

*Comment en 2017 accélérer le
moment du début du chantier
TGV GRAND CENTRE AUVERGNE*

Claude Liebermann

*Ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux
et des Forêts, en retraite depuis fin 2011*

*Association TGV Grand Centre Auvergne
Sénat le 12 juillet 2017*

Une expérience de tous les projets LGV menés à terme dans les années 2010

Animateur et médiateur, pour le financement

- *2^e phase de la LGV Est vers Strasbourg, 106 km, 2,0 Milliards €, 16 collectivités, 4 régions, achevé fin 2016*
- *Contournement de Nîmes et Montpellier, 60 km, 1,8 Milliards €, 5 collectivités, 1 région, achevé en 2017, et suite Montpellier-Perpignan,*
- *Pilotage et financement branche centrale LGV Rhin Rhône, 4 régions, dessertes,*
- *Pilotage LGV Bretagne-Pays de Loire, 2 régions, achevé juillet 2017,*
- *Intervention de médiation pour Tours-Bordeaux,*

Une perception sur le terrain de l'importance du désenclavement TGV pour l'Auvergne

- *Une longue expérience d'élu local Auvergnat (1983-2004), avec le Président GISCARD D'ESTAING, vice président chargé des Transports en Auvergne (1986-1998), 19 ans conseiller général du Puy de Dôme, 6 ans maire de RIOM,*
- *Nous avons même imaginé en 1989 un projet plus modeste de branchement TGV sur la LGV Paris-Lyon, qui n'a pas eu de suite, faute de consensus,*
- *INUTILE DE PRECISER QUE MES PROPOS N'ENGAGENT QUE MOI, ANCIEN TECHNICIEN ET FINANCIER DES PROJETS, EN AUCUN CAS L'ADMINISTRATION OU RFF (SNCF Réseaux)*

Les leçons de l'expérience L'achèvement de la LGV Est Paris-Strasbourg 1:50, au lieu de 2:20

- 10 juin 2007, inauguration 1^e phase qui met Paris à 2:20 de Strasbourg, intervention appréciée pour la mise au point délicate des dessertes induites par le TGV (SNCF, élus, administration). La 1^e phase elle-même était critiquée par la technocratie parisienne (rentabilité ?),*
- Volonté forte des élus (Adrien ZELLER, maire de Strasbourg...) d'achever la LGV (Strasbourg capitale, moins de 2:00), mais beaucoup de sceptiques*
- Stratégie d'études pré opérationnelles (100 M€) entièrement prises en charge par les collectivités alsaciennes. En cas d'opportunité de relance, le projet pourrait démarrer,*
- Lehman Brothers et relance Sarkozy en 2009, entretien avec Jean Paul FAUGERE, alors directeur de cabinet du Premier Ministre, accord pour engager la 2^e phase,*

Mais tout n'a pas été facile...

- ✓ Problème pour fixer une participation de RFF raisonnable, avec une prime de résultats 1^e phase,*
- ✓ Invention de la notion de « solidarité à rebours », un même taux de participation à la 2^e phase pour les collectivités déjà desservies par la 1^{ere} phase, Reims, Nancy, Metz...*
- ✓ Supplément de 40% à la charge des collectivités alsaciennes*
- ✓ Remises en cause du fait de changements de municipalité, Reims par exemple,*
- ✓ Problème spécifique du Président du Conseil Régional de Lorraine, M MASSERET, avec la dualité des gares Louvigny et Vandières,*
- ✓ Avec la volonté politique du Ministre JL BORLOO (2 réunions plénières au cabinet), nous sommes arrivés à l'accord sur le financement et le début des travaux, achevés mi 2016,*

2008, une diversification des modes de financement et de réalisation par rapport à une maîtrise d'ouvrage directe de RFF

- *TGV Est, Bretagne Pays de Loire, Rhin Rhône, maîtrise d'ouvrage directe de SNCF Réseaux, qui gère la totalité de la LGV,*
- *Contournement de Nîmes et Montpellier, convention de partenariat avec BOUYGUES chef de file, qui entretient la LGV pendant la durée du partenariat. Le risque trafic est conservé par SNCF Réseaux,*
- *Tours-Bordeaux, concession complète, y compris le risque trafic, au groupement conduit par VINCI,*
- *Ces formules présentent l'avantage, outre la meilleure responsabilisation des entreprises, de permettre l'étalement dans le temps des dépenses de SNCF Réseaux*

Quelques leçons tirées de mon expérience, itinéraire d'un projet menacé, le contournement de Nîmes et Montpellier

- *Le TGV jusqu'à Montpellier, inachevé pour une question de budget lors de la construction de la LGV Med (Manduel),*
- *Une novation, la mixité Fret (éviter les trains de fret dans Nîmes et Montpellier) et TGV (Perpignan puis l'Espagne),*
- *Pas de des gares nouvelles au départ, Montpellier et Nîmes Manduel. Les désaccords Municipalité-Conseil Général ont failli faire échouer le financement du projet,*
- *Soutien sans faille jusqu'à sa mort, de Georges FRÈCHE,*
- *Hostilité du Président de la SNCF (uniquement la desserte de Montpellier), qui voulait arrêter le projet lors du changement politique de 2012, la signature du contrat avec BOUYGUES a été acquise sur le fil,*
- *Incertitudes pour l'avenir, utilisation de la ligne et des gares nouvelles, poursuite vers Perpignan et l'Espagne...*

Quelques leçons tirées de mon expérience, un projet à problèmes au plan financier, TOURS-BORDEAUX (Paris-Bordeaux 02:04 2/7/17)

- Brève intervention à la demande de Matignon pour débloquer une situation de refus d'engagement des collectivités, notamment le Conseil Général de la Gironde et la région Midi Pyrénées,*
- Difficulté de contact avec M Dominique SCHMITT, préfet de région,*
- Premier succès avec le Président du Conseil Général de Gironde, recommandations pour la suite des négociations,*
- Prise en main au cabinet du Ministre : aboutir plus vite, au risque de problèmes financiers ultérieurs,*
- Plan de financement particulièrement difficile, 58 collectivités locales sollicitées,*
- Aujourd'hui projet achevé (inauguration le 1^{er} juillet) mais il manque environ 300 M€, à prendre en charge par l'État*

Conforter le projet le plus pertinent

- *Mon analyse personnelle, une base de discussion, fondée sur la recherche de cohérence et de l'efficacité,*
- *Il se peut que sur certains points, votre approche soit différente. Nous pouvons bien sûr en débattre,*
- *Mais aucune impasse, de façon à tracer la perspective d'un projet basé de la DUP. Cela vous permettra de vous faire une opinion sur les questions à traiter,*
- *Le projet et son contenu. Tout débat sur les options de base ne peut que retarder et fournir des armes à ceux qui veulent enterrer POCL,*
- *Une première proposition de phasage,*
- *Les moyens d'avancer au niveau de votre association*

