

Association
TGV Grand Centre Auvergne

Interconnexion et POCL : la synergie

Le projet de l'interconnexion Sud TGV est très attendu par les voyageurs des régions du Centre, de l'Auvergne, de l'Est de la Bourgogne et du Limousin qui doivent se diriger vers les régions à l'Est et au Nord de la France. Ceux-ci ont le double handicap de prendre une ligne classique jusqu'à Paris et de traverser la capitale avant de rejoindre une autre ligne. Les projets issus du Grenelle de l'environnement vont bouleverser la cartographie des déplacements. La Ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (POCL) et le projet interconnexion Sud TGV seront des projets déterminants pour l'aménagement de nos territoires et leur développement économique.

La saturation de la ligne actuelle Paris/Lyon nécessite de prévoir une solution pour augmenter les capacités à l'horizon 2025. Par ailleurs, deux régions françaises n'ont pas accès au réseau TGV et voient leur économie en réel danger. Ces régions Centre et Auvergne peuvent être raccordées au réseau des LGV et réaliser ainsi une synergie efficace avec le doublement de la ligne à grande vitesse actuelle, en apportant un potentiel complémentaire de plus d'un million d'habitants pour chacune d'entre elles.

Il y a une véritable nécessité à ce que le projet POCL soit bien raccordé au projet interconnexion Sud LGV. Ce sont plus de quarante collectivités qui pourront en bénéficier. La fonctionnalité de doubler la ligne actuelle Paris/Lyon impose que l'on puisse avoir les mêmes liaisons intersecteurs sur chacune des lignes. Le raccordement au réseau des LGV ainsi qu'un accès aux trois aéroports internationaux Orly, Roissy, Saint-Exupéry impose une jonction efficace au droit d'Orly qui doit être prévue dès la conception de chacun des projets

Rémy Pointerau,
président de l'association TGV Grand Centre Auvergne

**Association TGV Grand Centre Auvergne**

Résidence Charles VII
1, rue Charles VII - 18000 BOURGES
Mobile : 06 35 35 62 62
Tél. : 09 63 03 28 07 - Fax : 02 48 20 15 25
E-mail : tgv-gca@orange.fr
www.tgv-gca.com



Une demande forte de désenclavement du centre de la France associée à des besoins de mobilité de plus en plus grands

Le projet POCL, défendu par l'association TGV GCA, fait partie de la loi du Grenelle de l'environnement promulguée le 3 août 2009 qui liste les projets de lignes nouvelles voyageurs à grande vitesse à engager pour les 15 ans à venir. Le projet interconnexion Sud TGV y figure en bonne place et les deux projets sont en synergie totale.

C'est à la demande du ministre Brice Hortefeux et d'un certain nombre de parlementaires que RFF a lancé une étude en octobre 2007 sur la faisabilité d'une liaison Clermont-Ferrand Paris en LGV. Le 15 décembre 2007, l'association TGV GCA a été constituée à Vierzon, en présence de nombreux élus, toutes sensibilités confondues et le 16 septembre 2008, l'Etat a nommé le préfet coordonnateur, préfet de la Région Auvergne. Une très forte mobilisation s'est emparée des populations concernées et notre association a pu constater le succès des tables rondes que nous avons organisées à Moulins, Clermont-Ferrand, Orléans, Châteauroux, Nevers, Bourges et enfin à Roanne.

Le succès du projet est incontestable. La mobilisation autour de ce projet doit faire en sorte qu'il avance vite, car c'est cette rapidité qui en 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, qui prévoit la fongibilité des projets entre ceux qui pourraient être prêts avant 2020 et ceux qui prendraient du retard.

Grâce au travail du maître d'ouvrage qui a programmé de nombreuses instances de concertation tant fonctionnelles que régionales et à l'animation conduite par notre association dans plusieurs villes, nous constatons une adhésion très importante des acteurs à ce projet.

Le souhait de disposer d'un outil moderne pouvant rouler au-delà de 320 km/h et surtout relier sans discontinuité des régions au-delà de l'Île-de-France est particulièrement exprimé, c'est pourquoi la connexion au projet de l'interconnexion Sud sera très importante.

Sous l'autorité du préfet coordonnateur, sept comités de pilotage ont rythmé les études de RFF, les derniers comités de pilotage ont fixé les scénarios à approfondir pour le débat public prévu au 2^{ème} semestre 2011.

