

# Le train, avenir du Centre et du Loiret

## TGV Grand centre-Auvergne

### En route pour le débat public en 2011

L'association présidée par le sénateur du Cher, Rémy Pointereau, poursuit son lobbying pour faire avancer ce projet essentiel pour le Centre de la France oubliée de la grande vitesse. Objectif 2020, si tout va bien !



Michel Mercier, Rémy Pointereau, Gérard Moisselin, Patrick Stéfani, MM. Delion et Dubois (de gauche à droite) lors de la préparation du débat public vendredi à Orléans.

#### Quatre questions à Michel Mercier, ministre



Le ministre Michel Mercier « ce sera une ligne difficile à construire... mais j'y crois car nous en avons vraiment besoin ».

##### Pourquoi un TGV Orléans, Bourges Clermont,

« Relier correctement Paris, Orléans Clermont et Lyon, ça c'est de l'aménagement du territoire. On voit bien qu'il y a la nécessité de développer toute cette région Centre... Les lignes à grande vitesse sont d'abord des lignes d'aménagement du territoire, de développement du territoire et ces villes ont besoin, pour leur attractivité, d'avoir des liaisons à grande vitesse.

##### Quels moyens financiers faudra-t-il mobiliser vu les réticences voire les difficultés de certains partenaires ?

«... À la SNCF, on demande d'exploiter correctement les lignes et pas de les construire... Il vaut mieux que la SNCF exploite des lignes où il y a des clients plutôt que là où il n'y en aurait pas... il faudra bien qu'Orléans soit desservie je ne peux pas dire comment parce que, un, je n'en sais rien, et deux, il y a le débat public...

« Je ne conçois pas que l'on dise vouloir un projet et qu'au moment de payer, on prétende que l'on ne peut rien faire. Chacun participera en fonction de ses capacités et des discussions qu'il y aura nécessairement.

« Avant c'était la SNCF donc l'Etat (ndlr : qui finançait). C'était il y a 40 ans, il n'y avait pas RFF, ni la décentralisation. C'était une autre France, très centralisée où l'Etat était seul acteur public. Désormais, il ne l'est plus. Il agit, les Régions, les Départements, les grandes villes agissent (ndlr : conjointement) »...

##### Le TGV, et pour Orléans l'annonce d'un TER sur Châteaufort-sur-Loire, renforce l'attractivité des grandes villes. N'est-ce pas au détriment de l'espace rural qui souffre déjà beaucoup ?

« Il ne faut pas opposer les territoires ruraux aux villes. C'est ensemble que les territoires peuvent vivre. Une métropole crée de la richesse et elle tire aussi le territoire qui est autour d'elle. Il n'y a pas un mur autour de la ville. Elle est ouverte. Elle doit travailler avec les territoires ruraux qui sont autour et, bien entendu, ce n'est pas parce que vous êtes dans un territoire rural, que vous n'irez pas prendre le TGV.

##### Que devient la ligne du Bourbonnais qui passe par Montargis, Gien, Nevers et pour laquelle on nourrit déjà beaucoup d'inquiétudes ?

« Je ne peux pas répondre à une question technique. Je peux simplement dire que l'on veille aussi à cela (ndlr : ce type de desserte classique). On aura au prochain Comité interministériel d'aménagement du territoire, des mesures sur les trains Intercités, Corail et autres... »

Fondée en 2007, l'association TGV Grand Centre Auvergne mène une campagne à marche forcée pour que soit construite dans les meilleurs délais une LGV desservant « la patate » oubliée du cœur de France. Son président, le sénateur UMP du Cher, Rémy Pointereau, a rapidement su convaincre une majorité d'élus des cinq régions concernées (Ile-de-France, centre, Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes) pour que soit construite cette ligne d'environ 450 km, ce qui en fait un ouvrage considérable, destinée à répondre à deux impératifs : doubler la ligne historique Paris-Lyon qui est en limite de saturation ; desservir par TGV les dernières capitales régionales qui ne sont pas encore reliées au réseau à grande vitesse : Orléans et Clermont-Ferrand.

