

Rapport Moral

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007 regroupe cette année dans un esprit pluraliste près de 500 membres, dont 88 élus, 34 parlementaires, 3 Régions, 10 Conseils Généraux, 130 collectivités, 18 chambres consulaires, 90 entreprises, 85 particuliers.

Depuis maintenant 9 ans, dans un esprit d'ouverture nous tentons de mener à terme le projet de réalisation de la ligne à grande vitesse POCL qui desservira comme vous le savez les territoires des Régions Ile de France, Centre Val de Loire, Bourgogne, Auvergne, Rhône Alpes. /

Depuis la dernière assemblée générale, nous avons continué à unir nos efforts **et avons mené beaucoup d'actions de façon très dynamique**,

Rappelons qu'avant 2007, / ce projet n'existait pas et que sur la base de l'idée émise par **Michel LEBOEUF, ancien Directeur des grands projets à la SNCF et grâce à la pugnacité des membres de l'association**, il est devenu incontournable.

Après avoir été validé dans ses objectifs et ses fonctionnalités par la Commission Mobilité 21, / en juin 2013, / confortant ainsi l'utilité et le travail de mobilisation de l'association, / nous nous sommes à nouveau mobilisés pour faire entendre la voix des élus auprès du Préfet coordinateur, / Préfet de la Région Auvergne, Michel FUZEAU, qui avait souhaité organiser une étape de concertation spécifique en Région Centre le 6 octobre 2014.

Pour AG du 10 dec 2016

Au regard des conclusions de cette réunion, / au cours de laquelle sont revenues de nombreuses contradictions entre les études de SNCF Réseau et les attentes des collectivités exprimées lors de la concertation 2014, / le COPIL du 4 février 2015 clôturant la concertation, n'a pas réussi à faire émerger un consensus sur un scénario de poursuite du projet.

SNCF Réseau avait malgré tout imposé le tracé Médian.

Aussi, tenant compte de cette situation, / le Premier Ministre nous a confirmé dans son courrier du 8 juillet 2015, / sa volonté de faire avancer le projet sur les sections communes aux deux scénarios, /c'est-à-dire l'arrivée en Ile de de France et l'arrivée sur Lyon, / tout en laissant plus de temps aux acteurs des Régions concernées pour réfléchir à un choix de scénario définitif.

Nous demandions depuis plusieurs mois au gouvernement de ne pas trancher trop hâtivement sur le choix d'un scénario /sans prendre en compte l'avis des élus prioritairement concernés par la discrimination des choix de passage du tracé, /à savoir les élus de la Région Centre Val de Loire, /aussi même si nous regrettons à nouveau un allongement du délai de réalisation du projet, /c'est une véritable opportunité qui s'offre de prolonger et ré-ouvrir le dialogue et la concertation en 2016-2017.

Pour AG du 10 dec 2016

Ce projet fédérateur, très attendu par la population de ces territoires a été porté par de nombreux acteurs institutionnels et économiques qui ont réussi **à faire abstraction de leurs intérêts particuliers /et de leurs clivages politiques pour convenir d'un aménagement du territoire équilibré.**

Le nouveau Préfet Coordinateur Monsieur Michel DELPUECH que nous avons rencontré le 20 septembre 2016 avec Daniel DUGLERY, /nous a réaffirmé l'importance de ce projet. Nous lui avons remis en main propre la contre-expertise Trafalgare commandée par l'association et le dossier photographique de terrain. Nous lui avons présenté les points clés qui démontrent les incohérences du tracé médian et les avantages du tracé Ouest, / notamment les possibilités de passage du tracé Ouest, /en terme de jumelage avec l'A71, la RN20 et les voies ferrées existantes, photos à l'appui. /

Par ailleurs, nous avons insisté sur le volet aménagement du territoire du projet qui est vital pour certaines agglomérations. /Enfin, **le Préfet nous a précisé** qu'une 1^{ère} réunion de concertation pour le choix du scénario aura bien lieu le 25 octobre à Paris et **qu'il allait missionner un cabinet indépendant qui apportera au débat une tierce expertise précise sur les 2 tracés.** /

