La République du Centre, 9 juillet 2015

TRANSPORTS ■ Tracé de la ligne grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon

La Région garde espoir

Le président de l'association TGV Grand Centre Auvergne a évoqué, hier, le lancement des premières études ainsi qu'une contre-expertise vantant le tracé ouest.

Frank Simen
Frank.Simen@centrefrance.com

C'est avec la lecture d'un courrier du Premier ministre que le président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, le sénateur Rémy Pointereau (LR), a ouvert, hier, le conseil d'administration au Sénat.

Un courrier (*lire par ailleurs*) brandit comme un signe d'espoir par le sénateur dans la bataille qui oppose l'association à SNCF-Réseau (ex RFF) dans le choix du tracé de la future Ligne grande vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) avec un débat public qui s'est conclu par une très nette préférence de l'opérateur ferroviaire pour le tracé médian. Un choix contesté par l'association qui n'a eu de cesse de multiplier les actions de lobbying en direction du gouvernement afin d'infléchir la décision finale en faveur du tracé Ouest.

« Insupportable »

Hier, le président de la région Centre-Val de Loire, François Bonneau (PS), ne cachait pas sa satisfaction de voir « Matignon aller dans le sens de la contestation générale d'un tracé qui évitait soigneusement le territoire régional ». Une décision de la SNCF « insupportable » que combat François Bonneau. Un président qui salue « le retour à la concertation » en 2016 et pour qui « rien n'est désormais arrêté ». Quand au financement des études, qu'il avait un temps mis à l'écart, il promet « d'examiner la situation avec un œil neuf face à ces nouvelles avancées ».

AVENIR. Le président Pointereau veut retrouver la solidarité des premiers temps autour du tracé ouest. PHOTO STÉPHANIE PARA

Et notamment la contre-expertise commandée par l'association afin d'étayer sa contestation de la prédominance du tracé médian. « Surévaluations, hypothèses de nature à exagérer les différentiels et les coûts, très fortes incertitudes… » La contre-expertise enfonce le clou. « Il paraît inconcevable aujourd'hui de retenir à ce stade des études, un scénario plutôt qu'un autre. » D'autant plus que le tracé médian est pour partie bâti – notamment en région Centre-Val de Loire – sur des hypothèses de développement de l'offre ferroviaire « incertaines » (particulièrement depuis l'annonce probable de l'abandon du barreau Poitiers-Limoges) tandis que le tracé Ouest « présente une fonction d'aménagement du territoire plus affirmée ».

400 millions d'euros

La prédominance présumée du scénario médian est donc totalement incertaine pour la contre-expertise avec « une absence de transparence sur les coûts d'investissements comme sur le coût des différents raccordements », apparaissant comme beaucoup plus chers dans le tracé médian. « Il est possible d'une LGV POCL insérée dans le fuseau ouest soit moins chère à construire que celle du fuseau médian avec une différence qui pourrait dépasser les 400 millions d'euros… »

Le président Pointereau va désormais utiliser cette contre-expertise comme un levier supplémentaire de pression. L'important pour lui étant de « retrouver la solidarité des territoires » autour d'un seul tracé. Une solidarité (*) mise à mal « par RFF qui a fait du débauchage des nouveaux maires sur la base d'arguments fallacieux ». Un président qui croit encore à la réussite de cette LGV POCL avec cette nécessité impérieuse mise en avant par le sénateur Jean-Pierre Sueur (Loiret, LR) : « L'essentiel est que le TGV ne traverse pas la région Centre-Val de Loire mais qu'il la desserve ! » ■

(*) Les membres du conseil d'administration ont voté hier à l'unanimité une motion où ils réaffirment leur préférence pour le tracé Ouest, où ils présentent les conclusions de la contre-expertise et où ils demandent « la réouverture du dialogue et d'un débat contradictoire avec SNCF-Réseau ». Seul le représentant de la région Auvergne n'a pas participé au vote voulant d'abord en référer au président régional.

Manuel Valls lance les études

Soulignant « les attentes très importantes de certaines collectivités pour ce projet afin qu'il participe effectivement à l'aménagement et au rayonnement des territoires du centre de la France », Manuel Valls annonce l'engagement « sans plus attendre de la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios ». Études portant dans la partie nord sur la problématique de l'accès à Paris via la gare d'Austerlitz et dans la partie sud sur son arrivée à Lyon. Le Premier ministre conclut en souhaitant que « la concertation sur le choix d'un scénario de passage dans le secteur central puisse reprendre au cours de 2016. »

Phoca PDF