



Cahier d'acteur n°9

octobre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Pour le scénario Médian avec un "décrochement" Gien-Nevers

Au regard de ses compétences en matière d'aménagement du territoire et de développement économique, le Pays Bourgogne Nivernaise exprime, dans ce cahier d'acteur, sa mobilisation en faveur de la réalisation du projet de Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (LGV POCL), ainsi que son soutien au scénario dit "Médian".

Une analyse comparée des différents tracés proposés pour la LGV fait en effet apparaître le scénario Médian comme celui qui réunit le plus grand nombre d'atouts. Tout d'abord, sur le plan financier, parce qu'il est la moins coûteuse des quatre solutions, il permettra de réunir le plus de partenaires publics pour participer à son financement. Ensuite, parce qu'il répond aux objectifs d'aménagement du territoire que l'Etat a fixés à la LGV POCL. Egalement, parce qu'il est celui qui aura le moins d'impacts sur les milieux physiques, naturels (particulièrement sur les traversées de sites classés en zone Natura 2000) et humains. Enfin parce qu'il garantit une desserte de la Nièvre.

Pour que celle-ci soit complète le long du Val de Loire, le Pays Bourgogne Nivernaise défend ainsi un "décrochement" à Gien de TGV qui emprunteraient ensuite la ligne existante Gien-Nevers. Ce décrochement permettrait d'offrir une desserte de qualité à Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, La Charité-sur-Loire jusqu'à Nevers-centre répondant ainsi à une vraie logique d'équilibre et d'aménagement de nos territoires.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Pays Bourgogne Nivernaise

La Bourgogne
côté Loire

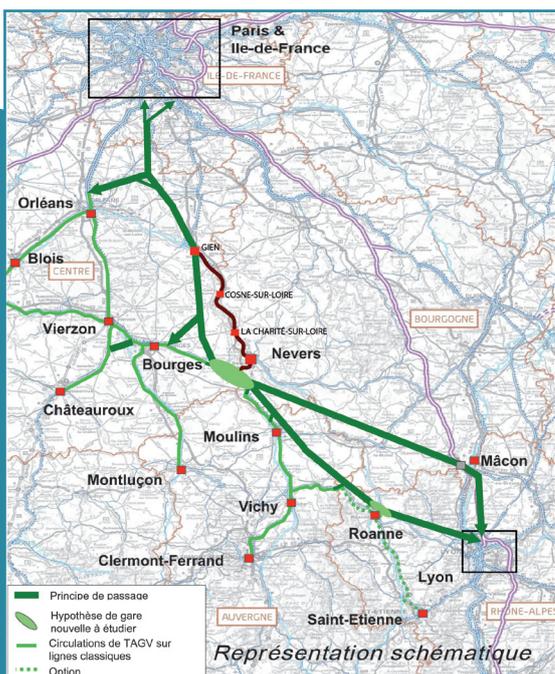
le Pays Bourgogne Nivernaise,
sous la présidence de Gaëtan GORCE,
Sénateur de la Nièvre.

3, place Georges Clémenceau - BP 133
58 206 Cosne-Cours-sur-Loire Cedex
pays@bourgogne-nivernaise.com
www.bourgogne-nivernaise.com

Si la LGV rapproche Nevers de Paris, quid de Cosne-Cours-sur-Loire, Briare et Gien ?

L'objectif de la LGV doit être de contribuer au développement du plus grand espace territorial possible et par conséquent d'inclure dans son aire d'influence le Nord de la Nièvre et du Cher comme le sud du Loiret et de l'Yonne.

■ Pour cela, il existe une solution : le décrochement de TGV à Gien pour desservir Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, La-Charité-sur-Loire via la ligne existante



Source : RFF / Arcandis / ADN

Le tracé "Médian" couperait l'actuelle ligne Clermont-Ferrand-Nevers-Paris au nord de Gien. Pour permettre à notre bassin de ne pas être écarté de cette opportunité d'aménagement du territoire, une solution serait de prévoir un décrochement de TGV au nord de Gien pour desservir Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, La-Charité-sur-Loire et Nevers via la ligne existante. Ce décrochement pourrait s'effectuer sur 3 ou 4 rames par jour.

Dans un tel scénario, c'est un bassin de vie de 165 000 habitants qui se situerait alors entre 35 minutes et 1 heure de Paris (contre 1 à 2 heures actuellement). Concrètement, à partir de la gare de Cosne-Cours-sur-Loire, le temps de parcours jusqu'à Paris serait de 55 minutes (contre 1 heure 50 actuellement).

Enfin, le raccordement de la LGV POCL à la ligne existante via Gien et Cosne-Cours-sur-Loire permettrait de desservir la gare de Nevers-centre (gare existante) en 1 heure 30 contre 2 heures 20 actuellement. En effet, le tracé "médian" prévoit une gare au sud de Nevers, avec des liaisons pour rejoindre le centre ville. Cela ajouterait 3 ou 4 liaisons quotidiennes entre Paris et Nevers. Cette option est aussi celle qui présente les meilleures garanties pour améliorer la desserte TET (Trains d'Équilibre du Territoire). Elle suppose en effet la modernisation de la ligne, désormais bien nécessaire, entre Gien et Nevers.

"Les vignobles de Pouilly et Sancerre reçoivent déjà plus de 250 000 visiteurs chaque année. L'œno-tourisme est en expansion. Un trajet d'une heure serait beaucoup plus motivant pour les Franciliens qui fréquenteraient nos Domaines en plus grand nombre, induisant des retombées économiques bénéfiques.

Nos entreprises viticoles constituent localement un bassin d'emploi très important. Elles exportent 60 % de leur production et recrutent en permanence. Cette ligne TGV permettrait d'attirer des nouveaux profils jusqu'ici inaccessibles. Nos entreprises, en embauchant ces personnels plus qualifiés, pourraient passer à la vitesse supérieure et être encore plus efficaces commercialement, notamment à l'international.

La viticulture est un secteur dynamique qui ne délocalise pas sa production, il est donc judicieux d'investir en ces lieux."

Syndicat viticole de Pouilly

■ Cette option est d'autant plus opportune que les bassins de Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, Sancerre et La-Charité-sur-Loire sont déjà engagés dans une politique volontariste de développement de l'économie notamment résidentielle

Les avantages de ce décrochement de ligne à Gien seraient de favoriser l'ouverture de notre territoire à la grande couronne parisienne alors qu'il dispose d'une capacité forte d'accueil de nouvelles populations. En effet, le caractère rural du bassin masque une réalité industrielle. Les différentes crises ont amené les élus locaux à adapter leur stratégie de développement pour se recentrer sur l'économie résidentielle et le

développement endogène. Cette double stratégie sera encouragée par une réduction significative des temps de transports des voyageurs, particulièrement celui des usagers dits "pendulaires" qui empruntent le train quotidiennement. Cette couverture sera également l'occasion de faciliter la décentralisation des nouveaux ménages. Il y a donc un double enjeu d'aménagement du territoire pour l'Île de France et pour notre bassin.

Les terrains disponibles pour la construction de logements dans un rayon de 10 minutes des gares permettront d'accueillir les nombreuses familles qui souhaitent bénéficier d'un cadre de vie plus authentique (une étude BVA de 2007 montre que 40% des citoyens souhaitent s'installer à la campagne. Parmi eux, 30% souhaitent continuer à exercer leur profession en ville).

Cette capacité d'accueil est confortée par l'existence d'équipements sportifs (stades, gymnases multisports, piscines...), culturels (salles de spectacles, médiathèques, cinémas, musées,...), scolaires de qualité (deux lycées : enseignement général et enseignement technique, un BTS de l'eau). Plusieurs grandes manifestations sont organisées chaque année telle que le festival du mot à La-Charité-sur-Loire ou des festivals de musique (Blues et Jazz) en val de Loire. Les services publics sont renforcés par la présence d'hôpitaux et d'une clinique, ainsi qu'un Centre hospitalier spécialisé.