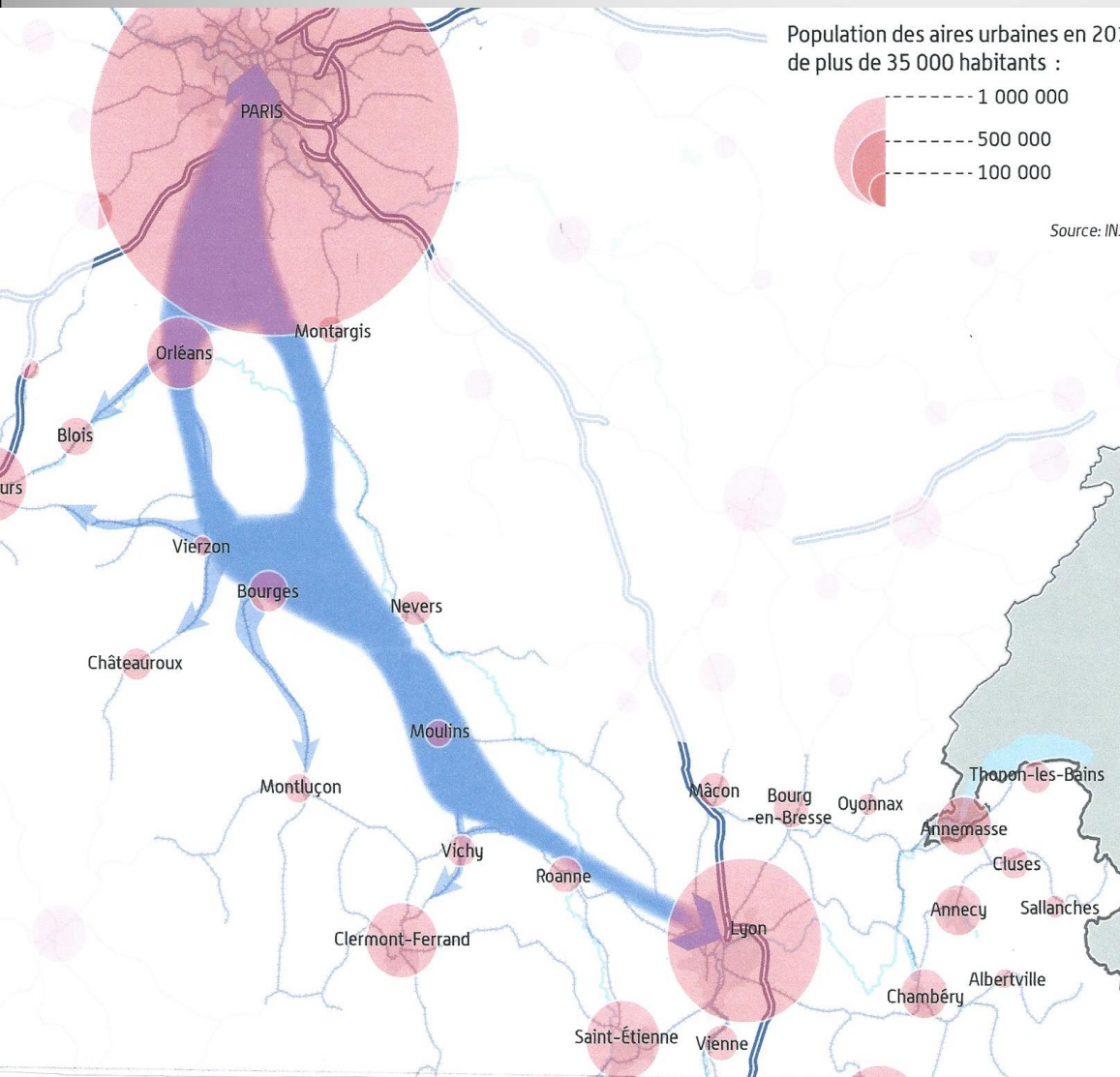
*Un premier constat en quelques années le
contexte TGV a radicalement changé
Chaque projet daté, son histoire, ses acteurs*

- *15/09/2008 faillite de Lehman Brothers, risques d'écroulements en chaîne du système monétaire mondial*
- *2009, plan de relance de type Keynésien du Président Sarkozy, quatre LGV lancées, achèvement Paris-Strasbourg, LGV jusqu'à Rennes, LGV jusqu'à Bordeaux, contournement TGV-Fret de Nîmes et Montpellier,*
- *Ce sont les LGV décidées à cette époque qui s'achèvent aujourd'hui,*
- *Aucun chantier LGV n'a été lancé depuis*

Deux rapports TGV qui freinent, Mobilité 21 (Philippe DURON 2013), Cour des Comptes (2014)

- *P. DURON, on ne peut pas tout faire en même temps, fixer des priorités, POCL n'est pas exclu, mais après 2030,*
- *Cour des comptes, un modèle porté au-delà de sa pertinence, qui vise notamment le TGV partout, faiblement occupés, au détriment de TER, plus adaptées au nombre de voyageurs, donc moins coûteux,*
- *On ne peut pas vouloir le TGV dans chaque chef lieu de canton ! Il faut se limiter à des liaisons entre agglomérations importantes,*
- *Réinventer sur le modèle suisse les correspondances TGV-TER, avec si besoin une assistance pour les voyageurs, notamment âgés (exemple Rennes-Saint Malo),*
- *Donner une priorité à la pénétration des grandes agglomérations, Paris et Lyon, qui nécessiteront des travaux importants et coûteux : on ne peut pas gagner quelques minutes sur 400 km et en perdre le double sur les 10 derniers !*

La carte des agglomérations par taille, particulièrement éclairante pour le TGV Grand Centre Auvergne



- Les agglomérations Parisiennes et Lyonnaise de loin les plus importantes,
- Saint Etienne et Clermont-Ferrand seules visibles,
- Les autres, villes moyennes et rural,
- Clientèle TGV en grande majorité venant des extrémités et au-delà, Marseille...

Le Président MACRON, 1^{er} Juillet à Rennes

Coup d'arrêt aux nouveaux TGV

- *Priorité sur les « transports du quotidien », plutôt que sur de nouvelles LGV, coup d'arrêt brutal après une période de 5 ans de sur-place et de rapports,*
- *Plusieurs remises en cause à court terme, Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, Poitiers-Limoges...*
- *Problème pour Lyon-Turin, coûteux, accords avec l'Italie,*
- *A plus long terme, c'est toute la programmation sur 20 ou 30 ans qui risque d'être compromise, au premier rang POCL qui vous réunit,*
- *ATTENTION, on peut arrêter un programme LGV long et complexe d'un coup de plume, il faut plusieurs années d'études et de concertation pour le relancer,*
- *Ne pas confondre l'horizon d'un quinquennat (5 ans) avec celui de réalisation des grands projets LGV (20 ou 30 ans),*

L'engagement pour le TGV Grand Centre Auvergne reste légitime, à condition de s'adapter aux conditions nouvelles