Parallèlement, Patrick JEANTET, Président de SNCF Réseau a souligné lors de notre rencontre du 12 octobre 2016 qu'il semble qu'il y ait une certaine convergence pour l'arrivée en Ile de France entre le RER C et l'accès à Paris Austerlitz de POCL et qu'ils seront attentifs à la

Pour AG du 10 dec 2016

constitution de réserves foncières en Ile de France pour permettre l'implantation des ateliers de maintenance et de garage des rames TGV. /

Enfin, Patrick JEANTET a indiqué également la nécessité de trouver une méthode pour converger vers un choix de scénario et il nous a semblé assez réservé sur un scénario avec raccordements longs, /se référant au projet actuel SEA. /

Aussi, le choix du scénario qui se décidera certainement maintenant à l'automne 2017, /après la présentation de la tierce expertise, va être notre priorité.

Il va nous falloir convaincre que c'est bien le scénario « OUEST amélioré » qui assure la meilleure desserte, /les meilleures fonctionnalités avec les villes et territoires traversés /; sans désavantager ni Nevers, Moulins, ou Roanne avec qui nous avons travaillé et constaté que le tracé OUEST desservait ces villes dans les mêmes conditions que le tracé Médian. / Nous avons par ailleurs décidé de retenir l'option Roanne contre celle de Mâcon en échange d'un soutien de Roanne pour le tracé Ouest. /

Ce tracé permet à chaque territoire d'y trouver son intérêt tout en permettant d'atteindre les objectifs généraux sur lesquels il est fondé. /

Cependant nous devons ré-ouvrir le dialogue avec les élus qui se sentent plus proches du scénario Médian afin de leur présenter nos arguments et débattre sereinement ensemble sur ce choix décisif et leur expliquer que :

- **les possibilités qu'offrent le scénario OUEST** d'exploiter un **jumelage d'infrastructure** en Région Centre, **même sur une petite partie du tracé retenu**, en empruntant un corridor déjà existant (A71, D2020, jumelage de la RN 20 au sud de Salbris, les 30 km linéaire de l'aérotrain au nord d'Orléans, voie ferrée POLT, D2076, ex.RN76) **est moins impactant que de traverser des territoires vierge de tout corridor.** /
- **parallèlement**, après contre-expertise, le coût du tracé Ouest semble surestimé de **400 M€** notamment par des imputations de provisions pour risques ne semblent pas justifiées alors que par ailleurs, aucune provision pour risques ou difficultés n'a été anticipée dans le cas du Médian pour les impacts environnementaux et agricoles.
- **de même, les contraintes topographiques** des territoires traversés par le scénario Médian ne sont pas prises en compte (en Pays Fort/Sancerrois) et **affecteront le prix moyen du kilomètre de construction de ce tracé Médian** dans cette zone de passage.
- par ailleurs, l'impact acoustique sur les habitations, en Région Centre Val de Loire, semble plus étendu en plaines et en zone agricoles, alors que les zones boisées assurent un écran sonore naturel.
- de la même manière, l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées démontre **que le tracé Médian** est plus gourmand en emprise foncière : car il consommerait **1.400 ha par fuseau** de 100m alors que le tracé Ouest n'en consommerait que **900 ha**.
- il est également démontré que **les km linéaires des tracés** et notamment des barreaux de raccordements dans le cas du scénario Ouest et du scénario Médian, après contre-expertise révèlent que **dans les linéaires hors raccordements, une optimisation est possible pour le scénario Ouest, jusqu'à 20 km** ce qui n'est pas rien au regard des coûts de construction et que **dans les linéaires avec raccordements une sous-estimation apparaît pour le scénario Médian d'environ 15 à 20 km**.

