



■ L'ASSOCIATION VEUT FAIRE ACCÉLÉRER LE PROJET DU PARIS-ORLÉANS-LYON

# TGV Grand Centre Auvergne en appelle au Premier ministre

PAGE 5

LIGNE PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON ■ L'association TGV Grand Centre Auvergne maintient la pression

## TGV : l'appel au Premier ministre

L'association TGV Grand Centre Auvergne veut toujours imposer le tracé ouest. Hier, au Sénat, il a été décidé de demander une rencontre avec le Premier ministre.

Frank Simon  
frank.simon@centrefrance.com

Le tracé ouest ou le médian ? Un an, presque jour pour jour, après que le Premier ministre, Manuel Valls, a adressé un courrier au président de l'association TGV Grand Centre Auvergne (le sénateur Rémy Pointereau), lui signifiant la poursuite de la concertation autour du futur tracé du secteur central et le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux tracés, le choix définitif divise toujours. C'est en tout cas le sentiment qui ressort à l'issue de la nouvelle réunion du conseil d'administration, hier au Sénat.

Une chose en tout cas ne change pas : la volonté de l'association et de ses membres de faire plier la SNCF pour qu'elle accepte de privilégier le scénario ouest alors que pour l'instant tout semble pencher vers une nette préférence de SNCF réseau (ex-RFF) pour le médian. « Un choix inacceptable et incompréhensible » pour le sénateur Pointereau (LR), qui n'a de cesse de rappeler combien les nombreux rendez-vous consacrés au débat public autour de l'avenir de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Lyon (Pocl) ont permis de dégager « une unanimité



PROJET. Le futur tracé de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon fait toujours débat.

générale autour du tracé ouest ». Unanimité certainement jusqu'aux élections municipales de 2014 et « le revirement de nombreux nouveaux élus » en faveur du tracé médian.

**Le tracé médian, « une aberration en matière d'aménagement du territoire »**

« L'union fait la force !, lance le sénateur du Loiret Jean-Pierre Sueur (PS). Le médian, il traverse tout le monde mais il ne dessert personne. » L'ancien maire d'Orléans Serge Grouard (LR) ne dit pas autre chose quand il

parle du tracé médian comme d'« une aberration en matière d'aménagement du territoire ». Il fustige la logique de la SNCF de « simplement vouloir relier un point à un autre sans se soucier des territoires qu'il dessert ».

L'agglomération de Nevers et le conseil départemental de la Nièvre soutiennent tous deux le tracé médian, mais... « Nous serons de votre côté et à vos côtés si l'ensemble des territoires est vraiment pris en compte dans le futur tracé, même ouest », indique Philippe Herteloup, vice-président départemental.

Philippe Fournié (PS), vice-président en charge des transports à la Région Centre-Val de Loire, se montre tout aussi intéressé par ce tracé ouest, avec cette menace à peine voilée : « Si c'est le médian qui est fina-

lement choisi, nous ne ferons et nous ne paierons rien ! »

C'est pourtant une rallonge financière qu'évoque à son tour le sénateur Pointereau à la suite de sa rencontre récente avec le président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez (LR). « Le président m'a dit qu'il était toujours très attaché à ce que le projet se fasse mais qu'il était aussi toujours plus favorable au tracé médian. Il m'a par contre dit qu'il voulait bien soutenir notre combat pour l'ouest à condition que la Région Centre paye le différentiel financier entre les deux projets. » Pas certain que cela passe chez son homologue de la Région Centre-Val de Loire, François Bonneau (PS). D'autant plus que le sénateur Pointereau s'attache aussitôt à démontrer que « les deux projets ont un coût sensiblement

identique de 13 milliards d'euros » avec, il est vrai, une différence de 5 à 8 minutes de temps de parcours en faveur du tracé médian.

Une différence qui peut apparaître comme minime mais qui, quand on parle de grande vitesse, peut faire basculer la balance. Et l'agglomération d'Orléans fut l'occasion d'un débat entre les membres de l'association. Faut-il la contourner ou bien la traverser comme le prônent certains ? Une seconde solution qui de l'avis de la majorité rallongerait encore un peu plus le temps de parcours. « La traversée de l'agglomération d'Orléans à 80 kilomètres par heure serait suicidaire pour notre projet ! »

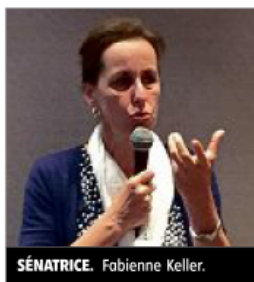
**Un courrier à Manuel Valls pour demander un rendez-vous rapide**

En définitive, chacun s'accorde pour insister sur l'importance tant de l'action que de la prévision. « Il nous faut être plus offensifs ! », insiste encore Jean-Pierre Sueur. En septembre, une rencontre est organisée avec le nouveau préfet coordonnateur de la LGV, Michel Delpuech, et une motion votée à l'unanimité (avec une abstention de l'agglomération de Nevers et du conseil départemental de la Nièvre) a acté l'envoi d'un courrier au Premier ministre afin d'obtenir un rendez-vous rapide. Une mobilisation des membres de l'association et des élus que le sénateur Pointereau aimerait bien retrouver aussi chez les entreprises. ■

## « Il faut absolument éviter les clivages politiques »

Fabienne Keller, ancien maire LR de Strasbourg et sénatrice, avait pendant un temps dirigé l'association TGV Est.

Une ligne grande vitesse vient tout juste de s'achever et pour la sénatrice, l'important reste la patience et le consensus. « Tous les territoires ont des intérêts communs à faire émerger rapidement des projets du type de celui de la LGV Pocl. Le centre de la France est un peu dans une zone d'ombre quand



SÉNATRICE. Fabienne Keller.

on parle de grande vitesse. Et quand on est au cœur de cette zone, les choses peuvent apparaître lointaines. »

Pour Fabienne Keller, « il faut absolument éviter les clivages politiques car l'échéance de tels projets est très longue. De l'ordre de deux décennies. » Et l'exemple du TGV Est est parlant. « Sur ce projet la décision de principe date de 1997 et la réalisation complète est arrivée dix-neuf ans plus tard avec un

lobbying autour de ce projet qui a commencé au début des années 1990. Il est donc très important d'avoir un consensus rapide, ou tout du moins une connaissance mutuelle et partagée. Une association comme TGV Grand Centre Auvergne qui fait preuve de pédagogie avec la population est très importante. »

Et la sénatrice enfonce un peu plus le clou au risque d'en choquer certains. « Pour moi, le tracé idéal n'existe pas et je dirais

même que le tracé n'a finalement aucune importance ! Il est avant tout essentiel d'organiser les connexions et de ne laisser aucune ville sur le bord de la ligne grande vitesse ». Quant à la question des contournements, comme celui d'Orléans, Fabienne Keller est tout aussi catégorique : « Je vous recommande de ne faire aucun contournement. Ce sont des choses très faciles dans la construction et terrifiantes après. » ■

Frank Simon