- *Fixer des horizons tenant compte des contraintes, économiques et des priorités politiques actuelles,*
- *Mais prendre garde à ne jamais arrêter complètement le mouvement,*
- *La réflexion sur le TGV doit tenir compte de sa réalité économique, à la fois sur les coûts d'investissements et sur leur amortissement dans le temps. Ils ne sont pas les mêmes selon les projets,*

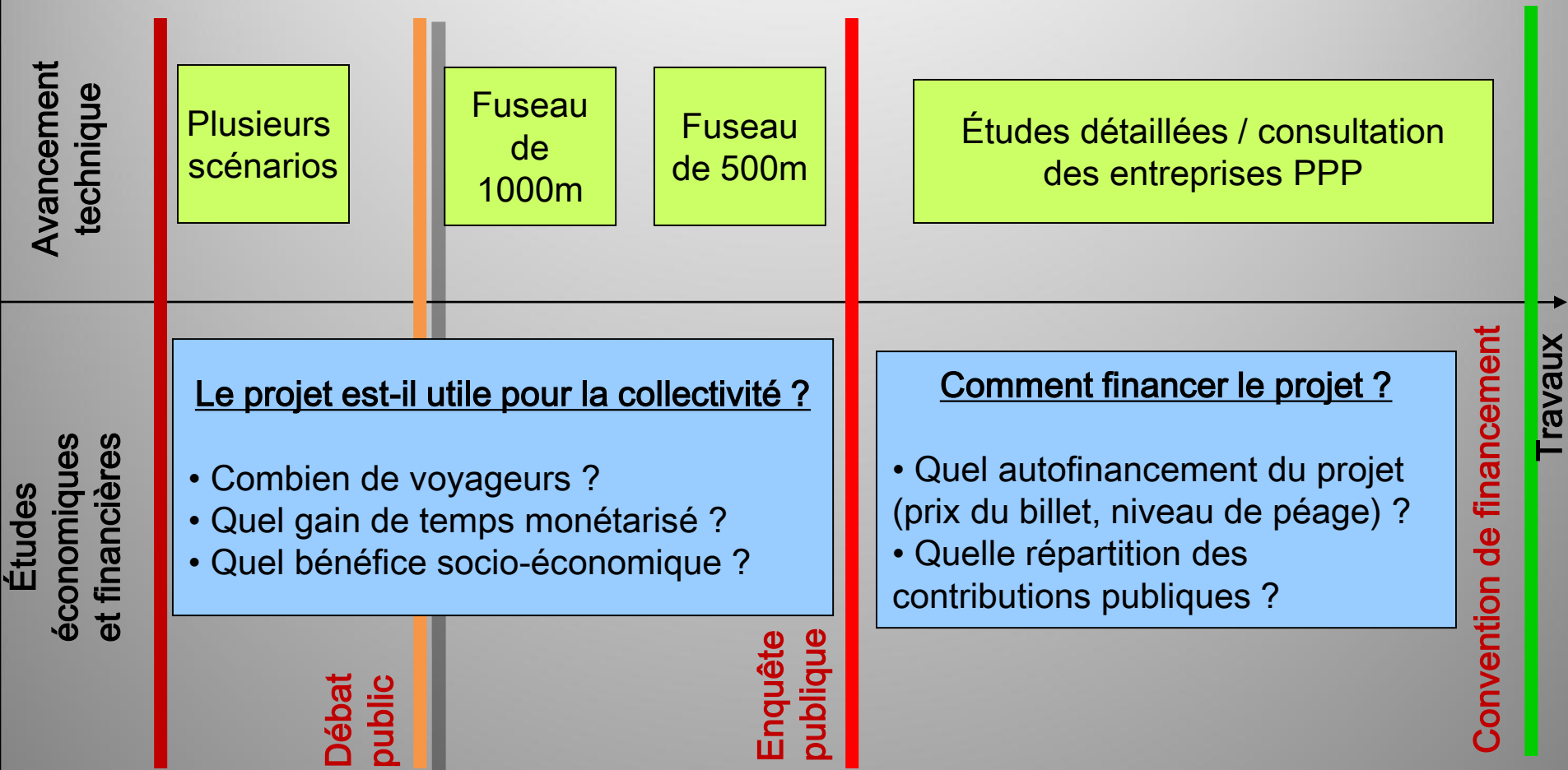
Réalité économique des LGV

- Coûteux, environ 22 à 25 M€ par km, hors zones urbanisées. Pour POCL, coûts annoncés, selon les variantes, 23 à 26 M€ par km de ligne nouvelle,
- Il semble que la loi Grenelle ne soit plus d'actualité,
- Construction pour plusieurs générations, comme le réseau ferré à la fin du 19^e siècle,
- De très grands chantiers nationaux. 2^e phase LGV Est, 2 Milliards €, 6500 emplois pour 5 ans, POCL six à sept fois plus d'emplois, répartis dans le grand centre du pays,
- Autour des gares, rénovées ou nouvelles, dynamique immobilière et économique immédiate (exemple Reims, à 45 mn de Paris), mais une chance, pas une rente, (contrexemple Le Creusot TGV sur la LGV Sud Est),
- La gare d'une agglomération importante n'est pas nécessairement sur la LGV elle-même (Nancy, Metz...),
- D'où une forte mobilisation des énergies et des financements locaux, 35% en moyenne

Des délais longs et des embûches nombreuses

- *Point de départ, la décision du Ministre chargé des transports approuvant le projet soumis à l'enquête d'utilité publique (bande des 500 m), puis le projet définitif et le début des travaux. Les études préalables sont utiles, mais n'engagent pas,*
- *Attention à ne pas les multiplier inutilement, cela peut être pour l'État et SNCF Réseaux un moyen de différer les décisions ou de retarder, interrogations sur la tierce expertise, délais perte de temps (cahier des charges en fin d'année ?),*
- *D'autant que certaines études complémentaires peuvent être nécessaires au moment de la DUP et même encore avant le début des travaux (parfois DUP complémentaire sur des points précis),*
- *Il faut en moyenne cinq ans pour la déclaration d'utilité publique, qui constitue le projet définitif, et ensuite au moins cinq ans de travaux,*

Les étapes de la préparation du projet



POCL, doubler la LGV Paris-Lyon

- *TGV conçu pour circuler plein (rames entre 350 et 500 voyageurs) à 320 (référence SNCF actuelle) ou même 360 km/h, sur des parcours longs (2 heures minimum), desservant des populations importantes,*
- *Exploitation de plus en plus critique de l'axe majeur Paris-Lyon à partir de 2020-2025, peut-être cinq à dix ans plus tard avec plusieurs incertitudes (capacités permises par l'ERTMS, cadencement, évolution des matériels roulants...)*
- *Comment pénétrer les agglomérations ? Le TGV n'accélère ni ne freine aisément. Il faut traiter les nœuds ferroviaires,*
- *Situation particulière de l'Île de France et de la région lyonnaise, saturation des gares parisiennes, Lyon et Montparnasse en premier, difficultés de communication, difficultés d'accès à Lyon,*
- *Tout aurait été plus facile 30 ans plus tôt, aujourd'hui, problèmes accrus, urbanisation et environnement,*
- *Interrogations de l'État, de la SNCF, des nouveaux opérateurs, la multiplication des lignes ne doit pas dégrader les comptes,*
- *Arbitrages nécessaires entre les TGV et les « trains du quotidien », rénovation et entretien des lignes,*
- *Débat sur les péages, les usagers trouvent le transport trop cher,*

La question aujourd'hui

- *Ordre de réalisation Grenelle :*
 - *Les LGV achevées, LGV Est 2^e phase, Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de Loire, Contournement Nîmes-Montpellier,*
 - *Projets 2020 Grenelle (2000 km), en suspens, Rhin-Rhône, Lyon-Turin, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Poitiers-Limoges, Montpellier-Perpignan...*
 - *Projets postérieurs, dont POCL, en question. La loi Grenelle prévoit la possibilité d'un engagement anticipé, si les conditions le permettent (études, procédures notamment).*
 - *Ce montage est remis en cause,*
- *Risques de retards ou d'abandons, dettes de la zone Euro et de la France, grande vitesse en question. Coût élevé, concurrence d'autres investissements. Seront éliminés les projets les moins solides au plan économique, les moins consensuels, les moins soutenus,*

L'origine du projet TGV Grand Centre Auvergne (POCL)

- *Le père du projet, mon ami Michel LEBOEUF, ancien directeur des études de la SNCF aujourd'hui en retraite,*
- *Entretien en 2008, il m'explique les perspectives de saturation de la LGV actuelle Paris-Lyon et l'opportunité d'utiliser son doublement pour désenclaver au plan ferroviaire des régions jusqu'ici délaissées,*
- *Je lui conseille d'exposer son projet à un certain nombre de grands élus concernés, en premier Brice HORTEFEUX alors ministre,*
- *Le projet de TGV Grand Centre Auvergne est lancé, avec une grande dynamique d'aménagement du territoire : premières études, les prises en considérations nécessaires suivront,*
- *Rôle de RFF, des différents Préfets coordonnateur qui ont soutenu et fait avancer le projet,*

Comment agir pour relancer le TGV Grand Centre Auvergne

- Un projet clair : se mettre d'accord sur le tracé et les gares sur la ligne nouvelle principale, rôle de l'association malgré des préférences légitimes en fonction des territoires représentés,
- Lever le préalable fondamental de la saturation de la LGV actuelle,
- Accepter le choix du projet le performant au plan économique, celui qui donne le plus d'avantages aux clients de bout de lignes, Paris et Lyon (plus court chemin, la ligne droite, pour un TGV l'argument temps est essentiel),
- Ne pas oublier l'environnement, aujourd'hui essentiel,
- Assurer les fonctionnalités, les relations avec toutes les agglomérations par les compléments appropriés à la LGV principale, l'important, la durée du trajet vers Paris,
- Proposer dès maintenant des options de phasage, on ne pourra pas réaliser l'ensemble d'un projet de 13 Milliards € en une seule étape,

Tous les TGV réalisés l'ont été à proximité de la ligne droite reliant les agglomérations les plus peuplées



Suivre la saturation de la LGV actuelle et prévoir la date de blocage

- *Par rapport aux autres projets, une perspective de blocage constitue un élément déterminant (aujourd'hui plafonnement et même légère augmentation du nombre de voyageurs, pour une légère baisse du nombre de trains)*
- *Toute décision d'engagement concret des procédures devra s'appuyer sur des données incontestables sur les perspectives de saturation,*
- *SNCF Réseaux a mis en place un Observatoire de la Saturation, résidé par Hervé de TREGLODET, ancien responsable de RFF, prochaine réunion à l'automne,*
- *Il convient de suivre les travaux et les résultats, par exemple avec un comité scientifique de suivi, parallèle au travail de SNCF Réseaux,*
- *En plus, projet de SNCF Réseaux, Haute Performance Grande Vitesse sur le Sud Est, faire passer le nombre de sillons utilisables de la LGV de 13 à 16 par heure (+23% de capacité), objectif 1^e étape en 2025, la totalité en 2030, coût 600 M€. Concrètement, cela retarderait d'une dizaine d'années l'horizon de saturation,*
- *Une bonne base scientifique de départ, travaux du Dr Florent LAROCHE, Université de Lyon 2, thèse « Saturation de la LGV Paris-Lyon, tester les limites », faut-il faire intervenir cette équipe devant l'association ?*

L'étude de Lyon 2 : sauf à mettre tous les voyageurs dans des TGV de type OUIGO (Haute Densité, 600 places au lieu de 450), aucune des options ne permet d'éviter la saturation à moyen et long terme

Tableau récapitulatif des principaux résultats pour chacun des leviers testés

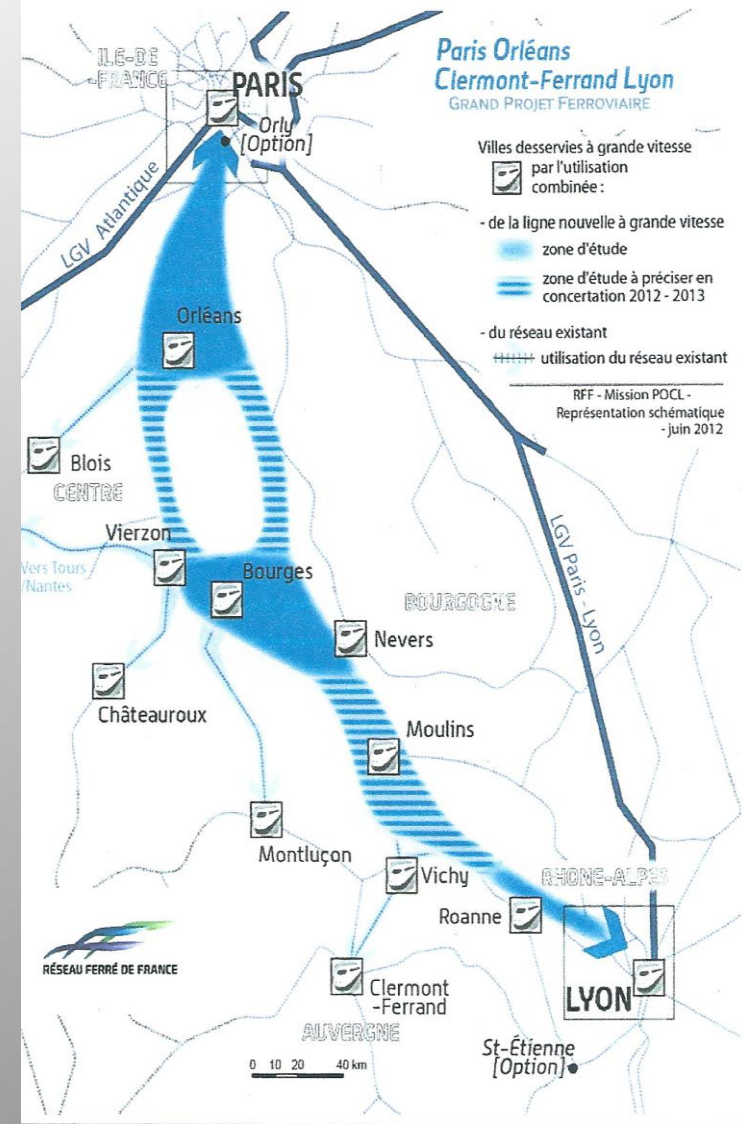
Levier	Type de solution	Gain en capacité	Coût du scénario	Horizon de saturation	Temporalité de la mise en œuvre
L0 – Référence	-	-	-	2020 – 2025	-
L1 – Infrastructure	Doublement	+ 100%	14 Mds€	Post 2050	Long terme
L2 – Matériel roulant	TGV haute densité	+ 131%	Cycle de vie du matériel	Post 2050	Moyen terme
L3 – Gestion de trafic	Optimisation grille horaire	+ 13%	Négligeable	2025 – 2040	Court terme
L4 – Exploitation	LGV haute densité	+ 33%	500 M€	2035 – 2050	Moyen terme
L5 – Tarification	Economie de la congestion	+ 30%	Négligeable	2030 – 2050	Court terme

Ces résultats ont vocation à donner des ordres de grandeur et non à décrire fidèlement la réalité.

Un choix raisonné pour le tracé médian ?

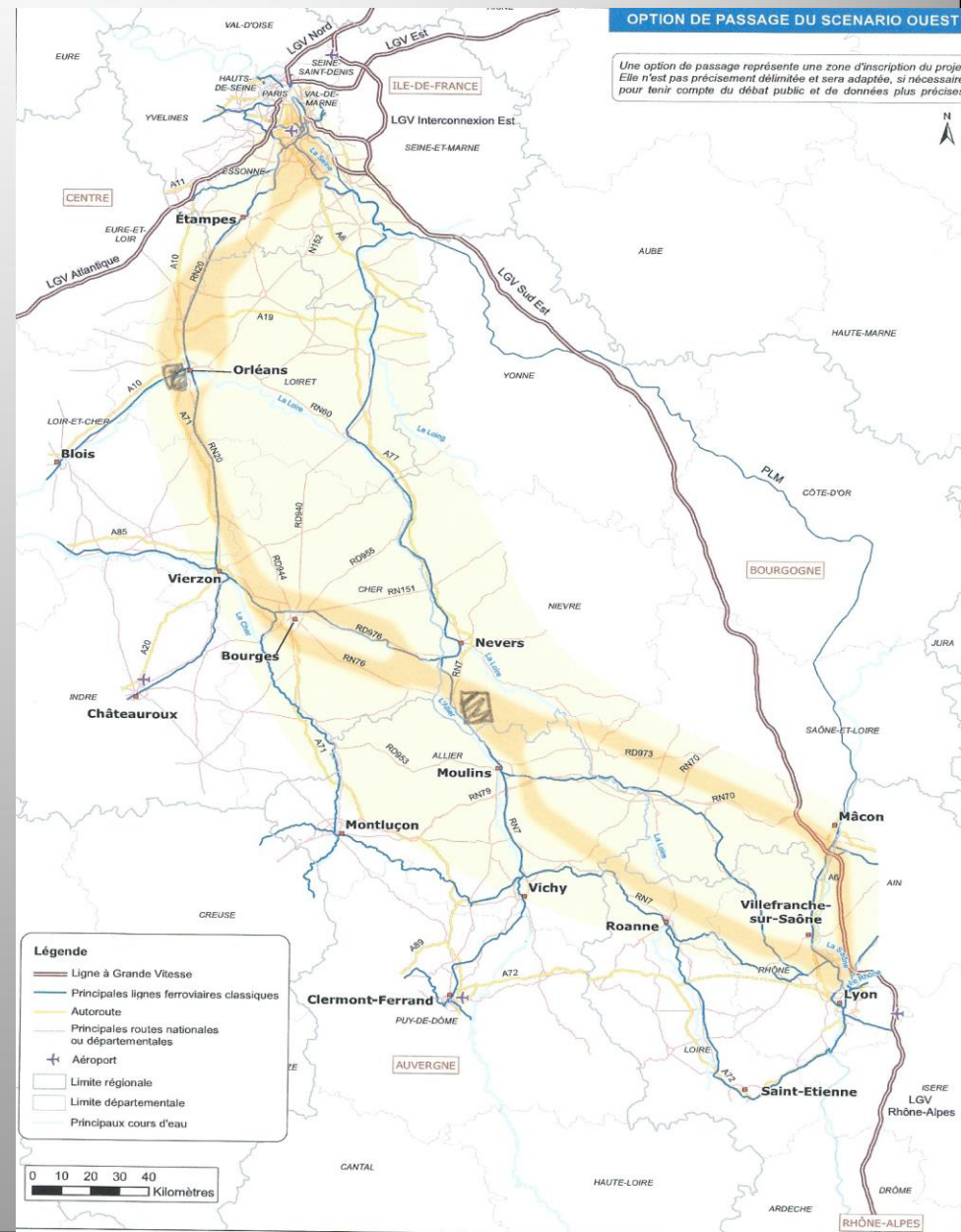
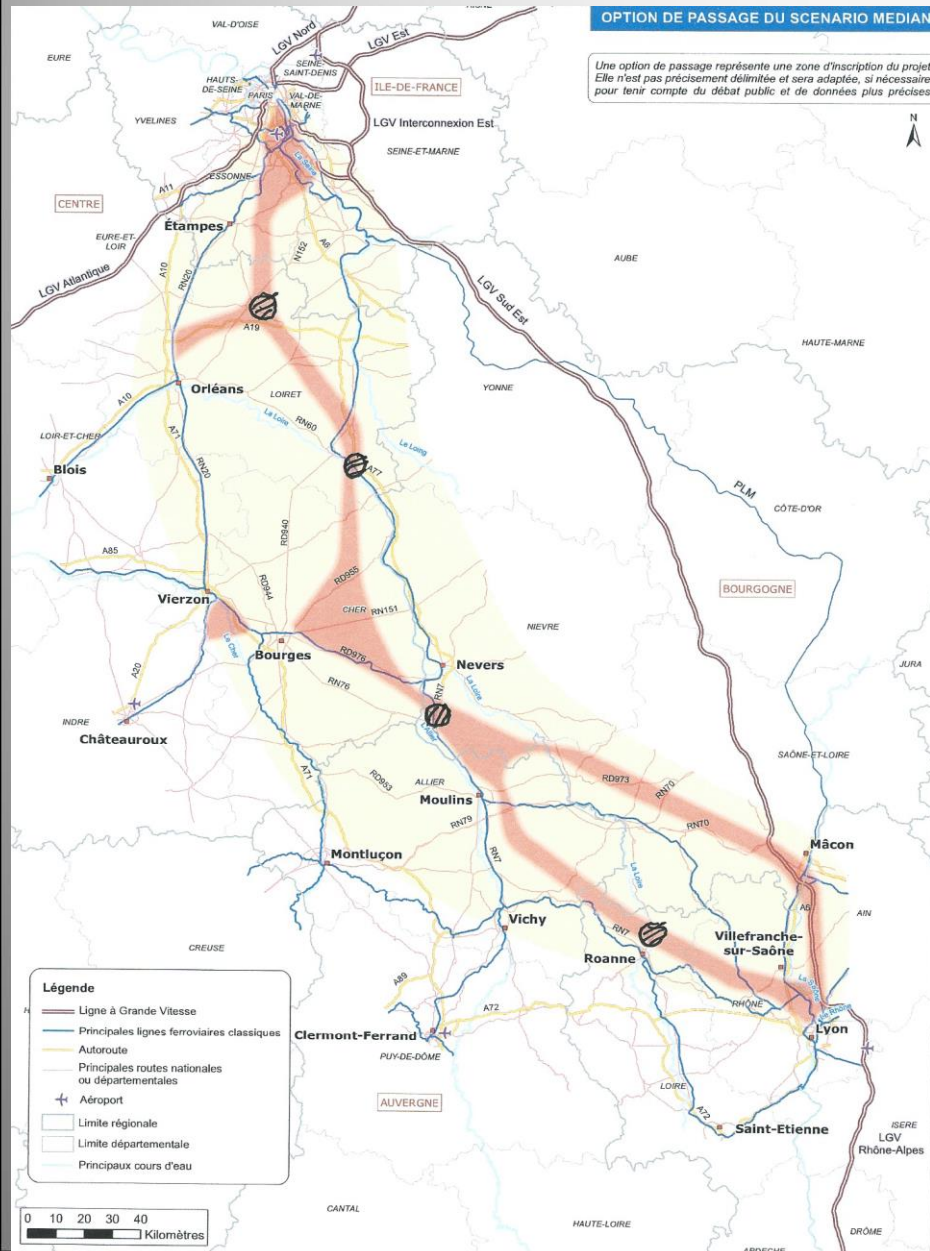
- QUEST, desserte plus proche pour un certain nombre de villes, Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Montluçon,
- Mais parcours et durée du trajet un peu plus longs sur Paris-Lyon,
- Traversée de la Sologne, problèmes et oppositions environnementales à traiter
- MÉDIAN, trajet Paris-Lyon plus court, donc durée plus courte entre Paris et Lyon,
- Adaptations pour répondre au cahier des charges (temps des dessertes),
- La Sologne évitée, mais difficultés à traiter, Val De Loire, Sancerrois,
- AU NOM DU TEMPS DE PARCOURS PARIS-LYON, le tracé MÉDIAN est apparu préférable au Comité de Pilotage, avec ensuite un passage près de Roanne,
- PRÉCISER, AFFINER ET PHASER LE PROJET