Au cours de l'une de ces réunions, RFF a présenté la synthèse des contributions des collectivités reçues dans le courant de l'été comme le préfet coordonnateur l'avait souhaité. Elles rassemblent les avis de près de 60 organismes concernés par ce projet et notamment la contribution de l'association TGV Grand Centre Auvergne. Notre contribution fixe les points incontournables dont certains sont liés au projet interconnexion.

Par exemple

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).

Nos actions, celles de l'Etat, celles de RFF ont permis de faire progresser rapidement le dossier et c'est ainsi que le Schéma national des infrastructures de transport prévoit dans son avant-projet consolidé **"la réalisation de 2 000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici 2020. Un programme supplémentaire est prévu qui inclut en particulier la ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon dont les études engagées en 2008 devront permettre la tenue d'un débat public sur le projet à l'automne 2011."**

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 la plus moderne possible et la mieux raccordée au réseau des lignes du réseau TGV. 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 plus de trente ans et mis à l'écart des moyens modernes de transport. Ce désenclavement sera d'autant plus important que les accès aux régions de l'Est, du Nord et aussi vers l'Ouest seront facilités par une ligne dédiée aux TGV de bout en bout grâce à l'interconnexion Sud.



Un projet avec deux grands objectifs qui imposent l'interconnexion Sud Île-de-France

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 et des autres projets du Grenelle de l'environnement et bien sûr tout particulièrement avec le projet d'interconnexion des lignes LGV Sud Île-de-France.

La desserte des 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.

Ces trois fonctionnalités seront très renforcées grâce à la liaison avec le projet interconnexion Sud Île-de-France. De plus, 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.

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.

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, une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations en seront bénéficiaires : le Centre, l'Auvergne, Rhône-Alpes, la Bourgogne et l'Île-de-France grâce à l'interconnexion Sud et à l'aménagement de la gare d'Austerlitz.



Les régions PACA, Languedoc-Roussillon, Pays de Loire et Limousin bénéficieront aussi de ce projet grâce à la facilité de circuler sur l'interconnexion.

Le doublement de la ligne actuelle à grande vitesse Paris-Lyon

- ▶ Constituer un itinéraire complémentaire pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle.

Cette fonctionnalité du projet doit permettre de désaturer la ligne actuelle Paris/Lyon et également la gare de Paris Gare de Lyon. Les études semblent convergentes entre SNCF et RFF et suffisantes à ce stade pour en faire un élément déterminant.

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, ainsi que le Nord de l'Europe. Le réseau à grande vitesse français est aujourd'hui le premier du monde en nombre de passagers (près de 100 millions de voyageurs/an) mais a besoin de nouveaux développements. Compte tenu de la croissance de la mobilité (en général corrélée à celle du PIB en volume) et du contexte favorable au mode ferroviaire, une hausse du trafic très sensible est attendue au cours des prochaines années. La perspective de rompre la barrière ferroviaire des Pyrénées à partir de 2012 apportera un trafic très substantiel entre Barcelone, Montpellier Lyon et Paris. 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 en même temps une véritable opportunité de desservir les régions du Centre en doublant la Ligne LN1 par un tracé plus à l'Ouest.

La ligne actuelle Paris-Lyon est aujourd'hui particulièrement bien interconnectée à l'Est de la France et le barreau d'interconnexion Sud a pour but de créer les liaisons de qualité vers l'Ouest. La LGV POCL devra avoir les mêmes possibilités de liaisons et cette nouvelle radiale "jumelle" de Paris/Lyon devra rendre possible les détournements transparents vis-à-vis des voyageurs et donc être aussi raccordée de la même manière au réseau des TGV à l'Est comme à l'Ouest.

