



# Cahier d'acteur n°198

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.

## La grande vitesse : une nouvelle chance pour notre territoire

Plus vieux parti politique de France, le Parti radical de gauche (PRG) est un parti politique français de gauche, social-libéral, membre observateur du Parti ELDR au Parlement européen. Il est né d'une scission du Parti radical, car ses animateurs (Maurice Faure, René Billières, Robert Fabre, Jacques Maroselli) souhaitaient adhérer au Programme commun de la gauche et soutenaient la candidature unique de la gauche, celle de François Mitterrand, pour l'élection présidentielle de 1974. Il défend une tradition républicaine incarnée par Georges Clémenceau, Jean Zay ou Pierre Mendès-France et un solidarisme inspiré par Léon Bourgeois : un "lien fraternel qui oblige tous les êtres humains les uns envers les autres".

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Fédération de l'Allier  
du Parti radical de gauche

72, bis rue de Paris - 03200 VICHY

Téléphone : 04 70 97 00 44

mail : [postmaster@allier-republique.net](mailto:postmaster@allier-republique.net)

site : [allier-republique.net](http://allier-republique.net)

*De tous temps, les Hommes ont cherché le chemin vers l'ailleurs. Il est une promesse de nouveauté, de dépaysement mais passé le moment de l'exploration et puisque serait venu le temps du monde fini, l'ailleurs, son ailleurs est devenu un choix de vie. Il permet parfois de servir justement l'adage qui prétend que nul n'est prophète en son pays mais souvent il procède d'un assemblage de valeurs personnelles, parfois collectives qui finissent par s'identifier à un territoire. Ces modalités de choix sont une nouveauté. La révolution industrielle nous a apporté la violence de l'exode rural – qui aura finalement permis à nos primo-urbains de survivre – les Trente glorieuses, avec un travail qui était encore synonyme de stabilité quarantenaire ou quasiment, ont elles aussi bouleversé la carte de multiples exodes, l'emploi avec sa qualité d'alors agissant comme un véritable aimant et l'aménagement du territoire suivant le mouvement, l'État perçant des tunnels sous des cols trop entravés et construisant des viaducs sur des vallées régulièrement bouchées.*

*Nous sommes aujourd'hui à un tournant. Le dessein de vie est devenu bien plus individuel que l'on ne veut bien le penser et son spectre bien plus large à tous points de vue, géographique en particulier. Les exodes seront donc d'abord individuels et c'est dans doute désormais l'appareil économique qui les suivra.*

*Élus, militants, nous devons, avec l'État, cette fois anticiper cette tendance. Avec cette ligne TGV et son tracé Ouest, nous avons la chance d'ouvrir la porte de nos territoires au passé et au futur à la fois.*

# Un nouveau modèle de développement à soutenir

Le mode de développement de notre territoire est en mutation. Chacun a compris, économistes, sociologues, urbanistes, que le temps des villes moyennes est venu. Sans détailler cet horizon beaucoup mieux décrit dans de nombreuses publications et en introduction de tous les projets urbains d'envergure, on peut dire qu'existent trois mouvements de fond qui y concourent énumérés ci-après sans aucun ordre hiérarchique.

En premier l'augmentation des délais de transport — qui viennent de passer en moyenne pour les trajets domicile-travail en Ile-de-France à deux fois 46 minutes quotidiennes — plaide pour une installation des ménages dans des zones périurbaines moins étendues voire, depuis une dizaine d'années, pour une installation en centre-ville lorsque le niveau des loyers ou de l'immobilier à l'achat le permet.

En deuxième lieu, la hiérarchie qui, il y a encore dix ans, faisait que le lieu de travail imposait le lieu de domicile, s'inverse pour une catégorie importante de la population. L'instabilité de l'emploi y contribue qui, patente, n'incite plus un primo-employé à déplacer à l'autre bout de la France en l'éloignant de son milieu toute sa famille. Les nouvelles technologies y incitent également par la dématérialisation des procédures. Enfin, les modifications substantielles dans l'organisation du travail permettent de nouveaux découpages de la semaine qui rendent possible cet éloignement. Ainsi, on n'habite plus où l'on travaille mais on tente de travailler où l'on habite. Les entreprises l'ont compris qui tentent d'une part de quitter des territoires engorgés et d'autre part réclament aux collectivités des territoires attractifs, non pour l'entreprise mais pour ses employés potentiels. On se rappelle à cet égard du cri du cœur d'un patron du CAC40 répondant à un élu qui le sollicitait sur les besoins de son entreprise en s'attendant à une réponse sur les terrains ou les taxes locales : " De la culture ! ".

En troisième lieu, les grandes métropoles sont saturées. C'est un constat des élus de ces métropoles qui les jugent parfois ingérables. Vichy qui était vue, il y a dix ans, comme la " cour de récréation de Clermont-Ferrand " a vu le maire de la métropole régionale avouer, lors d'une rencontre organisée par les dirigeants commerciaux de France, qu'il voulait rechercher des partenariats avec la ville thermale ! C'est dire si l'avenir est ouvert...

Quel sont les déterminants de ce choix ? Lorsqu'on recherche ce que sont, pour des habitants potentiels, les déterminants de leur choix, on tombe invariablement sur le triptyque résumé par l'urbaniste américain Richard Florida " lake, opera, juice bar ". Autrement dit, celles et ceux qui, dans les dix ans, vont chercher une région pour s'établir la veulent accessible, sportive, culturelle et à l'environnement soigné. Inutile d'épiloguer sur les chances de l'Auvergne dans cette compétition qui se dessine voire qui, pour certains, a déjà commencé. Pendant qu'ailleurs, on va creuser des plans d'eau, chercher des zones vertes, construire des salles de spectacles et se rechercher un cachet, l'Auvergne peut, dès aujourd'hui, se mettre en avant.

Mais il existe un risque à cet avantage. Car ces atouts sans celui, déterminant, de l'accès produisent un tri dans les populations qui choisissent de " migrer ". On l'observe d'ailleurs aujourd'hui, dans le sud-Allier, où la démographie est soutenue par ceux de nos concitoyens qui, pour être passés une fois ou davantage en Auvergne, décident de venir s'y retirer. Mais ce mouvement là, pour juste et apprécié qu'il soit, n'est pas suffisant pour deux raisons fondamentales. En premier lieu, il n'est de développement urbain durable qu'harmonieux.

## L'emploi disparaît des critères de choix d'un domicile principal

"Lieu de résidence réel et lieu de résidence idéal : une approche fondée sur la théorie de la décision" d'Anne-Marie Meyer pour *Cybergeo*, la revue européenne de géographie.

L'analyse des éventuelles divergences entre groupes de population repose sur une typologie des personnes ayant répondu à l'enquête obtenue à l'aide d'une analyse factorielle des correspondances multiples suivie d'une classification.

Les 5 groupes qui en résultent révèlent la prédominance de la dimension familiale par rapport au niveau social plus secondaire :

- gr. 1 "fin du cycle de vie"
- gr. 2 "jeunes ménages de petite taille"
- gr. 3 "les familles traditionnelles"
- gr. 4 "les 'nouveaux' ménages d'une personne"
- gr. 5 "les 'nouveaux' ménages de 2 personnes"

Ordre d'importance des caractéristiques du logement et du quartier :	Groupes de statut social et familial				
	gr. 1	gr. 2	gr. 3	gr. 4	gr. 5
Vivre dans un logement de grande taille	8	7	6	6	5
Vivre dans un logement au loyer est abordable	1	1	1	1	1
Vivre dans un quartier tranquille	5	4	3	5	3
Posséder un jardin	10	9	8	9	9
Faire ses courses dans mon quartier	4	5	2	4	4
Envoyer mes enfants dans l'école du quartier	9	8	5	10	10
Atteindre rapidement le centre-ville	2	3	7	3	6
Accéder à des activités culturelles sans voiture	6	6	10	7	7
Se promener le soir sans peur dans le quartier	3	2	4	2	2
Etre fier de son quartier	7	10	9	8	8

Le choix délibéré ou subi d'un type de population de peuplement est toujours pour une région, un échec. Les développements aujourd'hui cités en exemple sont toujours globaux, les autres produisent des politiques publiques caricaturales qui rapprochent, dans le fond des questions, celles des ghettos de banlieue avec celles des villes de Floride réservées à ceux que les Américains appellent les super-seniors. Sur cette question, les travaux d'Yves Lebahy, géographe spécialiste du littoral à l'Université de Bretagne Sud, sont encore plus proches de nos réalités et ouvrent, en second lieu, la question de l'économie qui en découle. Car, contrairement à ce qui est parfois avancé avec une assurance qui trahit d'ailleurs l'incertitude, l'afflux de retraités n'entraîne pas une activité économique soutenue. D'une part il crée une pression foncière qui chasse les jeunes ménages du centre-ville, ménages qui sont, nous l'avons vu, de plus en plus suivis par l'activité économique. D'autre part, cet afflux génère surtout des emplois de service peu qualifiés et une demande relativement réduite. Ainsi, le cycle qui guette les villes et les régions faisant ce choix est le même que celui qui a sapé la campagne de France dans les quarante

dernière années : la population âgée s'y maintenant ne génère pas suffisamment de demande pour y faire survivre l'activité économique, les services et les services publics. On a beaucoup dit que l'école du village partie, il n'y aurait plus rien alors que la réalité était cruellement inverse : l'école partait parce que, dans le village, il n'y avait plus rien.

Si l'Auvergne a intrinsèquement des atouts que les régions se plaçant dans la même dynamique peineront à rassembler dans des délais corrects, la venue d'une nouvelle population se prépare. Du reste, certains y sont déjà qui ont troqué un appartement de soixante mètres carrés à Paris et une vie de famille mangée par les transports et son organisation, pour une villa de centre-ville à Vichy par exemple et à qui un aller-retour à Paris ou Lyon par semaine représente un désavantage vite compensé par la qualité de vie offerte chez nous.

Pour transformer ce choix de quelques pionniers en un mouvement, la desserte ferroviaire à grande vitesse est naturellement indispensable.

## Un tracé

Chaque territoire a naturellement d'abord vu où, sur la carte, il se situait par rapport à la ligne TGV et en a déduit une position parfois muée en posture au fil du débat public et des éclairages qu'il a apportés de manière continue. Cette grille ne peut que contribuer à choisir, lorsqu'on le regarde de Vichy, le trajet Ouest-Sud qui n'aurait eu que des avantages circonstanciels : ligne la plus proche des villes du grand centre et desserte des trois villes de l'Allier. Seul, à se maintenir dans cette analyse, l'impact environnemental du tracé pouvait laisser songeur en particulier dans la zone Bourges-Vichy où deux périmètres pouvaient être touchés de manière significative : la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain.

Mais cette grille d'analyse n'est en réalité pas acceptable. Car le projet n'a de sens, en matière financière en particulier, que s'il remplit les engagements votés dans le cadre du texte législatif d'orientation sans d'ailleurs que l'on puisse à raison distinguer, entre les objectifs écrits précédemment à sa première mise en discussion et ceux issus d'amendements parlementaires puis gouvernementaux ou l'inverse, une quelconque hiérarchie. La volonté de la représentation nationale — disons celle du peuple — est bien résumée dans quatre objectifs : Paris-Clermont en moins de deux heures, le réseau grande vitesse à Orléans, l'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du grand centre et

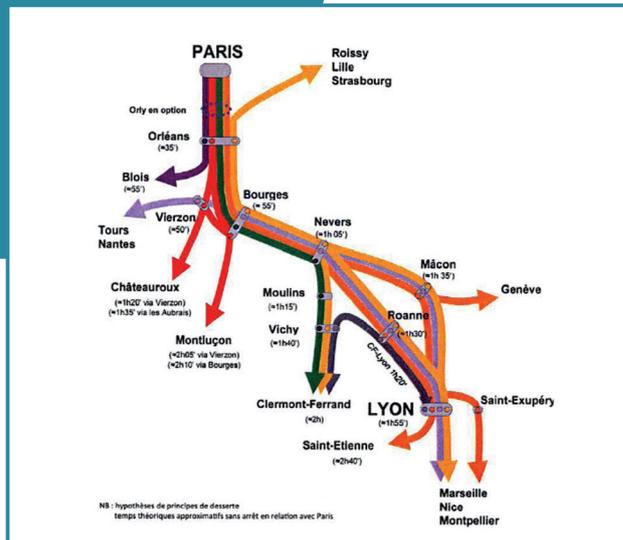
la création d'une alternative à la ligne à grande vitesse n°1 entre Paris et Lyon. Soutenir un projet qui ne rencontrerait pas ces objectifs serait illusoire, sur le plan du principe certes car il reviendrait à prendre comme position celle qui consiste à s'affranchir de la volonté exprimée par le Parlement, mais surtout reviendrait à rapporter le projet, puisqu'à se défaire de la desserte de tel ou tel, on se déferait également, et à bon droit, de sa capacité de financement. Onze départements, cinq régions : cette surface aussi financière est naturellement à préserver. Faut-il pour convaincre celles et ceux qui en doutent rappeler, ainsi que l'a fait la Commission, le projet dit " via Montchanin " et redire — ce qu'elle n'a naturellement pas pu faire — les conditions dans lesquelles ce projet, somme toute assez logique, a dû être abandonné ? Ainsi, celles et ceux qui choisissent de donner leur avis sur la question ne peuvent que rechercher dans la transparence le trajet qui permet au mieux de remplir ces objectifs. Ajoutons que les autres lignes d'horizon découvertes dans le courant du débat, par exemple l'amélioration de la desserte Rhône-Alpes / Auvergne, l'interconnexion Grand-Est / Grand-Ouest, le lien avec les plates-formes aéroportuaires et l'articulation avec les réseaux locaux de transport en commun viennent naturellement s'ajouter à ces requêtes initiales mais que leur insatisfaction ne peut

constituer un motif de rejet de telle ou telle position. Au terme d'une telle recherche, tant nous avons compris qu'elle avait été celle de plusieurs acteurs importants du territoire, il convient de désigner le tracé dit "OUEST" comme étant le plus probant. S'agissant de la variante, il paraît naturel de se prononcer pour la version "ROANNE" qui remplit tous les objectifs initiaux mais aussi le premier des objectifs secondaires, objectif qui a d'ailleurs été rappelé dans de très nombreuses réunions publiques.

Nous pensons pouvoir écrire que les radicaux connaissent le territoire d'où ils parlent et celles et ceux pour lesquels nous parlons. Le président de la fédération, élu en 1977 maire de la commune du Vernet, puis député depuis 1997 et conseiller général depuis 1998, a, avec d'autres élus et en notre nom, toujours défendu l'accessibilité du territoire pour des raisons que nous avons exprimées ci-avant. Cet engagement se retrouve dans le combat que nous avons mené pour la desserte autoroutière de Vichy qui, aujourd'hui, quatorze ans après la lettre de commande ministérielle de 1998 va trouver sa concrétisation.

Cet engagement, s'agissant du train a pris corps dans une discussion continue et parfois fastidieuse avec la SNCF, RFF et aussi la région Auvergne mais encore, en 1990, dans l'association Vichy-TGV qui hélas s'est arrêtée à une pétition de principe après une seule réunion pourtant pluraliste. La chance que nous avons aujourd'hui est inouïe puisque c'est la France tout entière qui par la voix de ses parlementaires a exprimé sa volonté de voir l'Auvergne desservie dans le cadre de ce projet. Notre chance est inouïe car la Commission particulière du débat public et le maître d'œuvre ont réalisé un travail d'approche et de partage des enjeux avec la population parfaitement remarquable, travail dont ils doivent être chaleureusement remerciés. Après ces presque quatre mois de débat, nous avons la sensation en nous prononçant en faveur du tracé OUEST variante ROANNE d'avoir usé voire abusé de ces travaux et de faire, pour celles et ceux que nous représentons et au milieu desquels nous vivons, un choix raisonnable et raisonné qui donnera à nos territoires le dernier atout qui leur manque pour être au rendez-vous des prochaines années.

Le Scénario OUEST  
Source : RFF



Fédération de l'Allier  
du Parti radical de gauche  
72, bis rue de Paris - 03200 VICHY  
Téléphone : 04 70 97 00 44  
mail : postmaster@allier-republique.net  
site : allier-republique.net

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

