



Cahier d'acteur n° 92

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CDPD 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.

La communauté d'agglomération de Nevers retient prioritairement le tracé Médian et la création d'une gare TGV au Sud de Nevers

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Communauté d'agglomération de
Nevers

124, route de Marzy
BP41
58027 Nevers Cedex
Tél. : 03 86 61 81 60
Fax : 03 86 61 81 99
hotel.communautaire@agglomeration-nevers.fr
www.agglomeration-nevers.fr

Au cœur de France, l'adn regroupe 11 communes et près de 70 000 habitants. Positionnée stratégiquement au carrefour ferroviaire des grandes lignes nationales, elle se distingue par son offre artisanale et industrielle originale et par la qualité de son cadre de vie.

Animé par une vision de l'avenir, collectivement partagé, notre territoire est une formidable réserve de projets, d'expérimentations et de talents. L'adn au potentiel de développement important offre ainsi une possibilité de développer un projet innovant et structurant.

En phase avec le Grenelle de l'Environnement et le projet de territoire des collectivités (SCOT Grand Nevers), la création d'une LGV et d'une gare TGV au droit de Nevers, représente une opportunité nouvelle pour ce territoire, ses entreprises et ses habitants, actuels ou futurs.

Parce ce que l'avenir de nos enfants se dessine et se décide aujourd'hui, élus et citoyens soutenons ce projet et sommes prêts à accueillir POCL et sa gare TGV.



Pont de Loire

La nécessité de fédérer les territoires

Ce projet, dont la vocation est de rapprocher des territoires et d'assurer leurs dessertes performantes, suppose que ceux-ci soient capables d'unir leurs volontés et de rapprocher leurs points de vue. Parvenir à un consensus autour d'un tel projet est un enjeu à la mesure de sa dimension et constitue la condition de sa réalisation. Dans cette optique, l'adn a engagé des réflexions avec les territoires voisins avec lesquels auraient pu naître des compétitions stériles. Elle a ainsi préparé avec les territoires de l'Allier et du Cher les conditions d'une vision commune.

Les paragraphes qui suivent (1, 2, 3) constituent le fruit de ce travail.

1- Un impératif d'aménagement du territoire

Les territoires BMN (Bourges, Moulins, Nevers) ont longtemps joui de leur situation géographique privilégiée au cœur de la France, entre Paris, Lyon et la Méditerranée. Mais ils sont ensuite demeurés à l'écart des grandes infrastructures de transport (autoroute A6, LGV Paris-Lyon).

Se situant à mi-chemin d'Orléans et de Clermont-Ferrand, les territoires BMN en constituent l'étape intermédiaire de référence. Mais ils doivent se regrouper pour atteindre une taille critique leur permettant d'exercer pleinement ce rôle. Le total des trois aires urbaines BMN approche les 300 000 habitants : un poids comparable à Orléans ou à Clermont-Ferrand.

Berry, Bourbonnais et Nivernais ont su depuis des siècles combiner leurs particularismes avec le maintien de forts liens. Les responsables politiques des trois territoires partagent la même vision du projet LGV POCL. Conscients de leurs responsabilités devant l'opportunité présentée par le projet, ils ont décidé de faire en sorte que les options qui seront définitivement retenues soient acceptables par tous.

Cette démarche place en priorité le nécessaire aménagement du territoire, seule réponse crédible à l'engorgement de la sphère parisienne et à l'équilibre du territoire français.

2- Un constat commun et des attentes identiques

■ Paris intramuros : Bourges, Nevers et dans une moindre mesure Moulins lui sont correctement reliés, en 2h environ ; l'attente est celle de liaisons plus rapides (1h) comportant des fréquences en plus grand nombre.

■ Lyon et la Méditerranée : mal reliés (trajets longs, indirects et irréguliers), les territoires BMN souhaitent ici des liaisons directes, rapides (1h pour Lyon) et régulières.

■ Roissy, Orly et Saint-Exupéry : souhait de liaisons directes (aujourd'hui inexistantes) et performantes. Condition absolue de l'ouverture vers l'International.

■ Strasbourg, Lille, Londres, Amsterdam... : liaison directe et performante via le réseau européen à grande vitesse par le barreau d'interconnexion Sud en Ile-de-France.

■ Nantes, Rennes et la façade atlantique : Le projet permettra l'ouverture vers la façade atlantique et l'existence de liaisons directes du couloir rhodanien vers les ports et les villes atlantiques.

■ Orléans, Tours, Clermont-Ferrand : amélioration des liaisons, via la LGV ou par TER.

■ Raccordement indispensable à la ligne POLT qui viendra s'articuler en vue de la desserte de Vierzon, de l'Indre et du Limousin.

