



# Cahier d'acteur n°13

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

## Nevers se prononce pour les scénarios Médian ou Ouest, par Roanne ; avec une préférence pour Médian

*Nous voulons un raccordement au réseau des Lignes à Grande Vitesse, pour de nouvelles relations avec les plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises, avec les métropoles européennes de Paris et Lyon, avec les grandes capitales régionales voisines Orléans et Clermont-Ferrand.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



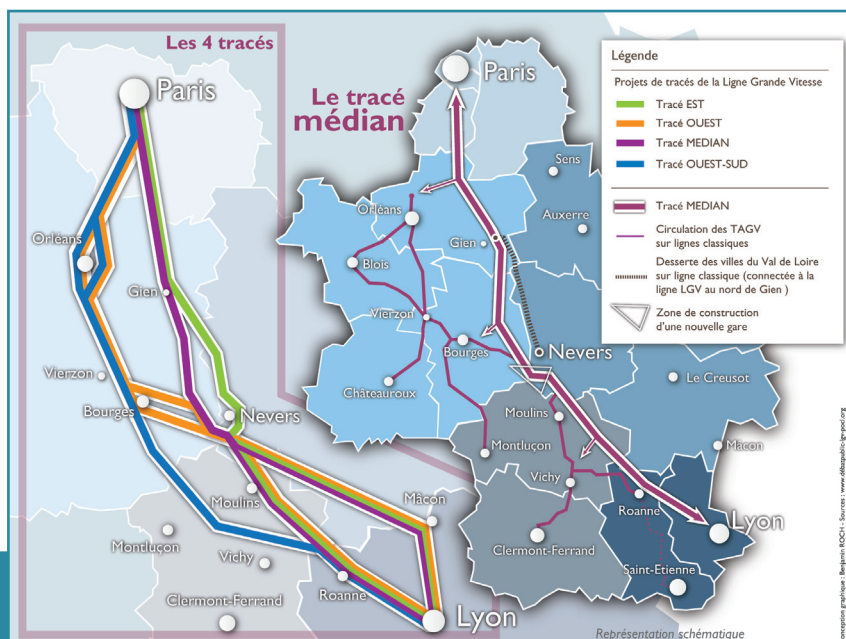
Mairie de Nevers  
Hôtel de ville  
58036 Nevers Cedex  
Tél. : 03.86.68.46.46  
Nevers.fr

*La ville de Nevers, ses habitants, sa municipalité, ses forces vives, se reconnaissent pleinement dans l'objectif : « améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand Centre », décrit par l'Etat pour le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon, inclus en 2009 dans la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement.*

*Nous nous reconnaissons pleinement aussi dans le double objectif de « promouvoir un mode de transport durable » et « développer la compétitivité des territoires », porté par le programme national de développement des LGV.*

*Nous nous reconnaissons évidemment dans les paroles de monsieur Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France : « Le projet Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon dépasse donc de loin la seule problématique « grande vitesse » : il se dessine comme un projet au service des territoires dans leur ensemble ».*

# Notre objectif : quinze TGV par jour pour les Neversois, à moins d'une heure de Paris, Lyon, Clermont, Orléans



Les quatre tracés

Nous voulons que notre raccordement se réalise selon les tracés dits Médian ou Ouest proposés au Débat Public, incluant l'un et l'autre la variante d'accès à Lyon par Roanne, avec une préférence marquée pour le tracé Médian (50 minutes de Paris). Ce choix s'accompagne d'un refus catégorique des solutions dites Ouest-Sud et Est. C'est une position commune défendue avec les Villes de Moulins et Bourges.

Le raccordement se traduira par la mise à disposition d'une nouvelle gare LGV dédiée à Nevers.

Cette nouvelle gare fera l'objet d'une mise en relation spécifique avec les gares de Nevers, Moulins, Bourges.

Le tracé sera assorti d'une connexion avec la ligne existante Paris Clermont-Ferrand au nord de Gien, afin de garantir une nouvelle et complémentaire desserte ferroviaire aux villes de la rive droite de la Loire, comprises entre Gien et Nevers.