Deux projets en synergie

Un apport significatif de voyageurs

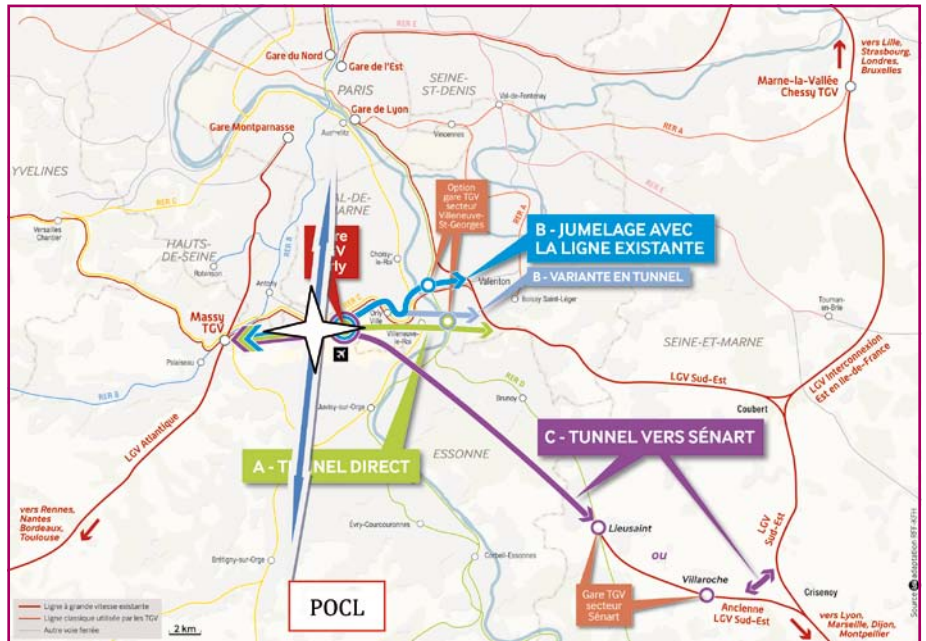
Lors du comité de pilotage du 5 janvier 2011, les études présentées par RFF montraient que c'est 8 à 10 trains intersecteurs supplémentaires représentant 1million de voyageurs par an qui pourraient alimenter la partie Est de la France et jusqu'à 2 trains pour la partie Ouest. C'est une dizaine de trains qui renforce les études de rentabilité du projet de l'interconnexion Sud, ces trafics n'y sont pas pris en compte.

La qualité des circulations intersecteurs renforce aussi les éléments de rentabilité du projet POCL.

La situation réciproque de deux projets

Les études préliminaires de POCL conduites par le maître d'ouvrage RFF sont en cours de finalisation et devraient permettre la tenue du débat public qui est très attendu pour septembre.

Les deux projets sont indépendants mais très complémentaires, ils peuvent se réaliser l'un sans ou avec l'autre. Cependant, les



fonctionnalités de l'interconnexion seront indispensables à celles de POCL pour desservir l'Est de la France, le Nord et l'Europe du Nord et réciproquement.

La desserte des aéroports est prioritaire pour le désenclavement des territoires du Centre et de l'Auvergne. Ces deux projets doivent être raccordés à terme et sur chacun de ces projets la zone de raccordement doit être protégée afin que l'urbanisation ne vienne pas limiter rapidement les fonctionnalités transversales.

Le débat public de POCL va démarrer en septembre et devrait être conclu début 2012, ce qui est complètement en phase avec le calendrier de l'interconnexion.

Conclusions

L'association TGV Grand Centre Auvergne porte le projet de l'interconnexion des LGV au Sud de l'Île-de-France avec un grand enthousiasme. Elle est adhérente à l'Association interconnexion Sud TGV en Ile-de-France et partage son avis. Pour notre association, nous portons notre choix sur un tracé souterrain pour minimiser les impacts environnementaux, nous demandons de prévoir ou réserver les raccordements nécessaires à la radiale POCL, de placer ce raccordement au droit de la future gare d'Orly à proximité de l'aéroport.

L'association TGV Grand Centre Auvergne estime que le scénario A répond le mieux aux enjeux d'aménagement des territoires desservis par le projet POCL. Il est le plus à même de favoriser la nécessaire synergie entre les objectifs des deux projets.

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007, regroupe plus de 350 membres dont 23 parlementaires. Elle mène des actions dans un esprit de grande ouverture pour que la ligne Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon (POCL) se réalise à l'horizon de 2020. Elle porte l'ambition de veiller à ce que l'ensemble des fonctionnalités prévues par le Grenelle de l'environnement soient mises en œuvre.

Président : **Rémy Pointereau**, sénateur du Cher
Vice président : **Serge Grouard**, député Maire d'Orléans
Vice président : **Didier Boulaud**, sénateur de la Nièvre
Président d'honneur : **Brice Hortefeux**.