"L'aventure de Guédelon déplace chaque année plus de 300 000 visiteurs, avec une fréquentation croissante du public étranger. La dimension unique de ce projet fou, permet d'imaginer un développement touristique fort pour la Nièvre et l'Yonne. Nous rêvons tous d'un accès TGV à Cosne, non pour le regarder passer, mais comme outil indispensable au développement de ce territoire préservé à 50 minutes de Paris par le TGV !"

Chantier médiéval de GUEDELON

Les communautés de communes gèrent aussi des zones d'activité d'intérêt

régional en bordure de l'A77 avec la possibilité de raccordement au très haut débit, renforcées par la présence d'une agence de développement économique spécifique au bassin de Cosne (AdebCosne).

Le territoire du Pays Bourgogne Nivernaise vient en outre d'être labellisé pôle d'excellence rurale pour l'accueil des activités tertiaires, y compris le télétravail (création de télécentres de proximité, création d'un centre d'affaires sur Cosne-Cours-sur-Loire ainsi que de plateaux de bureaux tertiaires). Alors que la part moyenne d'emplois tertiaires en France est de 75%, il n'est que de 39% dans ce bassin ligérien. L'objectif de ce programme est d'inverser cette tendance. La connexion rapide avec Paris, Lyon et plus largement les grandes capitales européennes sera un véritable atout pour ce territoire en cohérence avec la stratégie de développement portée par l'ensemble des élus locaux.

Au total, la liaison TGV permettra aux entreprises locales de faciliter les échanges locaux avec la région parisienne et aussi avec la métropole lyonnaise : 1 343 entreprises sur le Pays giennois, 1 348 sur bassin Cosnois et 543 sur bassin Charitois ne pourront que bénéficier de cette nouvelle facilité.

Un bassin touristique à fort potentiel de développement

Le décrochement du TGV à Gien permettra d'irriguer un bassin touristique en plein développement et doté d'atouts forts

Le bassin touristique de Gien à Nevers est structuré autour de la "Loire des îles", dernier fleuve sauvage d'Europe. Le territoire touristique des vignobles de Sancerre et Pouilly-sur-Loire et de la cité de La Charité-sur-Loire (classée au patrimoine mondiale de l'UNESCO) accueille chaque année entre 250 et 300 000 visiteurs.

L'arrivée de la LGV permettra de dynamiser les efforts d'équipements entrepris par les collectivités locales et les entreprises privées : le canal latéral à la Loire, la "Loire à vélo" dont Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire et La-Charité-sur-Loire sont des portes d'entrée. Enfin plusieurs sites d'importance nationale seront directement concernés par cette ligne :

■ le château de Guédelon : ce site reçoit à lui seul 300 000 visiteurs par an et se situe à 30 minutes de la gare de Cosne-Cours-sur-Loire.

- Le sanctuaire de Sainte Bernadette à Nevers (5 minutes à pied de la gare du centre ville) : ce site reçoit annuellement la visite de près de 500 000 pèlerins et touristes.
- Le site de Sancerre et son vignoble.
- Le site de La-Charité-sur-Loire, bientôt labellisé Pays d'Art et d'Histoire et dont le Centre Culturel de Rencontres consacré au "mot et à la création" constituent un puissant atout d'attractivité.

Un tel raccordement représente une occasion unique pour notre région de combler nos principales lacunes qui entravent nos perspectives d'avenir : vieillissement de l'outil industriel, développement insuffisant des services marchands, faibles perspectives d'emplois pour les jeunes et les femmes. Il constituerait un outil formidable d'aménagement du territoire.