Les relations quotidiennes proposées par la circulation sur la LGV seront pour Nevers de l'ordre d'une quinzaine de trains tournés vers les différentes gares de la ligne. Cette nouvelle offre s'ajoutera à l'offre existante, préservée et améliorée.

## Pour répondre à une exigence de désenclavement

Notre situation démographique justifie un geste d'aménagement du territoire. Un document récent de l'INSEE Bourgogne analysant le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Nevers indique que : « Le SCOT perd des habitants depuis 1990. Le solde naturel, différence entre les naissances et les décès, reste légèrement positif, mais ne permet pas de compenser le déficit migratoire. Entre 2002 et 2007, 10 100 personnes sont venues s'installer dans le SCOT tandis que 12 300 le quittaient ».

Le deuxième élément est géographique. Nevers fait partie des quelques agglomérations françaises de moins de 100 000 habitants, avec notamment Auxerre, Aurillac, Rodez, Mende, éloignées de plus de 100 kilomètres d'une ville de plus de 100 000 habitants. Parmi celles-ci, Nevers est l'agglomération la plus éloignée en distance d'une telle ville (134 km de Clermont-Ferrand et 139 d'Orléans, contre 124 km entre Rodez et Toulouse). C'est un handicap à dépasser.

Le troisième élément relève de l'histoire de l'aménagement. S'agissant d'équipement autoroutier notamment, Nevers a été dotée d'une liaison rapide

avec Paris qui n'a jamais été prolongée ensuite, et qui, au sud de l'agglomération, se termine en un cul de sac pénalisant. Nous sommes tenus à cet égard dans une grande iniquité territoriale. Nous ne saurions imaginer qu'après les déconvenues liées à la mise en œuvre de l'A71 et de l'A77, ces mauvaises expériences se répètent au sujet de la LGV, condamnant encore plus notre territoire et son avenir.

### Nevers a besoin pour se développer

- d'attirer des populations
- de se relier à Lyon, Paris et aux métropoles de Clermont et d'Orléans
- de bénéficier du grand aménagement dont elle a été toujours privée

# Pour donner ses chances à la réalisation du projet LGV POCL

Ce raccordement le plus direct se justifie aussi par l'économie interne du projet de nouvelle LGV. Le tracé Médián par Roanne est estimé à 13 milliard d'Euros, quand le tracé Ouest-Sud coûte 1 milliard de plus. La charge résiduelle du premier pour les collectivités et l'Etat serait de 8 milliards d'Euros, quand la même charge serait de 11 milliards pour le second, du fait de sa rentabilité prévisionnelle faible, liée à une estimation de trafic très limitée. C'est donc un gouffre de 3 milliards d'Euros qui sépare notre solution de la plus désavantageuse d'entre elles. On doit bien mesurer en cette période de crise, combien le scénario Ouest-Sud, s'il devait être retenu, vaudrait condamnation du projet dans son ensemble, car il apparaîtrait bientôt comme impossible à réaliser ; et ce d'autant plus que Nevers associée à la région Bourgogne, tenues à l'écart de ses bénéficiaires, se retireraient de son financement.

Avec monsieur Thomas Allary, directeur du projet chez

|                                       | Population                 |  |
|---------------------------------------|----------------------------|--|
|                                       | Nombre d'habitants en 2007 | Taux annuel moyen de variation entre 1999 et 2007 (en %) |
| Nevers                                | 38 000                     | - 0.9  |
| ADN                                   | 66 700                     | - 0.7  |
| SCot du Grand Nevers                  | <b>95 000</b>              | <b>- 0.4</b>   |
| Scot du Grand Nevers périmètre élargi | 107 500                    | - 0.3  |
| Nièvre                                | 221 500                    | - 0.2  |
| Cher                                  | 314 600                    | 0.0  |
| Bourgogne                             | 1 632 800                  | + 0.2  |

