

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 15 MAI 2024

SENAT

Membres présents :

- M. Serge RICHARD, président de la CCI du Cher
- M. Frédéric LAPORTE, Maire de Montluçon
- M. Jean-Marc BOYER, Sénateur du Puy-de-Dôme
- M. Bruno ROJOUAN, Sénateur de l'Allier
- M. Nicolas FORISSIER, Député de l'Indre
- M. Jean-Jacques KEGELART, Inspecteur général de l'administration du développement durable
- M. Jean-Jacques HENRY
- M. Charles-Antoine DE VIBRAYE, Conseiller municipal de Cheverny
- M. Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher

Objectif de cette rencontre : rédiger un courrier co-signé par les membres présents, à l'attention de madame la Préfète de la région Auvergne Rhône Alpes, regroupant les conclusions et recommandations qui ont découlé de la Tierce expertise.

Il est essentiel de continuer à se battre pour la ligne LGV.

Les deux tracés -Ouest et Médian- ont un coût similaire autour des 12,5 milliards d'euros et un temps de trajet à peu près identique (10 minutes de plus pour le tracé ouest). Ce montant est inchangé depuis 7/8 ans, et n'a pas été réévalué, ce qui semble étrange.

Bien sûr, les associations environnementales s'opposent aux deux tracés.

Il faut argumenter que la ligne LGV doit s'inscrire dans une logique d'aménagement du territoire, il faut que cela soit un projet d'intérêt général.

Dans le tracé médian : il y a de nombreuses liaisons à créer, notamment entre Pithiviers et Orléans et entre le Pays Fort et Bourges.

Les experts indiquent que tous ces barreaux n'augmentent pas le coût du projet, ce qui est improbable. En fait la création de ces barreaux incomberait aux régions.

En revanche, dans le tracé ouest, pas besoin de créer de barreaux. L'objectif de passer par l'ouest est de se relier directement à la ligne Bourges Montluçon qui est en train d'être rénovée complètement.

Il est vraiment incompréhensible qu'Orléans ne s'investisse pas davantage dans le projet. Car avec le tracé Médian, Orléans serait la seule capitale de Région qui n'aurait pas de LGV.

Une enquête a été réalisée dans cette tierce expertise. Châteauroux et Blois n'ont pas répondu, alors que ce sont deux villes concernées par le tracé Ouest.

La ligne nouvelle Paris-Normandie est la grande concurrente de POCL, et pour un coût moins élevé.

Synthèse de l'audit :

- Dans les documents SNCF, la rentabilité socio-économique est en faveur du tracé médian.
- L'aspect Aménagement du Territoire est quasiment absent
- Pas d'estimation du coût des barreaux.
- Les auditeurs doutent de l'intérêt de réaliser des études complémentaires. Ils suggèrent de réorienter les réflexions vers un projet alternatif à POCL.

C'est vraiment très étrange d'écrire cela dans un audit, car ce n'est pas leur rôle de donner une opinion.

L'association URGENCE POLT défend ardemment le projet. Pour son président, le principal atout du tracé ouest est l'aménagement du territoire, et le risque majeur du tracé médian serait que les barreaux ne voient jamais le jour.

Il faut raisonner à très long terme.

Il faut remobiliser sur le tracé ouest de la LGV en réutilisant la voie actuelle (notamment sur la Sologne).

Le tracé médian ne représente pas d'intérêt pour la région Centre Val de Loire, et il est quasi certain que les barreaux ne seront pas créés.

Il faut relancer le débat sur d'autres hypothèses en dédoublant les sillons existants.

Enfin, il faut remobiliser Orléans.

Les plateformes aériennes sont saturées.

Il faut une offre pour désengorger le futur Grand Paris en connectant le transport aérien au transport ferroviaire. Les lignes TGV devraient avoir une liaison directe avec les aéroports.

QUESTION : Si le tracé ouest est abandonné, faut-il un TGV médian ou pas de TGV du tout ?

Il faut un TGV qui s'inscrive dans une logique d'Aménagement du Territoire, pour une meilleure répartition de la population, une meilleure offre de transport, une logique du ZAN, une réindustrialisation....

La décision de créer une ligne LGV est essentielle, le choix du tracé passe au second plan.

Il est capital de mettre en avant notre démarche vertueuse, solidaire et globale d'Aménagement du Territoire.

En conclusion :

Il ne faut pas mettre à mal la Tierce expertise, d'ailleurs elle avait été demandée par l'association.

Il faut en revanche émettre quelques remarques :

- L'existence d'une ligne TGV est essentielle, c'est un enjeu pour notre territoire.
- La nécessité de résoudre les problématiques de dessertes ferroviaires et de mobilité qui émanent de la Région Ile de France, et la problématique du nœud ferroviaire lyonnais. La Région Centre étant au milieu de ces deux zones.
- Il est nécessaire que notre territoire soit interconnecté à la modernité.
- Il faut regarder l'apport des collectivités du Grand Centre en termes de désaturation de l'Ile de France (ferroviaire, aérien...).
- Avec cette ligne LGV, nos territoires s'inscrivent dans la politique de réindustrialisation avec la capacité d'attirer des entreprises.
- Il faut capitaliser sur la politique du gouvernement en faveur des villes moyennes.
- Il faut sortir des études et avoir un arbitrage politique sur le choix du tracé.
- Il existe de nombreux points dans cette expertise sur lesquels l'association TGV n'est pas d'accord, notamment les barreaux et leur coût qui n'est pas pris en compte.
- Enfin, il faut envisager la possibilité d'utiliser les sillons existants.