

Loiret → Le fait du jour

Ministre

Jeudi matin, une délégation de l'association TGV Grand Centre Auvergne, composée de nombreux élus, sera reçue par Alain Vidalies, le secrétaire d'État aux Transports.

Un chiffre

5 C'est, en millions d'euros, le coût du grand débat public autour de l'avenir de la LGV Pocl qui a duré plusieurs mois et réuni plus de 14.000 personnes.

Deux objectifs

Le projet Pocl trouve son origine dans deux postulats : empêcher la saturation du Paris-Lyon et aménager le territoire. C'est ce deuxième point que conteste l'association.

LIGNE À GRANDE VITESSE ■ Riposte contre le choix du tracé médian de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon

Après l'union sacrée, le choix des armes

Pas contents, les membres de l'association TGV Grand Centre Auvergne. Réunis hier en assemblée extraordinaire, à Bourges, ils ont dénoncé l'attitude de SNCF Réseau (ex-RFF) en faveur du tracé médian.

Frank Simon
frank.simon@centrefrance.com

Tenter de renouer avec l'union sacrée des territoires ou bien ouvrir un front et porter le combat pour faire fléchir les opposants ? Telle est la question que se posent, dans leur majorité, les membres de l'association TGV Grand Centre Auvergne pour apporter une réponse à la préférence affichée en faveur du tracé médian concernant la future Ligne grande vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Lyon (Pocl).

« Si le médian est choisi, il y aura un deuxième Sivens ! »

Des membres très remontés hier, à l'occasion d'une assemblée générale extraordinaire organisée à Bourges par le président de l'association, également sénateur du Cher, Remy Pointereau (UMP). Une réunion qui fut l'occasion, pour chacun, d'exprimer son amertume face à l'attitude de Sncf Réseau (anciennement Réseau ferré de France -RFF), accusé à demit-mot d'avoir acheté l'opinion de nombreux élus du sud pour les faire finalement pencher pour le scénario médian (passant par le Sancerrois et le Pays-Fort) alors que l'association défend, depuis l'origine, le tracé Ouest (passant par Orléans et la Sologne).

« Une mascarade », « des dés pipés », « une attitude tout sim-



DÉBATS. De nombreux témoignages pour dénoncer le choix du tracé médian et « la mascarade de RFF ».

plement scandaleuse », « un enfumage »... Les termes ont varié dans la bouche des élus, mais ils aboutissaient tous au même constat : bien avant de lancer le débat public – « qui tout de même a coûté 5 millions d'euros » – RFF ne voulait qu'imposer un tracé médian considéré comme le moins onéreux et le plus rapide. « Faux ! » répond Remy Pointereau, « le tracé médian, une fois que l'on aura rajouté les différentes bretelles pour relier des villes comme Bourges (et Orléans, nldr) coûtera certainement plus cher ». D'autant plus que, dans la tête de la majorité, ce seront les collectivités territoriales qui

seront certainement appelées à financer ces mêmes bretelles...

« S'agit-il d'une ligne pour aménager les territoires ou bien d'une ligne pour faire de la vitesse ? », s'interrogeait Jean-Michel Bodin (PCF), vice président de la Région Centre-Val de Loire, avant de réaffirmer que « le conseil régional ne mettrait pas un euro dans un projet qui ne permet pas d'aménager notre territoire ». Et le député Yves Fromion (UMP) ne dit pas autre chose quand il affirme que ce choix du médian n'est pas fait « pour aménager le territoire mais pour aménager les caisses de Sncf Réseau ! »

Michel Masson, président de

la chambre d'agriculture du Loiret, va même plus loin – après avoir relevé que « chaque brin d'herbe a été ausculté en Sologne et rien dans le sancerrois » – en prévenant : « Si le médian est choisi, il y aura un deuxième Sivens ! »

Et maintenant ? « Il vaut mieux reporter la décision que de faire le mauvais choix », lance Charles-Eric Lemaignan, président de la communauté d'agglomération d'Orléans. Remy Pointereau tempère et espère réussir à encore fédérer autour du tracé Ouest. « Nous ne voulons pas aller au clash, nous voulons renouer avec la solidarité territoriale ». Dans la salle, certains toussent... ■

