* », à proximité d'Orléans, mais desservant également Nevers.

II. GRANDS OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Cela a été répété en permanence dans les tables rondes organisées par l'association, que les fonctionnalités énoncées par la « lettre de commande » à RFF sont essentielles et doivent être recherchées, avec non pas l'idée d'un compromis entre des solutions qui s'opposeraient, mais avec des fonctionnalités en totale synergie avec les intérêts de tous les territoires :

- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- assurer un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Paris inférieur à deux heures ;
- améliorer la desserte de Bourges et des villes principales du grand centre. La perspective de ce projet s'inscrit dans une réelle 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 ;
- constituer un itinéraire complémentaire pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle. Ce projet doit permettre de désaturer la ligne actuelle Paris – Lyon et la gare de Paris Gare de Lyon. Les études semblent convergentes et suffisantes à ce stade pour en faire un élément déterminant.
- D'autres fonctionnalités sont systématiquement évoquées, elles visent à créer des liaisons faciles vers d'autres destinations que l'Île de France soit pour assurer la cohésion interrégionale, soit pour favoriser les déplacements vers le Sud : Auvergne vers Rhône Alpes, Région Centre vers le sud de la France, vers l'Italie et l'Espagne, etc
- une fonctionnalité apparaît très pertinente, il s'agit de la liaison avec le projet interconnexion sud Île de France. La création d'une gare susceptible de contribuer au rayonnement du pôle d'Orly et de favoriser les dessertes pour les habitants du sud de la région devient indispensable. Le souhait d'une connexion au réseau à grande vitesse porte ce projet notamment en créant des liaisons avec les aéroports de Roissy, Orly, Lyon St Exupéry et bien sûr en favorisant l'accès au réseau à grande vitesse européen.

Les objectifs de coût par rapport aux caractéristiques de la ligne à construire, la cohérence entre performances et coûts de construction, d'exploitation et de maintenance sont omniprésents, et l'approfondissement des coûts est indispensable pour formuler des avis raisonnés lors du débat public.

III. DEVELOPPEMENT ET STRATEGIE TERRITORIALE

Les objectifs de développement territoriaux impactés par une LGV reposent sur la volonté de désenclaver des territoires: Le Centre, l'Auvergne, le Berry (*Cher et Indre*), la Nièvre, la Loire, ...

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.

Ce projet est tellement attendu que le débat public a toute chance de faire émerger un tracé qui *devrait être accepté* par tous.

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 PACA, Languedoc-Roussillon, Pays de Loire et Limousin bénéficieront de ce projet. C'est une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations qui seront ainsi inclus dans le réseau des lignes à grande vitesse.

Le TGV Grand Centre Auvergne empruntera aussi des lignes existantes, déjà modernisées, et desservira directement un grand nombre de villes. Il a été démontré que les « TGV duplex » n'avaient aucune difficulté pour desservir l'actuelle gare de Clermont Ferrand.

L'effet réseau dans sa dimension européenne : la grande vitesse dopera inévitablement l'activité économique des territoires concernés, et le 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.

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.

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. Ainsi, les chambres consulaires *devront continuer* à mettre en œuvre toutes leurs compétences et leur contribution sera à approfondir avant le débat public ; L'Association propose que RFF organise des séminaires sur ce thème qui argumenteront le bien fondé de ce projet *avec la participation des employeurs, des chambres consulaires, des syndicats, etc.*

Il y a une nécessité d'entendre clairement les arguments du monde économique et social, c'est un gage de réussite du débat public.

L'importance du projet aura aussi un effet de développement de l'activité économique et de 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...

Le volet urbanisme, déjà bien pris en compte par le dossier sera enrichi des contributions de chacune des villes. Un point particulier devra développer la problématique des gares avec une nette préférence pour l'arrivée de trains en centre-ville.

Les tables rondes ont su montrer le distinguo entre la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse et l'arrivée de matériels la grande vitesse dans les gares existantes. Lorsque l'on est sur les principes, il y a une expression forte pour une desserte en centre-ville, mais dès que l'on examine concrètement la configuration locale comme l'a montré RFF lors des réunions régionales, l'opportunité d'une gare nouvelle peut résoudre bien des problèmes. Cependant, la perspective de « gares betteraves » très excentrées est unanimement repoussée.

IV. TRANSPORT ET OFFRE DE SERVICE

On ne peut parler d'aménagement du territoire que si on améliore certaines relations sans dégrader la desserte des autres territoires. D'une façon générale, les régions souhaitent que la ligne LGV apporte un bénéfice direct ou indirect à leur économie et que l'enclavement actuel disparaisse. Des liaisons les plus rapides possible et une fréquence plus importante est nécessaire pour toutes les cités du territoire. Le débat doit identifier ce besoin.