#### Horizon 2020

La réunion qui a eu lieu vendredi au Musée des Beaux-Arts d'Orléans, à l'initiative de TGV-GCA s'inscrivait dans son action habituelle de lobbying. Car ça urge ! Ce « projet des projets », qu'on peut estimer entre 10 et 12 milliards d'euros, doit faire l'objet d'un débat public. Tel était le but de cette réunion où ce que l'on a coutume d'appeler les forces vives des territoires concernés étaient présentes ou représentées, à l'exception de Brice Hortefeux, ministre de l'Intérieur, très impliqué dans ce dossier. En revanche, Michel Mercier, ministre de l'aménagement du territoire et de l'espace rural, avait fait le déplacement à Orléans, dont le député-maire, Serge Grouard, n'a pas manqué de lui rappeler que la loi (Grenelle 1) prévoyait que sa ville soit desservie par le TGV, « outil structurant du territoire ».

Rémy Pointereau a parlé de « projet irréversible » et considéré avec satisfaction que « les choses avancent plutôt vite ». Il est vrai qu'il ne faut pas mollir en chemin car tout doit être en place avant... les élections présidentielles de 2012. Bien sûr, on ne le dit pas franchement. Même si ce projet de TGV-GCA réunit des hommes politiques d'horizons les plus divers, comme le révèle la liste des soutiens

et partenaires de l'association, chacun sait bien que la France s'arrête plusieurs mois en attendant cette échéance.

Or l'association a déjà fixé la sienne pour son TGV : 2020.

#### Un débat public déterminant

La partition de la SNCF ne facilite pas les choses même si le représentant de Réseau ferré de France, Jean-Marc Delion espère marier « polyphonie et harmonie ». Avec son collègue de la SNCF, Didier Dubois, il a évoqué les enjeux du dossier : relier Orléans à la grande vitesse, mettre Paris à 2 heures de Clermont-Ferrand, desservir les villes du grand Centre, apporter une alternative au problème de la saturation de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. A l'inverse, renoncer au TGV-GCA reviendrait « à prendre le risque d'un décrochage de la région qui resterait à l'écart de la grande vitesse ».

Si le nouveau préfet de la Région Centre, Gérard Moisselin, a pu témoigner de l'apport considérable du TGV pour une région, compte tenu de son expérience dans son dernier poste en Champagne-Ardenne, le préfet coordonnateur, Patrick Stéfani, a parfaitement expliqué l'importance du débat public et par conséquent la nécessité d'une préparation poussée, ambitieuse, et rapide. La qualité du dossier en dépend d'autant que la commission nationale du débat public étant indépendante, elle peut refuser d'organiser cette étape indispensable si elle ne le juge pas suffisamment pertinent.

Pour Michel Mercier « le débat public va se jouer sur le consensus » sachant que pour l'instant... on ne connaît pas l'essentiel : le coût. Il dépend du tracé qui sera retenu. Or, il n'est pas encore établi, RFF travaille actuellement sur plusieurs hypothèses (on parle de cinq) qui seront présentées au Comité de pilotage le mercredi 19 mai prochain. Seules certitudes, « il faudra que tout le monde

participe en fonction de ses moyens » a martelé le ministre, et il ne faut pas s'attendre à ce que le TGV traverse le cœur des grandes villes pour d'évidentes contraintes urbanistiques.

Autant dire que... la voie est large pour déterminer l'itinéraire définitif (voir par ailleurs). Large et difficile car il faudra tenir compte de l'interconnexion en région parisienne, des contraintes pour l'arrivée sur Lyon, de

la desserte des aéroports (Orly, Roissy, Lyon Saint-Exupéry... et Châteauroux), des problèmes environnementaux posés par le passage dans des sites sensibles : la Loire, la Sologne, le Berry... etc.

Mais pour Michel Mercier si, « cette ligne sera difficile à construire... on en a vraiment besoin ».

Martial Poncet

#### Un TGV par... Gien ?

L'idée fait rire, paraît-il. Pourtant, la table ronde de l'association TGV-GCA apporte une information importante : le futur tracé n'est pas encore connu et il faudra choisir entre plusieurs scénarii. Autant dire que l'hypothèse d'un tracé Paris-Gien-Nevers-Macon-Lyon avec une antenne sur Orléans et une autre sur Bourges-Issoudun, évoqué par nos confrères de La Nouvelle-République du Centre-Ouest dans son édition du 22 janvier dernier, n'est pour le moment pas plus farfelue qu'une autre. Elle aurait d'ailleurs la faveur de la SNCF. RFF préférerait le projet TGV-GCA. Impossible d'obtenir confirmation... pour le moment.

