



# MOTION

## de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

Conseil d'Administration du 8 juillet 2015 - PARIS

Les membres du Conseil d'Administration réunis ce jour rappellent :

Qu'après avoir contesté :

- l'avis de recommandation porté par les membres du COPIL, le 4 février 2015, dont l'association avait été exclue, qui reconnaît le scénario Médian comme le plus adapté pour répondre aux objectifs du projet POCL, alors que cette décision va à l'encontre des conclusions du débat public et des prises de position d'une grande majorité d'élus, principalement concernés.

Qu'après avoir dénoncé et regretté :

- de voir la présentation des résultats de RFF constamment biaisée dans les documents finaux, mettant systématiquement en avant le scénario Médian, omettant même ses caractéristiques désavantageuses, jusque dans son linéaire d'infrastructure, présenté constamment sans raccordements, (or il y a bien 100km linéaires de raccordements dans le cas du Médian).

ont demandé expressément au Gouvernement et à SNCF Réseau que soient pris en compte les éléments ci-dessous qu'ils n'ont cessé de signaler :

- 1/ les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructure en Région Centre Val de Loire (A71, 20 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, RN76 et RN 20 au sud de Salbris).
- 2/ la création d'un pretium-doloris environnemental des territoires vierges impactés dans le scénario Médian.
- 3/ la prise en compte de l'impact acoustique sur les habitations en Région Centre Val de Loire plus important en zones agricoles, se propageant sur de longues étendues, qu'en zones boisées qui assurent un écran de protection naturel.
- 4/ l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (1.400 ha impactés dans le scénario Médian pour 900 dans le scénario Ouest)
- 5/ l'étude de la topographie des territoires traversés en Sancerrois et Pays Fort, qui augmentera nécessairement le coût de l'infrastructure du scénario Médian, aujourd'hui minoré.

Aussi, n'ayant reçu de réponse ni du Gouvernement, ni de SNCF Réseau, jusqu'à la date du 7 juillet 2015, les membres ont alors commandé une contre-expertise reprenant les éléments ci-dessus ; et après en avoir entendu les conclusions, au regard des nouveaux éléments révélés par la contre-expertise, à savoir :

- Les nouveaux éléments et résultats de calcul des km linéaires des barreaux de raccordements dans le cas du scénario Ouest et du Scénario Médian,
- L'argument d'adhésion du public sur un jumelage d'infrastructures précédant l'acceptation et la construction d'un tel projet
- La prise en compte des contraintes de tracé (relief, topographie) dans les coûts par tronçon des deux scénarios,
- Le nouveau calcul des provisions pour risques et impacts dans les deux scénarios (environnemental, agricole)
- Les gains de trafic revalorisé notamment pour les dessertes province/province et la revalorisation des hypothèses de croissance des PIB régionaux depuis 2010
- La dévalorisation du temps monétarisé (Rapport QUINET de 2014) par rapport aux estimations du projet en 2011 et la dévalorisation du gain de temps surestimé
- La surestimation de la VAN

## les membres rappellent :

- **l'importance** que revêt la réalisation de la LGV Paris/Orléans/Bourges/Clermont-Ferrand/Lyon (*laquelle est inscrite dans la Loi Grenelle et a été reconnue prioritaire par le Commission Mobilité 21*) dans sa double logique de désaturer la ligne actuelle Paris-Lyon d'une part, et d'aménager le territoire d'autre part via
  - le choix du **scénario ouest variante Roanne**, issu du débat public qui s'est déroulé d'octobre 2011 à décembre 2012, et choix **quasi-unanime des élus** et des socio-professionnels ; Ce **scénario assure une faisabilité financière du projet par une solidarité territoriale de tous les acteurs** et garanti **un maillage territorial équilibré** de la desserte des villes du Grand Centre **par la complémentarité, la connexion ou l'interconnexion des lignes existantes (TET, TER) avec les lignes à grande vitesse**,
  - le renforcement du caractère indispensable et nécessaire de cette ligne à Grande Vitesse du fait **des réformes institutionnelles créant les Métropoles et regroupant les régions** qui généreront des concentrations d'activité

## S' étonnent:

- que les seules logiques de gain de temps et de vitesse se substituent à l'équilibre territorial, le **caractère discriminant des scénarios s'effectuant essentiellement en Région Centre Val de Loire**, notamment sur l'aspect environnemental, et sur la qualité et le cadencement des dessertes des territoires

## Par ailleurs, compte tenu de la lettre du Premier Ministre nous précisant :

- la mise en évidence des attentes très importantes des collectivités concernées vis-à-vis du projet afin qu'il participe à l'aménagement et au rayonnement des territoires du Centre de la France
- l'engagement de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios
- la reprise de la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central du projet courant 2016

## Demandent instamment:

- à être associé à la réflexion qui sera menée
- la création d'un comité adhoc pour appréhender les différents éléments du projet et les nouveaux résultats de la contre-expertise
- **la réouverture du dialogue et d'un débat contradictoire avec SNCF Réseau, les membres du Gouvernement, le Préfet Coordonnateur, les membres de l'Observatoire de la saturation de la LN1, les différents acteurs concernés par le projet** au regard des nouveaux éléments révélés par cette contre-expertise, afin de répondre à nos interrogations légitimes.
- **que dans le cadre de l'organisation de la COP 21**, qui a pour objectif de trouver un accord universel d'engagement des pays à réaliser la transition énergétique par la réduction des émissions de gaz à effets de serre, une réflexion soit menée concernant **les Régions les plus engagées dans le projet afin qu'elles ne se retrouvent pas les plus éloignées des centres de décisions que constituent les Métropoles.**
- **Que la réflexion soit ouverte sur les aménagements à opérer quant au devenir des trains d'Equilibre du Territoire, dont le POLT, et les TER**, indispensables et complémentaires des LGV, devant permettre l'amélioration des dessertes et l'irrigation de tous les territoires.
- un rendez-vous avec le Premier Ministre et le Président de SNCF Réseau