- de plus, l'écart de temps de parcours Paris/Lyon, entre le Médian et le Ouest, s'avère être plus proche de 8 minutes que de 10 minutes. Or, selon le rapport QUINET de 2014, / le confort et l'absence de report modal l'emportent sur la valeur du temps monétarisé.
- **en outre, les gains de trafic de transit direct (Paris/Lyon) ont été nettement surestimés** selon les hypothèses de référence de SNCF Réseau, basées sur des grands projets considérés comme réalisés, ce qui n'est pas toujours le cas pour certains projets.
- **et pour finir, la contre-expertise conclut que la rentabilité socio-économique entre les deux scénarios présente finalement un écart réduit et un besoin en financement public équivalent.**

Quand nous aurons pu convaincre et rallier le maximum d'acteurs, /notre deuxième combat sera de conduire des actions pour raccourcir les délais de décision et de réalisation du projet en faisant accélérer les études pour continuer à préparer l'architecture du réseau ferroviaire de demain, / afin d'assurer à la fois la desserte fine des territoires et une interconnexion efficace au réseau à grande vitesse.

En effet, la priorité donnée ces 30 dernières années au développement du réseau TGV a eu pour conséquence de réduire l'entretien du réseau classique, réseau indispensable à la complémentarité du réseau TGV.

L'association a toujours prôné ce double objectif car il faut que les trains de demain puissent se configurer en toute sécurité avec le réseau existant pour assurer les dessertes fines des territoires et **améliorer les conditions de déplacements quotidiens des usagers.** /

Pour AG du 10 dec 2016

Si dès 2014, nous avons commencé des actions en faveur de la modernisation des lignes existantes complémentaires à la ligne POCL : le **Paris/Orléans/Limoges/Toulouse**, et l'électrification de **Bourges/St-Amand-Montrond/Montluçon**, nous avons veillé à faire inscrire au CPER les premiers travaux de modernisation de ces lignes.

Toutefois, la baisse des dotations de l'Etat a compliqué les choix d'investissements des nouvelles Régions.

Par ailleurs, **il nous faudra rester vigilants**, unis et actifs en relançant la mobilisation de tous, /pour faire avancer les projets et plus particulièrement le projet POCL, /car le gouvernement vient de faire un certain nombre de déclarations surprenantes concernant les LGV, /notamment l'accord de réalisation de deux branches supplémentaires à la ligne Tours/Bordeaux par le prolongement jusqu'à Dax et Hendaye, alors que ces projets étaient dans la même temporalité que le projet de réalisation du POCL et le retour **du barreau Limoges/Poitiers** malgré l'avis défavorable de la Cour des Comptes. /Toutefois, l'arrêt du conseil d'état cassant la DUP suggère de faire des tours de table financiers plus en amont des grands projets et le cas pourrait faire jurisprudence.

Vigilants également sur la gestion du réseau LGV très critiquée, des objectifs de rentabilité non atteints et de la saturation des nœuds ferroviaires notamment ceux de la LN1 Paris/Lyon, seule ligne rentable, dont la saturation entrainera l'accélération du projet POCL, /car nous restons persuadés que la saturation de la LN1 est plus proche que ne le disent certains.

Pour AG du 10 dec 2016

En effet, /l'exclusion des lignes hors périmètre national, augmentera fortement et accélérera la saturation des nœuds ferroviaires (ex : la non prise en compte des lignes européennes notamment le Lyon/Turin).

Aussi, je reste confiant parce que je crois **en l'intelligence collective**, au service de l'intérêt général pour nos territoires. / Je crois à ce projet qui est certainement le meilleur de tous les projets LGV sur les plans économique, écologique et d'équilibre des territoires.

Je ne peux pas imaginer qu'il n'y ait pas de volonté politique pour continuer à le réaliser et je ne peux imaginer que l'avis majoritaire pour le scénario Ouest ne soit pas entendu car c'est bien en Région Centre Val de Loire que les conséquences du choix du tracé final auront le plus d'impact. / Les premiers concernés doivent-être les premiers entendus !

Le combat n'est donc pas terminé. / Nous devons continuer à faire avancer notre projet et à nous mobiliser ! C'est le message que je veux à nouveau aujourd'hui vous lancer.

Je vous remercie de votre attention.