Des liaisons plus nombreuses et plus faciles sont l'objectif visé.

Il y a bien sûr la liaison essentielle vers l'Ile de France et son arrivée dans Paris intra muros avec une nette préférence pour l'arrivée en gare d'Austerlitz reconnue comme la solution alternative à la gare de Lyon saturée.

On note des demandes fortes de liaisons intersecteurs qu'il ne faudra pas sous estimer et qui nécessitent des approfondissements :

- liaison Clermont Ferrand- Lyon ;
- liaison vers les trois aéroports Roissy, Orly, Saint-Exupéry ;
- liaisons Orléans, Bourges, Châteauroux, Nevers à destination de Lyon et du Sud de la France et surtout les régions PACA et Languedoc Roussillon ;
- liaisons avec l'Italie, l'Espagne ;
- liaisons permises par l'interconnexion sud Ile de France vers la Bretagne, le Nord européen, l'est de la France;
- liaisons Est-Ouest : Par exemple, Nantes Lyon sans passer par l'interconnexion Sud ;
- Paris Limoges Toulouse est une liaison qui sera également à approfondir.

Des gains de temps substantiels sont unanimement souhaités

Il est clair que ce projet trouve sa justification par le temps gagné soit à destination des grands pôles du Sud, mais aussi pour des villes du Centre et de l'Auvergne. Ce sera un point fort des débats à venir et c'est un sujet à approfondir et surtout à objectiver avant le débat public. Il faut lever le paradoxe qui fait que pour un individu, une minute gagnée n'a aucun sens, mais que statistiquement le projet semble assez sensible au temps gagné. Au moment du débat public, ce sujet doit être élucidé et surtout compris par chacun des acteurs

L'augmentation de la vitesse est un enjeu stratégique et l'association approuve la demande d'un scénario à infrastructure à 360 km/h ; cette option permettrait un gain de temps pour la fonctionnalité Paris-Lyon et un aménagement du territoire efficace.

La complémentarité avec le réseau existant doit être approfondie, il ne suffit pas d'en faire un principe, la problématique des antennes et des raccordements pose un véritable enjeu de crédibilité. Chacun sait que, malgré l'ampleur du projet, cette demande d'un traitement simultané des antennes, des raccordements et de la ligne principale est fondamentale.

Les transports régionaux et locaux sont autant d'atouts à mettre en valeur dans les études de chacune des collectivités, chaque agglomération possède un réseau qu'il pourra développer en synergie avec le projet. Le positionnement des gares est une donnée fondamentale pour une bonne intermodalité.

Des points singuliers restent à approfondir : quel que soit le scénario choisi, il faudra approfondir un certain nombre de dessertes, mais qui peuvent être problématiques et qu'on ne peut laisser en marge. C'est le cas de l'Indre en synergie avec Limoges et Toulouse, c'est aussi le cas de St Etienne en liaison avec Roanne et le raccordement des villes de Vichy, Montluçon, Moulins, Issoudun, Blois, Vierzon.

Le prix des voyages est à prendre en considération : en fait, ce sujet très sensible est étroitement lié à la question complexe du financement qui ne manquera pas de se poser. Il serait souhaitable de l'aborder le plus tôt possible pour éviter qu'il ne vienne plus tard freiner l'avancée du projet. C'est un moyen également de faire prendre position aux différents acteurs et de mettre en perspective les avantages des financeurs potentiels en cherchant le bon équilibre entre financement par les contribuables et financement par les voyageurs. Il ne faut pas oublier que le projet concerne aussi d'autres partenaires en dehors du périmètre du projet, les régions Provence – Alpes – Côte d'Azur et Languedoc – Roussillon, qu'il conviendrait d'associer dès maintenant.

V. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Ils sont majeurs.

En contribuant massivement à la réduction des émissions de CO₂, le train devient le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, les études pour le débat public ne devront pas s'arrêter aux sites sensibles, mais montrer l'économie globale réalisée. 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. Les impacts sur les sites sensibles sans les minorer sont bien évidemment à prendre en compte mais des solutions locales sont à rechercher pour les surmonter et y pallier.

Les écueils écologiques le long du tracé sont assez circonscrits pour la qualité du débat public. Les zones à protéger telles que La Loire, la Sologne, fréquemment citées seront à examiner en étudiant des passages utilisant des emprises foncières existantes le long de l'autoroute.