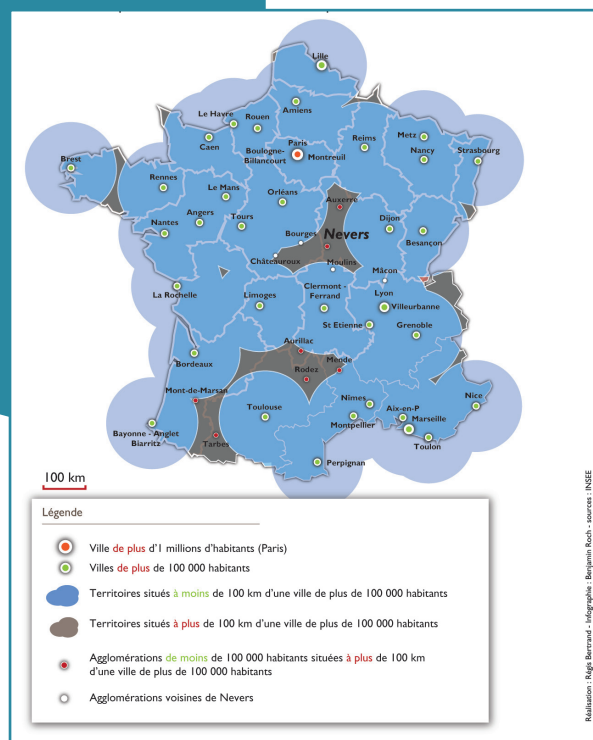
Source : Insee, Recensements de la Population 1999 et 2007

RFF, nous considérons que : « le bon projet, c'est celui qui se fait », avec monsieur Michel Leboeuf, directeur à la SNCF, nous considérons que : « le financement de la ligne sera une question essentielle. » (Extraits du Journal du Centre du mercredi 28 septembre 2011).

Ce raccordement par le tracé dit Médián par ailleurs, se justifie également du point de vue de la recherche de la moindre agression à l'environnement. Quand le tracé Ouest-Sud vient traverser la Sologne (plus grande zone Natura 2000 d'Europe), le tracé Médián respecte cette richesse en la contournant. Quand le tracé Est menace de traverser les paysages sensibles des vignobles de Pouilly et du Sancerrois, les tracés centraux s'en tiennent à l'écart.

## Pour allumer des moteurs de croissance dans le Cœur de France

Territoires à plus de 100 km d'une ville de plus de 100 000 habitants



Le tracé Médián par Roanne représente la solution la plus aboutie en termes financiers et écologiques, suivi de près par le tracé Ouest. Ils représentent l'un et l'autre une solution très équilibrée pour l'aménagement du territoire ; un équilibre préalable à tout accord politique et financier. Ils ouvrent par ailleurs la possibilité de mobiliser le Techni-centre SNCF de Varennes-Vauzelles, comme opérateur technique de l'exploitation de la ligne. Ils assurent aussi des dessertes satisfaisantes pour toutes les villes concernées, dont Nevers ou Roanne précisément, aujourd'hui sans raccordement à un grand réseau de transport. Ils mettent Clermont Ferrand à 1h55 de Paris, comme le tracé Ouest-Sud. Ils mettent cette

même ville à 1H20 de Lyon, soit à 5 minutes de plus que le tracé Ouest-Sud. Ces 5 minutes sont-elles si précieuses qu'elles justifieraient de condamner Nevers ?

Et cela alors même que la France, dans une situation économique difficile, ne saurait se priver de l'apport du moindre gain de croissance locale ! A l'image de zones émergentes dans le contexte de mondialisation, les régions françaises sous-équipées comme les nôtres, sont en capacité de contribuer, dès lors qu'une chance leur est donnée, à la dynamisation de notre économie, en allumant chez elles des moteurs de croissance. Contribuer au développement de Nevers et des villes du grand Centre, c'est contribuer au développement national, en ce que le PIB national résulte de la somme des PIB locaux. Si Nevers entend conquérir une nouvelle place dans le concert des villes moyennes, elle entend également apporter son effort à l'exigence impérieuse de création d'emplois.