■ Pour toutes ces liaisons le nombre des arrêts en gare sera essentiel.

En outre, disposer de services performants de rabattement ferroviaire aux gares LGV constitue l'une des conditions du succès du projet, ce qui passera par une évolution de l'offre TER vers un système bien articulé avec les trains à grande vitesse. Une bonne collaboration des responsables BMN, entre eux, avec leurs trois Régions et avec RFF est ici primordiale.

3- Des scénarios à privilégier

Le travail réalisé a notamment porté sur l'examen des familles de scénarios à privilégier comme étant ceux qui, au regard de l'aménagement du territoire, apportent les plus grands avantages aux villes et agglomérations à desservir.

A cet égard deux scénarios semblent ne pas apporter suffisamment d'atouts sur ce plan :

■ Le scénario Est, s'il est évidemment favorable à la desserte de Nevers, et dans une moindre mesure à celle de Moulins, est incompatible avec une desserte de Bourges telle qu'elle est expressément mentionnée dans le cahier des charges du projet. Elle rallonge notablement les temps de parcours vers Bourges mais aussi, et au-delà vers Châteauroux, Montluçon et Vierzon.

■ Le scénario Ouest-Sud, à contrario, permet une bonne desserte de Bourges ; en revanche il est trop handicapant pour Moulins et Nevers. En outre il présente un coût supérieur et semble être celui pour lequel RFF escompte le moindre gain de voyageurs.

D'un commun accord les territoires de l'Allier, du Cher et de la Nièvre ne retiennent pas ces scénarios.

Seuls restent donc à privilégier les scénarios Ouest et Médian qui remplissent tous les deux, outre la fonction de relier Paris à Lyon en un temps non supérieur au temps actuel, une véritable mission d'aménagement du territoire par la desserte correcte de toutes les villes des territoires de l'Indre, de l'Allier, de la Nièvre et du Cher.

Néanmoins ces deux scénarios impliquent indiscutablement qu'au Sud, le tracé retenu passe par Roanne et non Mâcon. La desserte de Roanne irrigue parfaitement les territoires de l'Ouest Lyonnais (alors que le Mâconnais est déjà desservi par le TGV) et permet en outre une fonctionnalité supplémentaire essentielle : des liaisons performantes entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Le tracé Médian, une réponse adaptée aux enjeux nationaux, régionaux et locaux



Scénario médian

Au-delà des fonctionnalités communes aux quatre scénarios, à savoir : assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures ; relier Orléans au réseau à grande vitesse ; améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre et constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon, le tracé Médian s'affirme comme celui qui parvient le mieux à concilier les enjeux nationaux, régionaux et locaux.

Le scénario Médian est le seul à garantir :

- un gain de trafic important – de l'ordre de 6,5M de voyageurs,
- le moindre effort financier des collectivités locales,
- le moindre impact environnemental en limitant - contrairement à l'Ouest/Sud - le franchissement des secteurs dont l'enjeu est majeur et conduira à des perturbations très fortes, voire irréversibles pour le milieu,
- l'économie de plus de 14M TeqCO₂ contre seulement 8M pour l'Ouest/Sud,
- un gain de 10 minutes entre Paris et Lyon assurant un report modal de l'avion au train sur les distances de type Paris-Marseille,
- une mise en service rapide grâce à sa rentabilité et son équité territoriale.

Le scénario Médian offre la garantie d'une desserte complète des 13 villes du Grand Centre. Il est aussi l'occasion de réfléchir aux nouveaux usages permis par cette nouvelle infrastructure pour l'amélioration des déplacements interrégionaux et notamment sur la transversale Lyon-Nantes.

Un territoire à fort potentiel de développement

Une mobilisation historique des Nivernais

2 500 personnes. Un succès pour les Nivernais de tous âges, de toutes catégories socio-professionnelles qui étaient au rendez-vous le 09 novembre pour défendre le scénario Médian et exprimer leur souhait de voir le TGV s'arrêter aux portes de Nevers. Une mobilisation qualifiée de "très exceptionnelle" par la CPDP. Cette mobilisation sans précédent dans l'histoire des

débats publics prouve l'intérêt des Nivernais pour ce projet, et leur souhait d'appartenir aux réseaux de communication français et européen. C'est toute une région qui se mobilise pour soutenir l'arrivée de la grande vitesse. La LGV en Nièvre constitue un levier important pour l'aménagement de nos territoires.

La coopération entre territoire : un atout pour la gare Nevers TGV

En phase avec le SCOT du Grand Nevers, la création d'une LGV et d'une gare TGV située au cœur de ce territoire représente une opportunité pour ses entreprises et ses habitants, actuels ou futurs, qui pourront accéder plus facilement à la grande vitesse.

résulte de la volonté collective de s'organiser pour aménager et garantir un développement équilibré de nos territoires.