Dans tous les tracés il y aura des espaces sensibles, protégés :

- l'arrivée en Ile-de-France, et la traversée de l'Ouest lyonnais, qui s'inscrivent dans un territoire fortement urbanisé,
- les forêts d'Orléans et de Fontainebleau.
- les Monts du Lyonnais, le bec d'Allier, etc.

Les gains de 500 milliers de tonnes de CO₂ évitées pour les 5 à 600 kilomètres de ligne à grande vitesse doivent constituer un chapitre complet et très pédagogique du dossier de saisine.

En effet, même si l'on réduit les nuisances du tracé au maximum, il restera un reliquat de contraintes. Il y aura face à des questions locales à mettre en perspective l'intérêt écologique global du projet : moins d'avion, moins de voitures, moins de CO₂.

Le débat public demandera des études objectives pour convaincre. Tous les tracés comportent des contraintes environnementales. L'objectif étant d'utiliser autant que possible les sillons autoroutiers, routiers et ferroviaires déjà existants pour éviter de faire des saignées supplémentaires dans un territoire déjà marqué par de nombreuses empreintes d'infrastructures

Pour le succès du projet

Le débat public sera de qualité s'il dégage un consensus parmi les collectivités. Pour cela il faudra converger peu à peu vers un scénario qui apporte une amélioration équitable pour chaque territoire. Ce scénario devra être crédible au plan technique et au plan économique, crédible sur les avantages procurés, crédibles sur les écueils évités. Le projet représente une attente telle qu'il n'a pas le droit de s'enrayer au stade du débat public lequel ne pourra que s'enrichir par un dédoublement du scénario Ouest actuellement retenu.

Pour conclure cette contribution, même s'il est prématuré de parler aujourd'hui d'un tracé et bien que l'association ne souhaite pas, comme indiqué plus haut, prendre parti pour tel ou tel tracé, il lui paraît opportun d'ores et déjà d'émettre un certain nombre de souhaits ou d'observations qui vont dans le sens des fonctionnalités énoncées par le gouvernement et à l'origine de la loi décidant le principe de cette ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Résumé de la contribution de l'association

Les sept points incontournables défendus par l'association :

1 – le respect de la loi du Grenelle de l'Environnement et de ses amendements garantissant une desserte efficace et le développement économique des deux capitales régionales, Orléans et Clermont Ferrand aujourd'hui non desservies par les TGV. En particulier les tracés doivent assurer une desserte effective de la ville d'Orléans et de Clermont Ferrand.

2 – étude d'un scénario dédoublant le scénario sud-ouest actuel, en un scénario englobant la forte demande d'Orléans le long de l'autoroute A10 A71 et un autre s'approchant du scénario « Ouest gare nouvelle à Bourges », à proximité d'Orléans, mais desservant également Nevers et Châteauroux.

3 – la volonté de désenclaver les territoires du Centre, de l'Auvergne, du Berry avec une desserte de qualité pour les agglomérations concernées Châteauroux, Bourges, Nevers, Moulins mais aussi Vichy, Montluçon, Vierzon, Roanne et Blois. Dans cette perspective, il paraît judicieux que la nouvelle ligne passe par Bourges qui se situe au centre des villes chefs-lieux du département qui sont Châteauroux à l'ouest et Nevers à l'est.

4 – Tirer parti de l'effet réseau dans sa dimension européenne et nationale ainsi que la complémentarité avec le réseau existant pour permettre des liaisons vers l'Île de France et le Nord, mais aussi vers le Sud de la France, vers la Suisse, l'Italie et l'Espagne et vers la façade atlantique et les aéroports (Roissy, Orly, Saint-Exupéry).

5 – La nécessité d'entendre les acteurs socio-économiques et d'organiser des séminaires sur ce thème qui argumenteront le bien-fondé du projet. L'innovation et l'augmentation de la vitesse représentent un enjeu stratégique et l'association soutient la perspective de porter la vitesse de l'infrastructure à 360 km/h ; cette option aurait l'avantage à la foi de gagner du temps sur Paris-Lyon et de permettre un aménagement du territoire efficace.

6 – Etudier les possibilités d'utiliser la proximité des lignes SNCF existantes, des autoroutes et des grands axes routiers nationaux ou départementaux pour relier Clermont-Ferrand, afin d'éviter dans la mesure du possible la création de nouvelles tranchées ou saignées à travers les territoires ruraux les plus sensibles.

7 – Mettre en valeur l'intérêt écologique global du projet qu'il convient absolument d'approfondir (Moins de voitures, moins d'avions, moins de CO₂)