Il n'empêche, cette éventualité devrait inciter les élus du Sud-Est du Loiret et du Cher-Nord à s'intéresser à cette opportunité... dont on parle depuis une vingtaine d'années. Dans les années 1990, il avait déjà été question d'un TGV Auvergne par Gien que Maurice Doussat, président du Conseil régional à l'époque, avait voulu capter pour Orléans avant que tout ne retombe comme un soufflé... et que la Région Centre prenne du retard dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire.

Or aucun de ces élus locaux n'étaient présents à Orléans, pas plus qu'ils ne l'étaient à Bourges, également dans les années 90, lorsque Jean-François Deniau et Jean-Pierre Soisson s'engageaient dans le projet autoroutier Bourges-Auxerre dont la variante la moins longue et la moins coûteuse passait par Bonny-sur-Loire. Faute d'avoir été défendue cette possibilité a été évacuée. Si cette autoroute se fait un jour, ce qui paraît de plus en plus incertain, elle passera par La Charité-sur-Loire...

On aimerait donc un peu plus d'engagement et de fermeté de leur part sachant que la future ligne TGV-GCA posera indubitablement la question de la ligne de l'avenir de la ligne du Bourbonnais classique où les tentatives de limitations des dessertes, notamment sur Gien, les risques de fermetures de gare, comme Briare, écartés aujourd'hui pourraient resurgir à un moment où à un autre vendredi. Une source proche du dossier ne cachait pas en aparté que la vigilance devait être de mise.

Aujourd'hui, comme au XIXe siècle, le train est un élément puissant d'aménagement du territoire. Rester à l'écart de la grande vitesse, ou ne pas y être relié d'une manière ou d'une autre, revient à condamner l'avenir de toute une région aujourd'hui en grande difficulté.

Martial Poncet

#### Ce qu'ils en pensent...

Si l'absence des principaux responsables du Conseil régional a été remarquée (mais certains élus régionaux étaient présents dans la salle), plusieurs personnalités ont fait savoir tout le bien qu'elles pensent du projet de TGV-GCA. Ainsi le sénateur PS Jean-Pierre Sueur, adhérent de l'association dont il « partage l'ambition ». Mais il rappelle qu'un projet bien plus avancé, le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a été torpillé par le gouvernement Raffarin en dépit d'un engagement financier liant l'Etat et trois Régions. Il remarque que si le projet TGV GCA est bien inscrit dans la loi Grenelle 1, c'est au second plan et après « douze réalisations préalables de lignes à grande vitesse ».

Il relève enfin qu'à Orléans, le ministre, Michel Mercier « n'a pas prononcé le moindre chiffre ni apporté le plus petit commencement d'engagement précis quant au financement de l'Etat ».

Catherine Soullie, député européen (UMP-PPE) estime « crucial que ce projet d'ouverture d'une ligne TGV Grand centre-Auvergne aboutisse. Cette ligne sera plus qu'indispensable à la dynamisation des régions du centre de la France... La mobilité facile est aujourd'hui une nécessité dont nous ne pouvons pas priver nos concitoyens ».

Eric Dolige, président du Conseil général du Loiret et secrétaire de l'association TGV-GCA, rappelle que le Conseil général « soutient depuis le début ce projet ambitieux... une opportunité pour le territoire de développer ses activités économiques et touristiques. Cette infrastructure viendrait renforcer le dynamisme que le Loiret veut porter ».

François Bonneau, président du Conseil régional, rappelle que la région fait partie de l'Association. Elle participe d'ailleurs, avec les quatre autres régions concernées, au financement des études préalables au débat public (350 000 €) aux côtés de l'Etat et de RFF, l'enveloppe globale étant de 1,5 Me. S'agissant d'un « élément d'aménagement du territoire très important », le ressort de la responsabilité nationale et internationale. En clair, l'Etat et l'Europe devront participer au financement du projet sous peine de voir les Régions obligées à abandonner leurs autres initiatives ferroviaires, notamment sur le TER.

Pour François Bonneau, ce TGV est essentiel pour la desserte de trois départements : le Loiret, le Cher et l'Indre et les villes d'Orléans, Bourges et Châteauroux à partir de laquelle il souhaite que cette LGV soit reliée avec le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.