■ RÉACTIONS LOIRET

Estelle Touzin et Jérôme Beyler, Europe écologie-Les Verts Orléans. « L'heure n'est plus à s'acharner vainement en faveur d'un scénario pour privilégier Orléans en cisailant la Sologne ou, au contraire, Gien, en éventrant les collines viticoles du sancerrois. La ligne Pocl ne se fera pas, et si de mauvaise aventure, elle finissait par se faire, ce ne pourrait être que dans une quarantaine d'années. Alors, laissez entendre que notre territoire sera irrémédiablement pénalisé de ne pas avoir accès à cette liaison à grande vitesse est tout à la fois faux et irresponsable. [...] Mobilisons-nous en faveur du scénario alternatif de desserte des régions du centre de la France basé sur la rénovation du réseau existant et revenons à la mise en place de train à haut niveau de services (THNS) ».

Jean-Pierre Sueur, sénateur PS du Loiret. « Les brillants concepteurs du tracé médian envisagent de faire passer le futur TGV entre Orléans et Gien. Seules les vaches pourraient regarder passer le train. Et encore, n'y a-t-il pas beaucoup de vaches dans ce secteur. À titre de consolation, on envisage de relier un improbable arrêt de cette ligne situé entre nulle part et nulle part à Orléans par un nouveau "barreau". On renoue ainsi avec la théorie des deux gares : Orléans et Les Aubrais, Tours et Saint-Pierre-des-Corps, etc. (à ceci près que ce "bandeau" aurait 20 à 30 km de long)... dans l'irréalisme le plus complet. Quand on voit les difficultés qu'il y a pour relier Orléans et Chartres ou rouvrir la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, comment croire un instant à ce barreau vers une gare située en pleine nature ? Il faut défendre le POCL. Il ne faut pas qu'Orléans rate, une fois encore, le train ».

■ Une motion pour y voir plus clair

À l'issue de cette assemblée générale, les membres de l'association se sont prononcés pour une motion. Dans cette dernière, après avoir rappelé notamment que « le tracé ouest est le seul qui assure une faisabilité et une solidarité territoriale de tous les acteurs » et que « la discrimination des tracés s'effectue essentiellement en Région Centre-Val de Loire », les élus contestent « l'avis de recommandation porté par les membres du comité de pilotage, le 4 février dernier, qui reconnaît le scénario médian comme le plus adapté pour répondre aux objectifs du projet Pocl, alors que cette décision va à l'encontre des conclusions du débat public (qui s'était prononcé à 80 % pour le scénario ouest, NDLR) et des prises de position d'une grande majorité d'élus ». Et la motion de se conclure par plusieurs exigences des élus et acteurs de la Région Centre-Val de Loire et de l'Allier : les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructures en Région Centre-Val de Loire ; la création d'un pretium doloris environnemental des territoires vierges impactés dans le scénario médian ; la prise en compte de l'impact acoustique sur les habitations en Région plus important en zones agricoles qu'en zones boisées ; l'évaluation du calcul de la surface des terres agricoles et viticoles impactées (1.400 hectares dans le scénario médian et 900 dans le scénario Ouest) ; l'étude de la topographie des territoires en Sancerrois et Pays Fort.

« Pas un euro dans le tracé médian »

Jean-Michel Bodin est le vice président PCF de la Région Centre-Val de Loire en charge des Transports.

■ **Vous confirmez ce que disait le président François Bonneau (PS) sur le non-financement régional de la LGV Pocl ?** Si les choses restent en l'état, effectivement. Il n'est pas question pour la Région Centre-Val de Loire de mettre le moindre euro dans un projet qui ne remplisse pas l'une de ses fonctions d'origine : aménager les différents territoires que traversera le futur TGV. Pour nous, il est impensable de se précipiter dans le choix d'un



TRANSPORTS. J.-M. Bodin.

tracé qui ne permette pas une vraie cohésion du territoire. Ce n'est pas une menace, c'est juste le moyen d'attirer l'attention sur un mauvais choix.

■ **Un vrai mauvais choix ?** Il faut savoir si l'on veut faire de la vitesse ou bien de l'aménagement. Si c'est le choix de la vitesse, il faut bien que les collectivités comprennent que plus l'on veut aller vite et moins l'on aura d'arrêt pour les trains futurs. Quoi qu'il en soit, je dois avouer que je n'ai pas senti d'envie particulière pour l'Ouest durant le comité de pilotage... ■

Frank Simon