A l'opposé, en contournant le Val de Loire, par le tracé Ouest-sud ou Ouest, la LGV priverait notre région de son principal avantage relatif, par rapport au Sud du tracé, à savoir notre relative proximité avec Paris.

"De nombreux touristes mais également des professionnels qui veulent visiter les vignobles du Centre-Loire nous demandent très souvent où est la gare TGV la plus proche.

En termes d'image mais également d'accueil pour les vignobles de notre région, Le TGV à Cosne serait un atout considérable."

Bureau Interprofessionnel des Vins du Centre

Le décrochement à Gien, une opération rentable pour tous

Malgré un coût d'exploitation supérieur, le nombre de nouveaux voyageurs devrait permettre de tendre vers un équilibre

Le décrochement du TGV à Gien devra s'accompagner d'investissements pour réaliser l'embranchement sur la ligne existante. Le coût de ces aménagements est actuellement chiffré autour de 100 millions d'euros

qui, au regard de l'investissement global de plus de 12 milliards d'euros, est faible, d'autant qu'une partie de ces travaux est d'ores et déjà programmée dans le cadre de la modernisation de son réseau par RFF.

Par ailleurs, même si le coût d'exploitation d'une rame TGV est plus élevé que celle d'un TET, l'amélioration importante et avérée des services à un bassin de population de plus de 165 000 habitants sont de nature à modifier durablement les comportements de mobilité. En effet, sur un trajet compris entre 30 minutes et 1 heure, il est vraisemblable que les salariés "pendulaires" se développeront rapidement, permettant ainsi d'accroître les recettes d'exploitation issues des voyageurs (paiement des billets) tout en renforçant la compétitivité des territoires concernés. Le coût résiduel, par ailleurs amorti par l'existence d'une convention d'équilibre du territoire entre l'Etat et la SNCF, ne serait pas fondamentalement modifié : aux 3 TGV journaliers s'ajouteraient 3 ou 4 Corails Intercités permettant de garantir la desserte actuelle à 6 allers-retours par jours.

Enfin, la création d'une jonction au nord de Gien peut faciliter l'exploitation normale de la ligne à grande vitesse POCL, notamment en cas d'incident ou d'accident, tout en libérant des sillons utilisés par l'actuel TET.

Bassins de vie concernés par un décrochement des TGV à Gien

DÉPARTEMENT	BASSIN DE VIE	POPULATION
18	Aubigny-sur-Nère	16 667
18	Sancerre	8 801
45	Briare	13 813
45	Châtillon-Coligny	6 984
45	Châtillon-sur-Loire	5 397
45	Gien	31 028
45	Lorris	7 874
45	Sully-sur-Loire	17 161
58	La Charité-sur-Loire	15 365
58	Cosne-Cours-sur-Loire	37 205
89	Champignelles	1 698
89	Saint-Fargeau	3 188
		165 181

Source INSEE

CONCLUSION

La réalisation de la LGV POCL doit servir à l'aménagement et au développement des territoires concernés. Un décrochement par Gien à partir du tracé médian, favoriserait un développement équilibré bénéficiant à un bassin de 165 000 habitants de plus en plus tourné vers le tourisme et l'économie résidentielle. Il constituerait l'occasion unique de revitalisation d'un territoire riche en potentialités.

Ce cahier d'acteur a reçu le soutien de :

- La municipalité de Gien représentée par Jean-Pierre HURTIGER, Maire, Vice-président du Conseil général de Loiret.
- La municipalité de Cosne-Cours-sur-Loire représentée par Alain DHERBIER, Maire, Président de la Communauté de communes Loire et Nohain.
- La municipalité de La-Charité-sur-Loire représentée par Gaëtan GORCE, Maire, Sénateur de la Nièvre.



le Pays Bourgogne Nivernaise
3, place Georges
Clémenceau - BP 133
58 206 Cosne-Cours-sur-Loire
Cedex

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL