



Cahier d'acteur n°169

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Le projet POCL (Paris/Orléans/ Clermont-Ferrand/Lyon), un vrai projet d'aménagement du territoire

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Association TGV
Grand Centre Auvergne**
Résidence Charles VII
1, rue Charles VII
18000 Bourges
Tél. : 09 63 03 28 07
Fax : 02 48 20 15 25
tgvgca@orange.fr
www.tgvgca.com

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007, regroupe actuellement plus de 680 membres dont 24 parlementaires parmi 101 élus, 173 collectivités territoriales, 19 Chambres Consulaires et 227 entreprises unis pour mener à son terme un projet commun : désenclaver le centre de la France tout en préservant ses richesses actuelles.

Elle mène de manière très active des actions, dans un esprit d'ouverture, pour promouvoir la réalisation à l'horizon 2020 d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant les territoires des régions du centre de la France, au départ de Paris Austerlitz pour rejoindre Lyon en desservant Orléans et Clermont-Ferrand. Ce projet est ainsi porté par de nombreux acteurs de toutes sensibilités politiques et l'association fédère toutes les énergies et les ambitions des territoires concernés dans l'esprit des principes développés par le Grenelle de l'Environnement.

Le POCL est très attendu par les habitants et les entreprises des Régions du Centre, de l'Auvergne, de l'ouest de la Bourgogne, de Rhône Alpes et du Limousin.

En effet, à côté de son rôle de dé-saturation de la LGV Paris-Lyon, cette réalisation permettra d'effacer les disparités économiques des régions traversées par rapport aux territoires déjà desservis par le TGV.

C'est une condition essentielle du développement de ces territoires les plus fragilisés et les plus enclavés, aujourd'hui à l'écart de la grande vitesse ferroviaire.

Une volonté de désenclaver des territoires nouveaux associée à des besoins de mobilité de plus en plus grands

Le Centre, l'Auvergne, la Bourgogne, le Cher, la Nièvre, l'Indre, la Loire, l'Allier, le Puy de Dôme, le Loiret ont besoin de se développer grâce à de nouvelles infrastructures performantes.

C'est en effet un vrai grand projet d'aménagement du territoire pour des régions, des départements, des villes jusqu'ici non desservis par la grande vitesse.

Neuf régions, Centre, Auvergne, Rhône-Alpes, Bourgogne et l'Île de France, grâce à l'interconnexion en région parisienne et à l'aménagement de la gare d'Austerlitz, ainsi que les régions PACA, Languedoc-

Roussillon, Pays de Loire et Limousin bénéficieront de ce projet. C'est une quinzaine de départements, plus de vingt agglomérations et plus de 17 millions de personnes qui seront incluses dans le réseau des lignes à grande vitesse.

Le TGV POCL empruntera aussi des lignes existantes modernisées ou à moderniser, et desservira directement un grand nombre de villes.

Ce projet est vital, d'intérêt général majeur pour nos régions, qui aujourd'hui souffrent sur les plans démographique et économique.

Des fonctionnalités de dessertes qui en font un projet de tout premier ordre

Le POCL reliera directement de nombreuses villes, comme Orléans, Blois, Bourges, Vierzon, Châteauroux, Nevers, Montluçon, Vichy, Moulins, Roanne... et permettra de relier Clermont-Ferrand à Paris en moins de 2 heures et d'améliorer les liaisons avec Lyon.

La perspective d'un nouveau tracé doublant la ligne à l'ouest de la ligne à grande vitesse actuelle Paris/Lyon s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire national avec la desserte des régions du centre de la France vers l'Île de France, le Lyonnais, le sud de la France et les villes européennes.

L'importance de ce projet aura pour effet de favoriser le développement de l'activité économique et 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. L'effet de la grande vitesse et le réseau dans sa dimension européenne dopent l'activité économique des territoires, et **notre 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.

Cette ligne POCL favorisera la cohésion des territoires en stimulant les synergies des activités économiques dans les domaines industriels, touristiques, universitaires... 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 avec leur propre industrie dans ce domaine. Les industries ferroviaires françaises du matériel roulant, en y incluant le secteur des travaux publics, bénéficieront de ce grand projet. L'ingénierie ferroviaire profitera aussi des retombées de ce projet en termes d'image et de promotion du savoir-faire français à l'international.

Le projet POCL représente un véritable outil de développement durable et de cohésion pour les territoires desservis par la ligne, s'additionnant au travail en amont de l'ensemble des décideurs socio-économiques notamment les chambres consulaires, mais également en terme d'attractivité pour les jeunes, les étudiants, les professionnels de santé pour faire face à la dépopulation de certains territoires et à la désertification médicale.

Un projet en phase avec la loi Grenelle

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a positionné notre projet dans son article 12 et le SNIT lui donne la première place à l'horizon 2020.

Le projet ferroviaire TGV Grand Centre Auvergne s'inscrit parfaitement dans une démarche de développement durable.

Il arrive en tête des gains de CO² avec plus de 200 milliers de tonnes/an de CO² économisées pour 600 kilomètres de lignes à grande vitesse.

La grande vitesse ferroviaire est un mode de transport durable pour le climat et l'économie, un atout pour **l'environnement**. Toutefois, il conviendra de rester vigilant pour limiter autant que possible les prélèvements sur les terres agricoles, et pour compenser de manière adéquate les atteintes qui ne pourront pas être évitées. L'utilisation de corridors déjà empruntés par les voies ferrées, routières et autoroutières sur certains tronçons, nous apparaît préférable au point de vue de leurs impacts aux saignées nouvelles qui seraient sinon créées.

