



# Cahier d'acteur n°132

janvier 2012

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**VIERZON**

*Le Massif Central, élargi au Berry et à l'Ouest de la Bourgogne, semble être le grand oublié de la grande vitesse ferroviaire et de l'aménagement du territoire.*

*Le CIADT du 18 décembre 2003 prévoyait l'aménagement de Paris-Clermont et de Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, il a été inscrit le principe d'un doublement de la LGV Paris-Lyon par Orléans et Bourges et comportant une antenne vers l'Auvergne et Clermont-Ferrand.*

*Aujourd'hui, la Communauté de Communes soutient sans réserve l'intérêt d'une ligne POCL permettant enfin d'aider au désenclavement ferroviaire dans le domaine de la grande vitesse. Cela permettrait aux territoires du Berry d'accéder au réseau LGV national et favoriserait ainsi ses échanges et son développement.*

*Accéder à une ligne LGV, c'est permettre à nos bassins de vie de développer des projets structurants et créateurs d'emplois.*

# Connecter le Berry au réseau LGV, une nécessité en termes d'aménagement du territoire

## ■ Les enjeux partagés du raccordement POLT – POCL

La ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) a toujours relevé d'un enjeu capital pour l'aménagement du territoire national et fut même l'une des lignes de train les plus prestigieuses avec le célèbre Capitole. Cette ligne contribue à desservir, directement et indirectement, 32 départements, 7 grandes métropoles, et plus de 5 millions d'habitants qui en dépendent. Sa mixité fret/voyageurs en fait une ligne forte d'enjeux pour le maillage du territoire.

Les enjeux de cette ligne POLT coïncident aujourd'hui parfaitement avec le projet LGV POCL et alimentent clairement l'intérêt d'une connexion LGV, qui permettrait de rééquilibrer le dynamisme des territoires. La qualité d'un raccordement de la ligne POLT à la LGV POCL est une question essentielle sur les plans économiques, d'aménagement du territoire et financier.

## ■ Les atouts des tracés ouest et ouest-sud

En termes d'aménagement du territoire, assurer une desserte LGV de Vierzon paraît fondamental. En effet, Vierzon, ville moyenne au centre de la France, a toujours été un nœud du maillage des grands axes de communication français, depuis l'époque gallo-romaine. Il faut prendre en compte aujourd'hui les différents types de relations de communication. A ce titre, Vierzon est particulièrement bien placée, avec le croisement des autoroutes A71, A20 et A85, qui permettraient de bien irriguer les liaisons route/fer des voyageurs. Au niveau ferroviaire, Vierzon est également un nœud important, au cœur des réseaux classiques, que ce soit sur les liaisons radiales, transversales, inter-régionales, régionales, internationales et locales.

Or, ce vaste territoire irrigué par ligne classique (avec Nantes-Lyon) concernant plus de 5 millions d'habitants, ne peut être efficacement irrigué sans développer une

synergie entre LGV et lignes classiques modernisées afin que la grande vitesse profite à l'ensemble du territoire. Assurer un maillage de qualité près de Vierzon, avec un arrêt à proximité immédiate. Cela permettrait un raccordement efficace entre la LGV POCL et la ligne classique POLT, dans l'esprit d'un Y inversé dont le centre du Y pourrait se situer à Vierzon, comme c'est le cas au niveau autoroutier. Cette idée avait d'ailleurs prévalu dans les années 1990.

A cet égard, le scénario ouest sud ou éventuellement le scénario ouest (en second choix) paraît le plus pertinent. En effet, il permet le désenclavement des Régions du Berry et de l'Auvergne, tout en permettant de desservir l'ouest de la Bourgogne dans de bonnes conditions, notamment par la liaison avec Nevers. Il offre en outre une ouverture sur le Limousin et la région Midi Pyrénées.

# Les tracés ouest-sud et ouest, vecteurs d'un développement durable du ferroviaire

## ■ Des enjeux en termes économiques, sociaux

Le Centre de la France connaît aujourd'hui un déclin tant démographique qu'économique, notamment dans ses bassins industriels forts. Vierzon est cependant à un tournant économique important pour son avenir et pour celui du Berry en général. En effet, le positionnement stratégique de notre ville moyenne en fait le bassin d'emploi en plus fort développement relatif à son nombre d'emplois. Cela démontre le potentiel de notre bassin à accéder à un véritable dynamisme économique, bénéfique pour l'ensemble du Berry, comme en témoigne encore récemment l'implantation de Vinci Construction pour sa plate-forme de maintenance la plus moderne de France.

Notre bassin économique, encore fortement marqué par l'activité industrielle, doit être renforcé dans sa compétitivité, tout en permettant une diversification de ses activités. Dans cet esprit, une ligne POCL desservant facilement Vierzon serait d'un enjeu capital, permettant de relier aussi facilement Châteauroux et son aéroport, Limoges, et Toulouse par la jonction avec le POLT, que d'améliorer nos échanges économiques avec le bassin Lyonnais. Vierzon serait ainsi confortée dans son rôle structurant majeur dans le réseau multimodal existant. Elle forme avec les villes de Bourges et Châteauroux un territoire stratégique en matière d'infrastructures, de transport et de logistique.

## ■ Des enjeux en termes environnementaux

Les tracés ouest-sud et ouest sont également ceux qui semblent le mieux préserver l'environnement dans le cadre plus large de l'aménagement du territoire, qui doit concilier la préservation de la nature et l'activité humaine, et notamment agricole. La question de la Sologne doit être réétudiée en utilisant les fuseaux existant (ferroviaires ou autoroutiers). En effet, les nombreuses voies autoroutières existantes autour de Vierzon permettraient des "doublements"

ferroviaires LGV, sans dénaturer les espaces autour. De plus, ces scénarios sont ceux qui épargneraient le plus les domaines agricoles et viticoles. Ces exploitations, plus fragiles que dans d'autres régions françaises, car plus morcelées, seraient pénalisées, à notre sens, par les autres scénarios, qui couperaient davantage ces parcelles, notamment par la multiplication des voies de dessertes nécessaires.

## ■ Des enjeux en termes financiers

La non réalisation du barreau de LGV Poitier-Limoges, non rentable pour la SNCF amènerait plus d'un million

de voyageurs sur POCL et dégagerait plus de 2 milliards d'euros de crédits supplémentaires.

## CONCLUSION

Il ressort de ces analyses qu'il relève d'une véritable question de pertinence et d'efficacité en terme de développement durable de retenir un tracé POCL qui puisse connaître une interconnexion la plus aisée possible avec la ligne POLT, c'est à dire avec une gare au plus près de Vierzon.

C'est clairement le tracé ouest-sud, voire le tracé ouest, qui pourrait permettre une telle complémentarité, d'autant plus que Vierzon pourrait faire bénéficier au réseau ferroviaire d'un exceptionnel potentiel de report modal avec le croisement de 3 autoroutes structurantes pour l'aménagement du territoire.

En affichant sa préférence pour les deux options de tracés les plus à l'ouest, la Communauté de Communes met donc en évidence le choix d'un aménagement du territoire servant le développement durable de notre pays, dans le respect de ses composantes sociales, économiques, environnementales, mais aussi financières, notamment avec le report potentiel de voyageurs en cas de suppression du barreau Limoges-Poitiers.



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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL