



# Cahier d'acteur n°80

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

## Faire bouger intelligemment les lignes vers le Grand Centre et l'Auvergne

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



Cahier d'acteur de la Communauté  
d'Agglomération Castelroussine  
au nom des quatre-vingts mille  
habitants qui la composent

**Communauté d'Agglomération  
Castelroussine**

24 rue Bourdillon  
36018 CHÂTEAUX Cedex

Tél. : 02 54 08 70 30

Fax : 02 54 08 70 31

Site : [www.agglo-chateaux.fr](http://www.agglo-chateaux.fr)

*La Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) se situe précisément au carrefour de toutes les préoccupations ferroviaires du Centre de la France. Placé au nord de l'Auvergne et à la limite sud de la région Centre, regardant vers l'Île-de-France, ce bassin de vie de près de 80.000 habitants est le passage obligé d'un aménagement du territoire responsable et intelligent.*

*Laisser de côté l'Indre pour privilégier des tracés les plus à l'Est pour le futur Paris-Orléans-Clermont-Lyon, ce serait couper toute liaison vers le grand espace central (Berry, Auvergne, Limousin) oublié depuis trop longtemps de la Grande Vitesse. Cela reviendrait pour la Nation à se priver d'une grosse partie de son territoire.*

*En revanche, raccorder le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) à un des tracés les plus à l'ouest du POCL, c'est assurer un développement harmonieux de tout le territoire national, une solution à même de satisfaire à la fois les exigences du Grenelle de l'Environnement et la logique économique la plus évidente. Une bonne façon de faire bouger intelligemment les lignes, pour la satisfaction du plus grand nombre : ce que l'on appelle l'intérêt général.*

# La nécessaire prise en compte de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dans la création de la LGV POCL

*En ces temps de difficultés économiques et d'austérité budgétaire à tous les niveaux, l'aménagement du territoire national doit être le plus rationnel et le plus logique possible afin de maintenir une réalité de service public pour l'ensemble des habitants de l'Hexagone, tout en garantissant le meilleur équilibre économique.*

## ■ De la dangerosité du projet de barreau LGV Limoges-Poitiers

Le désenclavement des territoires de l'immense espace central français (Berry, Auvergne, Limousin) ne saurait être réalisé sans la nécessaire complémentarité de la création de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) et la régénération de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Subséquent à cette dernière, l'abandon du projet de barreau monovoie LGV Limoges-Poitiers, aberration en termes financiers et d'aménagement du territoire, doit être actée. S'il devait être créé, ce barreau Limoges-Poitiers assécherait irrémédiablement le POLT et entraînerait de façon inacceptable sa désaffectation ainsi que l'isolement de la gare de Châteauroux et d'une bonne partie des territoires situés au sud de l'Indre dans le schéma ferroviaire.

## ■ POLT : Des paramètres importants à prendre en compte pour POCL



La création de la LGV POCL ne saurait ainsi être concrétisée sans que soit pris en compte le devenir des 750 kilomètres de doubles-voies de la ligne POLT. Celle-ci contribue en effet à desservir pas moins de trente-deux départements, sept grandes métropoles (Paris, Orléans, Vierzon, Châteauroux, Limoges, Brive, Toulouse) et plus de trois millions d'habitants. Cette ligne structurante du territoire national compte chaque année près d'un million et demi d'utilisateurs qui peuvent irriguer la ligne POCL si le raccordement de POLT sur POCL est effectif et bien pensé, une solution recommandée d'ailleurs par la SNCF dans son cahier d'acteur.

Choisir un tracé Médian ou Est pour la LGV POCL sans tenir compte de ces paramètres, favorables aux tracés Ouest-Sud et Ouest, reviendrait à fausser le débat public initié par la Commission Nationale du Débat Public. Cela reviendrait à ne pas entrer en adéquation avec au moins l'un des trois axes inscrits dans le Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) qui sont, pour mémoire :

- optimiser le système de transport existant
- améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- améliorer les performances énergétiques du système de transport et réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transports

Enfin, il convient nécessairement que soit menée la modernisation du POLT pour que cette ligne puisse accueillir les matériels roulant sur POCL, sous peine de voir Châteauroux devenir un cul-de-sac ferroviaire.

## ■ Une connexion POCL/POLT très « Développement Durable »

Le doublement envisagé de la ligne Paris-Lyon, la plus saturée d'Europe avec ses 250 trains / jour, ne relèvera d'une réelle intelligence en matière d'aménagement du territoire qu'en intégrant la connexion au réseau TGV européen de ces régions Centre, Auvergne et Limousin au travers de ce Y renversé POCL/POLT. Cette « patte d'oie » ferroviaire permettra d'irriguer, dans des conditions optimales, deux dorsales importantes de notre pays.

Rappelons enfin les termes de l'article 6 de la Charte de l'Environnement de 2004 inscrite dans la Constitution Française. Celle-ci garantit une égalité de traitement due à tous les citoyens de notre République, dans le cadre du développement durable : « Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. »

# Les points forts des tracés Ouest-Sud et Ouest

*Les scénarii Ouest-Sud et Ouest (avec raccordement de POLT grâce au barreau Issoudun-Bourges) sont les meilleures options pour l'Indre, le Cher, la Haute-Vienne, la Creuse et l'Auvergne dans son ensemble, pour les trois raisons suivantes : désenclavement, transversalité et attractivité des territoires.*

Comme le dit M. le Député Hervé Mariton, dans l'introduction de son Rapport relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT), « un système de transport performant est un outil essentiel d'amélioration de la compétitivité d'une économie en favorisant les échanges et en dynamisant la croissance et l'emploi. » Concernant la future LGV POCL, les tracés Ouest-Sud et Ouest correspondent en tous points à cette définition.

## 1) Désenclavement

Comme nous venons de l'évoquer, une grande partie du centre de la France a été ignorée par le développement de la Grande Vitesse depuis sa création dans les années 1980. Choisir l'un des deux tracés les plus à l'ouest pour la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon permettrait de désenclaver cet espace central, sans pour autant oublier de desservir la Bourgogne grâce à divers raccordements. De même, par le biais d'une connexion bien située avec POLT, Limoges et Brive bénéficieraient de gains de temps significatifs vers Paris. Le choix d'un de ces deux scénarii signifierait implicitement un rééquilibrage des territoires, qui seraient alors de fait amenés à entrer enfin dans le grand réseau européen et à devenir des contrées importantes pour la France.



*Le TGV est un vecteur important en termes d'attractivité et de désenclavement pour les territoires qu'il dessert.  
Source : Communauté d'Agglomération Castelroussine*

## 2) Transversalité

Toujours grâce à l'interconnexion POCL (tracé Ouest-Sud ou tracé Ouest) / POLT via un barreau Issoudun-Bourges (à construire), de nouvelles possibilités s'offriraient aux usagers. Il serait alors possible de voyager de Toulouse à Clermont-Ferrand, Lyon et Nevers sans avoir à passer par la capitale. La transversalité ouest-est sans passer par Paris représentera, à très court terme une fois le chantier achevé, un atout supplémentaire pour nos territoires. La dépendance aux échangeurs parisiens serait enfin brisée, tout en remédiant à leur saturation et en fluidifiant l'axe armature du réseau européen. Cela participerait « à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire » prescrits par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, n°82-1153 modifiée).

## 3) Attractivité des territoires

Cette interconnexion avec l'un des deux tracés ouest est à la fois responsable et indispensable, en termes d'attractivité des territoires qu'ils desserviront. Oublier ceux-ci dans le choix final les condamnerait inéluctablement au déclin. Et qui dit déclin d'un territoire sous-entend pertes des emplois à court ou moyen termes. Une LGV bien structurée est un puissant facteur d'attractivité économique, à même de faire des territoires jusqu'ici non desservis une alternative crédible aux contrées hyper-développées.

Cela permettra également à la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) de compter sur un atout supplémentaire pour séduire des investisseurs nationaux, européens voire mondiaux. Avec la mise sur le marché d'ici cinq ans des 500 hectares du parc d'activités Haute Qualité Environnementale d'Ozans, un des plus grands d'Europe, le raccordement à la Grande Vitesse de la CAC donnerait un nouveau souffle à une agglomération et un département qui en ont un besoin évident.

# Multimodalité et désaturation des infrastructures existantes

Avec une desserte proche par la LGV, l'Aéroport Châteauroux-Centre pourra jouer à plein son rôle de 3e plate-forme aéroportuaire de la région parisienne.  
Source : Communauté d'Agglomération Castelroussine

*Faciliter l'accès de l'Agglomération Castelroussine à la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, c'est aussi donner aux Parisiens la possibilité de disposer d'un troisième aéroport prêt à les accueillir.*

En désaturant la ligne Paris-Lyon en général et la Gare de Lyon en particulier, grâce à la création de POCL (dont l'arrivée aura lieu gare d'Austerlitz), le confort des usagers de la SNCF se trouvera grandement amélioré. Le POCL permettra aussi aux usagers des régions nouvellement desservies et de Rhône-Alpes de poursuivre à grande vitesse et dans des conditions optimales leur chemin vers Roissy, Lille et le nord de l'Europe.



En suivant le sillon de l'Autoroute A71, le POCL pourrait en outre, via le barreau Issoudun-Bourges à créer dans le même temps, donner à l'Indre une dimension supérieure du fait de la présence de l'Aéroport Châteauroux-Centre. Cet équipement structurant a été évoqué comme un possible troisième aéroport parisien, Roissy et Orly étant arrivés quasiment à saturation.

Jusqu'à présent, l'aéroport de Châteauroux est dévolu à la maintenance technique, aux essais d'avions de tout type (jusqu'aux très gros porteurs comme l'Airbus A380 grâce à sa très longue piste, la plus longue d'Europe avec 3,5 km de développement) et à leur démantèlement. Des lignes régulières de fret vers la Chine ou l'Egypte et quelques vols passagers à l'international rythment son activité. La desserte par TGV de Châteauroux donnerait sans aucun doute l'occasion à cet aéroport de gagner en envergure et de

devenir une réelle alternative aux grands établissements parisiens qu'il permettrait de dé-saturer en captant à la fois une part d'usagers de province et une autre part de la région parisienne qui n'aurait qu'un peu plus d'une heure de trajet. Là encore, en ouvrant de nouvelles perspectives tant aux usagers qu'aux décideurs et du point de vue économique comme de la multimodalité, le développement du territoire national y gagnerait.

## CONCLUSION

Pour les représentants de la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC), les tracés Ouest-Sud et Ouest (celui-ci offrant le plus de garanties en termes de financement par les régions traversées et reliées) sont les scénarii les plus rationnels et les plus logiques en termes d'aménagement du territoire, de raison économique et de réalité du service public.

Le désenclavement d'une grosse partie du Grand Centre de la France et la transversalité qu'offrira l'interconnexion nécessaire entre la LGV POCL et la ligne historique POLT rénovée apporteront une valeur ajoutée énorme au projet porté par RFF et à son exploitant, ainsi qu'à l'ensemble des départements irrigués par ces deux lignes, à commencer évidemment par l'Indre qui est le trait d'union entre ces deux infrastructures de transport de premier ordre.



Communauté d'Agglomération  
Castelroussine

24 rue Bourdillon  
36018 CHATEAUROUX Cedex  
Tél. : 02 54 08 70 30  
Fax : 02 54 08 70 31  
Site : [www.agglo-chateauroux.fr](http://www.agglo-chateauroux.fr)

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