CARTE DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS-ORLÉANS -CLERMONT-FERRAND-LYON (POCL)



Le tracé médian

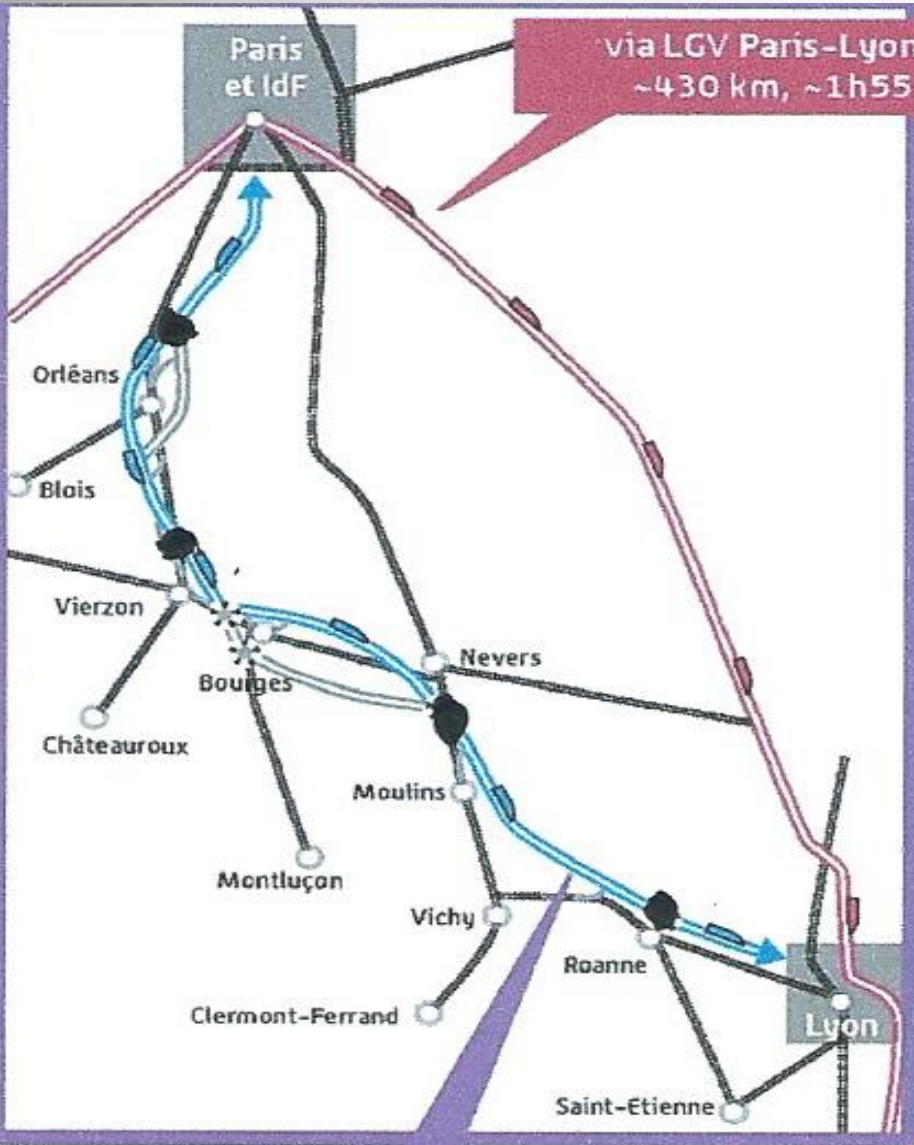
Le tracé ouest



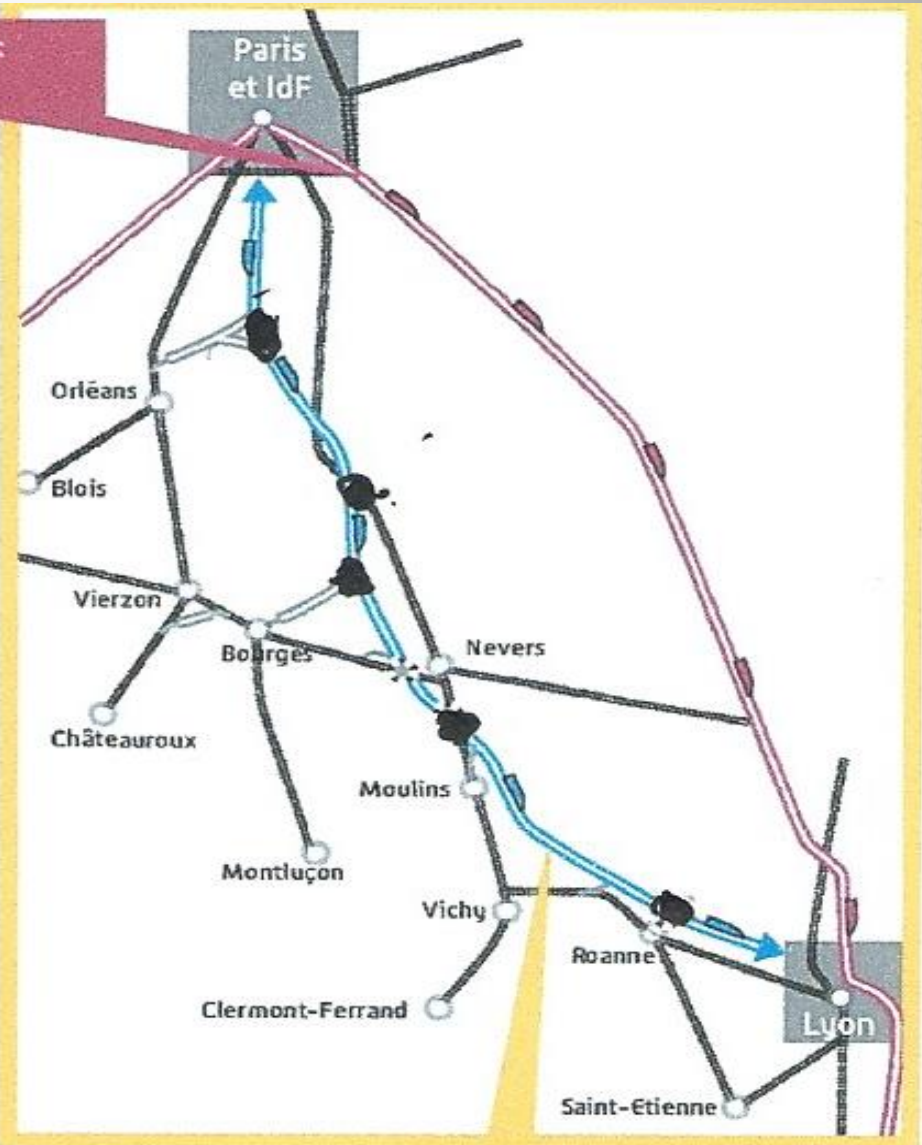
Le projet et son contenu

- Quel que soit le scénario retenu, il conviendra d'obtenir des garanties sur la réalisation du projet d'ensemble,
- Tracé Médian (comité de pilotage du 4/02/15) : fondement, gagner du temps sur Paris-Lyon (1:45 contre 1:55), conditions économiques, éviter le symbole de la Sologne (on ne réaliserait plus A71 aujourd'hui),
- Expérimentation, sur le modèle tunnels ou étrangers, de voies en béton sans ballast, réduction des les coûts d'entretien sur une liaison très utilisée, possibilité de vitesses jusqu'à 400 km/h plus élevées ?
- Innovation à étudier, une vitesse de base de 360 km/h, réduisant le temps de parcours (Paris-Lyon en 1:35 au lieu de 1:45),
- Les gares nouvelle à préciser, quel que soit le scénario : en première hypothèse aux intersections avec les lignes actuelles (bifurcations ou correspondances) : Orléans TGV, Bourges TGV, Nevers-Moulins-Magny Cours TGV, Roanne TGV, plus évidentes pour le tracé ouest,
- Liaisons de dessertes à prévoir en même temps que l'artère principale, en cas de choix du tracé médian, accès à Orléans et Blois, accès à Bourges, Vierzon, Châteauroux et Montluçon, accès à Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand, études pour une liaison directe Vichy-LGV, études pour une liaison directe vers Saint-Etienne,

Schéma des tracés, hypothèses de gares nouvelles



via le scénario Ouest :
~500 km, ~1h55



via le scénario Médian :
~455 km, ~1h45

Obtenir dès le départ des garanties pour les agglomérations éloignées de la ligne nouvelle (cas du tracé médian)

- *En cas de choix final du tracé médian, il faudra obtenir des garanties de desserte TGV pour toutes les agglomérations concernées,*
- *Le tracé Paris-Lyon ne doit pas être décidé en fonction de tel ou tel cas spécifique. A l'inverse, il faut traiter tous les cas (antennes ou modernisation de lignes existantes) dès la DUP du projet global, et rester vigilant jusqu'à la fin complète des travaux,*
- *Cas d'Orléans avec l'insertion du barreau à préciser, Bourges, Vierzon, Châteauroux, Montluçon à traiter dès le stade DUP.*
- *Il existe des solutions, antennes LGV, modernisation à 200 km/h de lignes existantes. Le cahier des charges de départ doit être confirmé et respecté, tout au long de la vie du projet,*
- *Rôle de vigilance de l'association*

*Une hypothèse de phasage à approfondir,
utiliser la dynamique des régions Ile de
France et Lyonnaise, les deux plus
importantes régions françaises*

- *Première phase, en même temps que le Grand Paris, l'accès à Paris, la liaison TGV Paris-Orléans. Une participation substantielle de l'Ile de France à solliciter,*
- *Deuxième phase, le tronçon Sud, Lyon-Moulins-Nevers. Une participation substantielle de la grande région Auvergne-Rhône Alpes à solliciter,*
- *Troisième phase, le tronçon central, entre Lyon-Moulins-Nevers et la bifurcation TGV vers Orléans ou Orléans dans le cas du tracé ouest,*

Les prochaines étapes

- Arrêté du Ministre approuvant le projet soumis à l'Enquête Publique (tracé précis, bande des 500 m, gares nouvelles, ensemble des antennes, phasage, éléments sur le financement),
- Enquête publique, sur l'ensemble de la liaison Paris-Lyon, y compris les antennes,
- Arrêté du Ministre approuvant le projet définitif intégrant les demandes des Commissaires Enquêteurs,
- Acquisitions foncières et études techniques de détails,
- Début des travaux selon le phasage qui sera défini,

Conclusion : un contexte difficile, des espoirs

- *La désaturation, investissement lourd difficile à financer, un TGV rapporte lorsqu'il est saturé !*
- *Participations des collectivités importante à fixer assez rapidement,*
- *Un nombre important de partenaires complique, retarde (LGV Est, 16 collectivités, SEA, 58 collectivités, CNM, 5 collectivités). POCL induit inévitablement beaucoup de collectivités. Répondre à toutes les attentes, mais refuser des contreparties n'ayant rien à voir,*
- *Faut-il des clés de financement spécifiques pour chaque tronçon ?*
- *Chance des nouvelles grandes régions, pour trouver le bon équilibre, disposer des fonds nécessaires, dépasser les questions d'ego. Rôle essentiel des relais et conseils locaux, notamment le monde économique, exemples de la LGV Est ou de BPL*

LES TROIS CONDITIONS DE LA REUSSITE

Aboutir au plus vite à un projet consensuel et complet permettant d'engager l'Enquête d'Utilité Publique,

- ✓ Première condition, une volonté politique forte au niveau national, c'est le Ministre qui signe la décision sur le projet, il n'engagera pas un investissement de 13 Milliards €, sans une décision au plus haut niveau,*
- ✓ Deuxième condition, essentielle pour réaliser la première, un consensus politique local sur le projet soumis à l'Enquête d'Utilité Publique. Il faut, à un moment, trancher : on n'y arrivera pas en multipliant les expertises et les contreexpertises,*
- ✓ Troisième condition, une analyse technique précise des conditions de saturation de la LGV actuelle,*

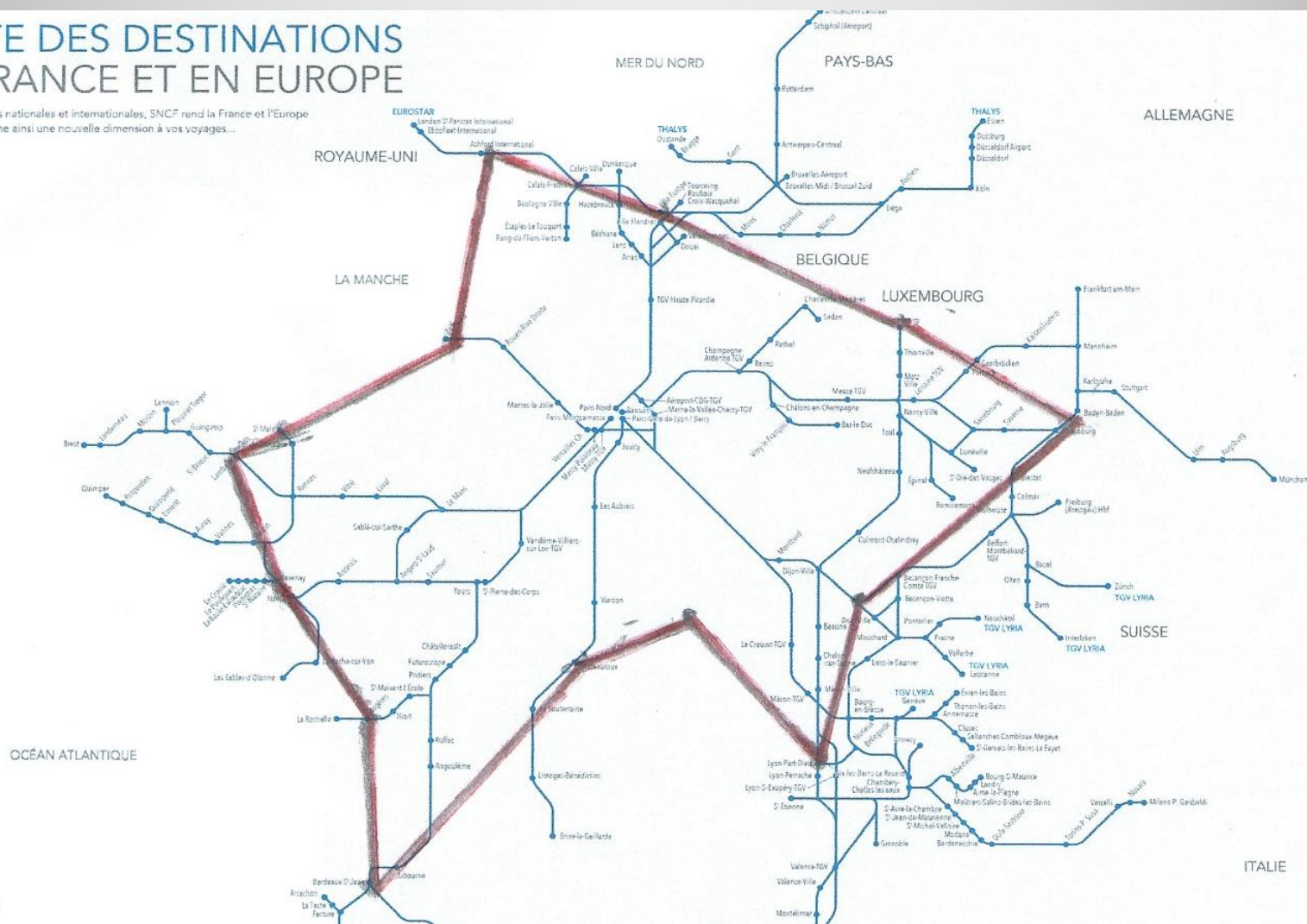
Conclusion : ce que peut faire l'association

- *Préciser un projet clair et réaliste. Beaucoup a déjà été fait dans ce domaine. Il faut poursuivre...*
- *Obtenir le lancement de l'enquête publique rapidement (DUP) Attention, le Conseil d'État exige aujourd'hui pour prendre une DUP, un protocole de financement,*
- *Utiliser la loi d'orientation sur la mobilité et la conférence nationale des territoires annoncées par le Président pour faire accepter et enclancher le projet : inégalité aujourd'hui trop forte dans les courbes isochrones depuis Paris, argument de la réduction des inégalités entre territoires,*
- *Eviter une opposition stérile entre les trains du quotidien et les liaisons de ville à ville,*
- *Suivre concrètement avec SNCF Réseaux l'évolution de la saturation de la LGV actuelle,*

Une carte pour faire réfléchir, les isochrones en train, 2 heures ou moins de Paris, On mesure l'enclavement de la France centrale

CARTE DES DESTINATIONS EN FRANCE ET EN EUROPE

Grâce à ses liaisons nationales et internationales, SNCF rend la France et l'Europe accessibles et donne ainsi une nouvelle dimension à vos voyages...



Conclusion : ce qui peut favoriser et accélérer

- *Proposer une conférence TGV des présidents des quatre grandes régions concernées, Ile de France, Centre Val de Loire, Bourgogne-Franche Comté, Auvergne Rhône Alpes,*
- *Demander un RV à la Ministre des Transports et au Président de SNCF Réseaux : ne pas arrêter les études préparatoires à la DUP,*
- *Cohérence à rétablir avec la déclaration du 1^{er} juillet du Président de la République,*
- *Associer des techniciens reconnus : faut-il un Conseil d'Orientation composé de personnalités qualifiées,*
- *Opportunité éventuelle de possibilités de plans de relance TP (pas à l'ordre du jour aujourd'hui au plan TGV, au contraire). Accélérer ou débloquer des situations. Le contexte peut parfois évoluer très vite...*

- *Merci pour votre attention*
- *En vous priant de m'excuser d'avoir sans doute été trop long, mais le sujet en valait la peine et je reste passionné,*
- *Je suis à votre disposition pour poursuivre le dialogue et tenter, dans la mesure de mes connaissances, de répondre aux questions que vous pouvez vous poser,*