Une stratégie d'alliés : les critères de choix pour l'association

Le projet repose sur deux piliers importants :

- l'aménagement du Centre de la France, délaissé par le réseau à grande vitesse français
- l'enjeu de la saturation de la ligne Paris/Lyon actuelle

L'idée de POCL a été de réunir ces deux enjeux en un seul projet, idée qui a été inscrite au Grenelle de l'Environnement en 2009 et qui a été déclinée par le

Ministre des Transports, en quatre objectifs :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures
- 3) L'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre de la France
- 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris/Lyon

Les 7 points incontournables défendus par l'association dans sa contribution

validée par l'Assemblée Générale de Châteauroux le 3/07/2010

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.
2. 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.
3. Un classement des scénari selon des critères d'évaluation : aménagement du territoire, dessertes des villes et agglomérations concernées, fonctionnalités, évaluation environnementale, coût des infrastructures, bilan carbone.
4. Tirer parti de l'effet réseau dans sa dimension nationale et européenne ainsi que la complémentarité avec le réseau existant et la future ligne Interconnexion LGV Sud Ile de France pour permettre des liaisons vers l'Ile de France et le Nord, mais aussi vers le Sud de la France, l'Italie et l'Espagne, ainsi que les aéroports (Roissy, Orly, Saint-Exupéry).
5. 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 le double avantage de faire 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 environnemental global du projet qu'il convient absolument d'approfondir (moins de voitures, moins d'avions, moins de CO₂).

Pour obtenir un consensus entre les acteurs, l'association TGV Grand Centre Auvergne a lancé auprès de ses membres un système d'évaluation des scénarii par grilles d'analyses multicritères, évaluation réalisée au moyen d'un questionnaire.

Cette analyse a reposé sur 4 axes :

- Favoriser l'aménagement et l'attractivité économique des territoires
- Assurer une bonne desserte des villes et des fonctionnalités performantes
- Minimiser les nuisances environnementales et lutter contre le changement climatique

■ Assurer le meilleur financement et la meilleure rentabilité du projet

L'union sacrée et une stratégie d'alliés regroupant les élus, les Collectivités, les Chambres Consulaires, les partenaires économiques et associatifs autour d'un scénario sont les conditions de la réussite du projet, car il faut rassembler et satisfaire le plus grand nombre de territoires et de villes concernées, l'avenir et le développement de nos territoires en dépendant. Il nous a fallu trouver le plus grand dénominateur commun pour un scénario en terme d'aménagement du territoire et de financement.

CONCLUSION

L'association TGV GCA estime indispensable et urgent le projet POCL et se prononce en faveur du scénario OUEST, variante Roanne et vitesse 360 km/h

Le scénario OUEST est la meilleure synthèse pour l'aménagement de nos territoires et fédère tous les acteurs concernés

Ce choix résulte de son analyse multicritères et de la discussion qui l'a accompagnée lors du Conseil d'Administration du 13 décembre 2011, après un vote de façon unanime, et après consultation de tous les adhérents, sur 685 d'entre eux, 645 ont répondu favorablement

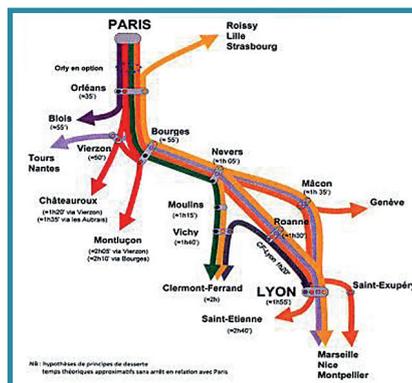
Pour les membres de l'association, l'aménagement du territoire est une priorité essentielle

Le tracé choisi est celui qui permet le meilleur financement de la part des collectivités territoriales (Régions, Départements, Agglomérations, Villes)

Sans les ignorer, les critères de coût, de rentabilité fondée sur des estimations et les quelques minutes gagnées ne peuvent à eux seuls justifier le choix d'un scénario

Lors de la définition du tracé, l'association souhaite que les demandes suivantes soient satisfaites :

- Une interconnexion POCL/POLT permettant le développement économique du triangle Bourges/Vierzon/Châteauroux et une liaison de qualité vers la région Limousin et le bassin économique de Toulouse (dont le report de voyageurs n'a pas été comptabilisé dans l'étude RFF).
- Une étude complémentaire en vue de l'optimisation de la desserte de Clermont Ferrand permettant une meilleure accessibilité du barreau Clermont-Ferrand/Lyon, tout en assurant le maintien de niveau de service prévu dans ce scénario pour Nevers, Moulins, Vichy.
- La modernisation et l'électrification de la ligne Bourges/St-Amand/Montluçon pour le développement équitable de tous les territoires du sud de la Région Centre et du nord de l'Auvergne. Ainsi Montluçon serait à 1h45 de Paris.
- Des cadencements et des dessertes attractifs



Scénario Ouest



Association TGV
Grand Centre Auvergne
Résidence Charles VII
1, rue Charles VII
18000 Bourges
Tél. : 09 63 03 28 07
Fax : 02 48 20 15 25
tgv-gca@orange.fr
www.tgv-gca.com

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