En élaboration depuis 2010, le territoire du Grand Nevers regroupe aujourd'hui au sein du SCOT 49 communes et 97 000 habitants. Cette collaboration

Cette coopération territoriale préjuge de la qualité de l'accompagnement économique qui sera présent à l'arrivée de la gare Nevers TGV. POCL est l'occasion de reconsidérer nos territoires et d'engager une réflexion partagée entre Berry, Bourbonnais et Nivernais.

Une situation stratégique de “hub” entre Régions Auvergne, Centre et Bourgogne

■ Poursuivre la connexion du Grand Centre aux réseaux d'échanges nationaux

Situé au carrefour des axes Nord/Sud (Paris/Clermont) et Ouest/Est (Nantes/Lyon), Nevers permet d'assurer les dessertes vers les Régions Auvergne (Moulins, Clermont-Ferrand), Centre/Ile-de-France (Montargis, Paris), Centre/Pays-de-Loire (Tours, Nantes) et Bourgogne-Franche-Comté (Dijon, Besançon).

La réussite de Nevers TGV passe par la modernisation du réseau existant. Ainsi, le contrat de projets État-Région Bourgogne 2007-2013 prévoit la poursuite des études relatives à l'électrification du dernier tronçon

Nevers-Chagny de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA).

A l'horizon 2020, de nouvelles perspectives de développement du trafic fret et voyageur vont s'ouvrir entre l'Atlantique et l'Europe Rhénane via Nevers.

C'est pourquoi, l'adn demande la poursuite de l'amélioration du réseau ferroviaire régional pour que l'ensemble des territoires bénéficie de l'effet TGV via les TER afin d'assurer une complémentarité entre les deux réseaux.

■ Nevers TGV : une gare TGV majeure de POCL au bénéfice des territoires

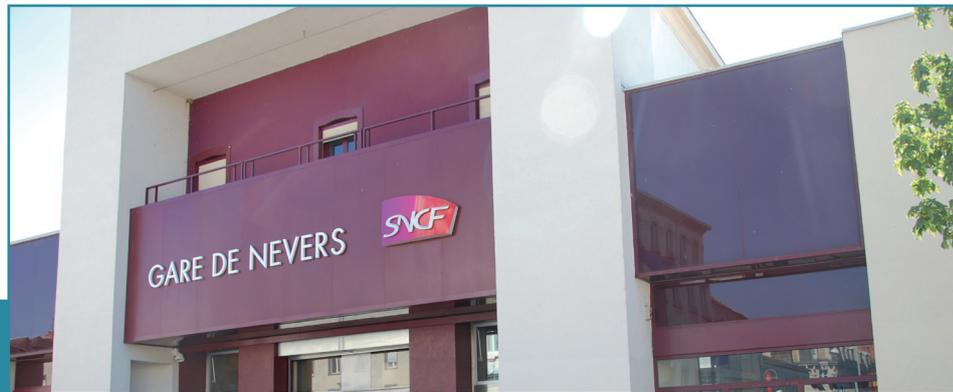
Une gare Nevers TGV, c'est la garantie d'être une gare parmi les plus fréquentées dans le Grand Centre, elle contribuerait à :

- une augmentation de la fréquentation de POCL chiffrée à 0,7 million de voyageurs par an,
- une visibilité accrue par sa position de hub ferroviaire, et par l'image positive du territoire (cadre de vie, et Nevers-Magny-Cours),
- l'amélioration de l'accessibilité des Nivernais qui leur

permettra de ne plus transiter forcément par Paris pour rejoindre d'autres Régions de Province,

■ réorganiser et développer le réseau ferré TER pour les usages quotidiens.

A l'instar de l'aménagement du pôle multimodal du quartier gare de Nevers réalisé en 2006, le Conseil général de la Nièvre, la Région Bourgogne, la ville de Nevers et l'adn réfléchissent dès à présent au développement du secteur de la future gare TGV en lien avec le centre-ville.



Gare de Nevers



Communauté d'agglomération de Nevers
124, route de Marzy - BP41
58027 Nevers Cedex
Tél. : 03 86 61 81 60
Fax : 03 86 61 81 99
hotel.communautaire
@agglo-nevers.fr
www.agglo-nevers.fr

CONCLUSION

Au regard du dossier soumis au débat public, l'adn affirme son soutien au scénario Médian et la variante par Roanne avec la création d'une gare TGV dans le territoire du Grand Nevers. L'adn a d'ores et déjà engagé une réflexion commune avec ses partenaires pour inscrire la gare TGV au cœur d'un projet de territoire.

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