### Nevers défend les scénarios centraux et préfère le médián

- un moindre coût, un moindre investissement public
- une fréquentation de voyageurs plus élevée
- une moindre agression à l'environnement
- une contribution significative à la croissance et à l'emploi

# Pour relayer notre dynamisme et notre volonté de développement

Pont de Loire.  
Source : Patrick Leriget



Notre volonté de raccordement direct au réseau des LGV résulte de multiples réalités locales, de choix particuliers d'aménagement et de développement. Nous recherchons par tous moyens l'amplification des effets économiques et sociaux positifs de ces chantiers.

**Les entreprises de la mécanique et de la sous-traitance automobile** (Valéo, Look, Anvis, Technicentre SNCF ...). Elles sont insérées dans une économie très soumise aux effets de marché. Le déplacement en TGV constituerait pour elles une perspective de dynamisation des relations commerciales.

**La technopole de Magny-Cours et les entreprises de haute technologie.** Grands groupes mondiaux (ArcelorMittal, Alfa Laval, Cephalon ...) ou entreprises de taille plus modeste, ces entreprises sont très sensibles aux possibilités de raccordement direct aux grands aéroports.

**Le circuit de Nevers-Magny-Cours.** Son attractivité est limitée par la faiblesse des infrastructures de transport associées. Une LGV branchée sur l'Europe et le monde, ainsi qu'une nouvelle gare dédiée, permettraient aux professionnels de fixer le circuit dans le jeu concurrentiel, et garantiraient une solution d'acheminement de masse des publics.

**L'enseignement supérieur.** L'attractivité des formations de l'école d'ingénieurs Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports et de l'école de design Ecole Supérieure d'Arts Appliqués de Bourgogne, s'en trouverait modifiée. La desserte par TGV permettrait à ces écoles d'élargir leur aire de recrutement. Une synergie entre les établissements de Bourges et de Nevers (ISAT - ENSI de Bourges, ESAAB - école d'art de Bourges), favorisée par l'adhésion commune au projet de LGV et par de bonnes dispositions techniques, créerait une offre universitaire régionale actualisée. De

nombreux jeunes Neversois poursuivent leurs études à Clermont-Ferrand et à Orléans ; la possibilité de déplacement rapide vers ces pôles atténuerait leurs difficultés d'accès à l'enseignement supérieur.

**L'activité touristique.** La Chasse de Sainte Bernadette, haut lieu catholique, attire 400 000 pèlerins par an qui pourraient devenir clients de la ligne POCL. Le développement touristique de courts séjours et de congrès, adossé à la ressource patrimoniale forte (patrimoine naturel de la Loire, églises majeures de leurs époques, Palais Renaissance des Ducs de Nevers), est indexé sur l'efficacité de la relation aux grands bassins européens. Une desserte couplée d'Orléans et de Nevers autoriserait la mise en évidence d'un nouveau produit touristique de découverte des châteaux et richesses du Val de Loire entre ces deux villes.

**Le développement urbain durable.** Notre stratégie urbaine : la densification, l'économie résidentielle, la création d'un flux de nouveaux habitants. La connexion directe au réseau LGV constituerait un atout décisif pour mettre Nevers en situation d'attirer de nouvelles populations par la remarquable qualité de son cadre de vie.

## Nevers veut conjuguer ses atouts avec ceux de la grande vitesse

- pour conforter les emplois locaux
- pour soutenir la dynamique des entreprises de la mécanique, de la sous-traitance automobile, de la haute technologie industrielle
- pour renforcer l'attrait du circuit de Nevers-Magny-Cours et de ses spectacles sportifs
- pour le rayonnement de ses pôles d'enseignement supérieur et les déplacements des étudiants
- pour l'acheminement annuel des 400 000 pèlerins de la Chasse de Saint-Bernadette
- pour attirer des touristes venant des grandes métropoles européennes
- pour appuyer les projets de développement urbain et concourir à la qualité de vie que Nevers veut offrir à ses habitants



Mairie de Nevers  
Hôtel de ville  
58036 Nevers Cedex  
Tél. : 03.86.68.46.46  
Nevers.fr

## CONCLUSION

Les tracés Médiann ou Ouest, par Roanne, seront un geste éminent d'aménagement durable du territoire : efficaces en termes de désenclavement, d'attractivité, d'emploi, de formation et de développement, sobres du point de vue économique comme du point de vue écologique.

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