

*Le TGV Grand Centre Auvergne,
Une arrivée performante en Ile de France*



**CONTRIBUTION ECRITE DE L'ASSOCIATION TGV GCA
Pour les projets grand Paris et Arc Express**



Adresse :

Association TGV Grand Centre Auvergne
RRésidence Charles VII - 1, Rue Charles VII
18000 BOURGES;

Valentine Archimbaud / Charlotte Hurabielle / Noël Belin 09 63 03 28 07

Site : www.tvgca.com

Mail : tgv-gca@orange.fr



1-Les objectifs de l'association TGV GCA

L'association TGV Grand Centre Auvergne mène des actions visant à promouvoir le projet de ligne nouvelle PARIS – ORLEANS - CLERMONT FERRAND – LYON (POCL)

Cette association, créée le 15 décembre 2007, regroupe actuellement près de 260 membres, dont 22 parlementaires unis pour mener à son terme un projet commun : désenclaver le centre de la France tout en préservant ses richesses actuelles.

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 desservant les territoires des régions précitées, au départ de Paris puis Orléans et avec la perspective de déployer deux «branches», d'une part vers Vierzon, Châteauroux, Limoges et Toulouse, d'autre part vers Bourges, Clermont-Ferrand puis Lyon, ou toute autre alternative permettant d'irriguer les territoires du Grand Centre.

Les membres de l'association 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 30 ans et mis à l'écart des moyens modernes de transport.

2. Les objectifs du projet POCL

L'association conduit des actions visant à soutenir les objectifs essentiels suivants :

- 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 d'abord vers l'Ile de France, mais aussi le Lyonnais et les autres pays d'Europe.
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle. Ce projet doit permettre de désaturer la ligne actuelle et également la gare de Paris Gare de Lyon. Les études semblent convergentes et suffisantes à ce stade pour en faire un élément déterminant.

Le Maître d'Ouvrage du projet POCL a saisi la CNDP le 17 janvier sur la base d'un terminus essentiellement en gare d'Austerlitz, or celle-ci ne présente pas les mêmes possibilités que celles de la gare de Lyon pour irriguer les destinations finales des



voyageurs. Le dossier prévoit également une possibilité d'arrêt de certains trains en gare de Bibliothèque François Mitterrand.

Il est indispensable que les liaisons avec l'Ile de France soient de très grande qualité. Les projets du Grand Paris et Arc Express sont fondamentaux pour que notre projet Paris Orléans Clermont Lyon permette aux voyageurs du Centre de la France de bénéficier de la plus grande accessibilité possible aux différentes lignes de métro et de RER à l'horizon 2020.

Notre association souhaite une nette priorité pour les points suivants du projet Grand Paris :

- le prolongement de la ligne 14 avec deux jonctions de gares TGV celle essentielle d'Orly commune avec le projet d'interconnexion TGV sud et celle de Bibliothèque François Mitterrand.

- La ligne «verte» Orly Saclay permettra aux chercheurs des pôles universitaires d'Orléans et de Clermont Ferrand une liaison très efficace aujourd'hui particulièrement compliquée.

- La volonté de créer des correspondances avec les gares TGV de l'Ile de France est de nature à augmenter les possibilités d'accès au réseau TGV par plusieurs trajets alternatifs et ainsi offrir aux habitants du Centre et de l'Auvergne de nouvelles solutions de liaisons interrégionales.

Le dossier Grand Paris évoque simplement notre projet par une flèche à la page 137

Cette indication est d'une part inexacte car le projet POCL aujourd'hui bien avancé présente deux options d'entrée sur Paris, une au droit de Lieusaint que notre Association ne porte pas et l'autre beaucoup plus efficace par Orly. D'autre part la carte page 137 semble faire arriver notre projet en gare de Lyon totalement saturée, ce qui est inapproprié.

Le projet que nous défendons n'apparaît pas non plus parmi les projets ferroviaires cités en page 30. Il devrait y être décrit au même titre que les autres, le projet POCL est explicitement inscrit au Grenelle de l'environnement.

En ce qui concerne le projet Arc Express, notre association constate qu'il n'y apparaît pas, ce qui nous semble une anomalie, les voyageurs nouveaux vont contribuer à l'intérêt de l'arc Sud.

3. développement et stratégie territoriale

Les objectifs de développement territoriaux impactés par une LGV reposent sur la volonté de désenclaver des territoires: Le Centre, l'Auvergne, le Berry (*Cher et Indre*), la Nièvre, la Loire, ...

Neuf régions, Centre, Auvergne, Rhône-Alpes, Bourgogne et l'Île de France grâce à l'interconnexion sud et à l'aménagement de la gare d'Austerlitz ainsi que PACA, Languedoc-Roussillon, Pays de Loire et Limousin bénéficieront de ce projet. C'est



une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations qui seront ainsi inclus dans le réseau des lignes à grande vitesse.

Ce sont plus de 27 Millions de voyageurs qui arriveront en sud Ile de France dont près de 6 millions de voyageurs nouveaux. Ce sont des données importantes qui doivent être prises en compte par les projets Grand Paris et Ile de France

Cette ligne favorisera la cohésion des territoires en stimulant les synergies de nos activités économiques dans les domaines industriels, touristiques, universitaires...La facilité de pénétrer et de traverser l'Ile de France ne pourra qu'être renforcée par ces projets

4. enjeux environnementaux

Ils sont majeurs.

En contribuant massivement à la réduction des émissions de CO₂, le train devient le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, les études pour le débat public ne devront pas s'arrêter aux sites sensibles, mais montrer l'économie globale réalisée. Le projet ferroviaire TGV Grand Centre Auvergne s'inscrit parfaitement dans une démarche de Développement Durable ; il contribue à la lutte contre le réchauffement climatique en étant le plus efficace parmi ceux actuellement étudiés pour réduire l'impact des transports sur le climat. Les impacts sur les sites sensibles sans les minorer sont bien évidemment à prendre en compte mais des solutions locales sont à rechercher pour les surmonter et y pallier.

Dans tous les tracés il y aura des espaces sensibles, l'arrivée en Ile-de-France sera à étudier pour rendre plus performant le RER C et de minimiser les impacts de bruit