



# Cahier d'acteur n°37

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.

## Le Conseil de développement Castelroussin et le ferroviaire

*Dès décembre 2006, le Conseil de développement Castelroussin avait fait parvenir son désaccord total à la commission particulière du débat public pour la LGV Poitiers-Limoges, regrettant notamment que ce projet "oppose des territoires au lieu de rechercher la complémentarité".*

*En mai 2010, il se livre à une étude approfondie du devenir de l'axe ferroviaire historique Paris, Orléans, Châteauroux, Limoges, Toulouse (POLT) qui dessert le territoire avec notamment une réunion ouverte et la présence du directeur du "programme Téo et lignes à réservations". Cette étude figure sur le site [www.payscastelroussin.com](http://www.payscastelroussin.com)*

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



**Conseil de développement  
Castelroussin**

47, route de l'Issoudun  
36 130 DEOLS

Tél. : 02-54-07-74-59

Fax : 02-54-07-04-83

Site : [www.payscastelroussin.com](http://www.payscastelroussin.com)

Courriel :

[conseil-de-developpement@  
payscastelroussin.com](mailto:conseil-de-developpement@payscastelroussin.com)

*Les membres du Conseil retiennent, à des échelles-temps différentes, l'émergence de LGV qui "cernent" l'axe POLT et obscurcissent la qualité des relations du territoire tant vers le Nord que vers le Sud.*

*Pour mémoire il s'agit de :*

- SEA : Tours-Bordeaux en 2016 - 2018
- GPSO : Bordeaux-Toulouse 2018 - 2020
- PL : Poitiers-Limoges 2018 - 2022
- POCL : Paris-Orléans-Clermont-Lyon 2020 et 2030

*Depuis cette date le Conseil de développement a recherché et réuni toutes les informations possibles sur ce thème.*

*Les réflexions conduites ont été portées à la connaissance des élus du territoire, du département de l'Indre et de la région Centre.*

# A partir de ses travaux le Conseil de développement Castelroussin formule les remarques et souhaits suivants :

■ Un point de convergence : la capacité de la SNCF à prolonger une LGV sur des itinéraires classiques avec des matériels roulant de type TGV est réelle et reconnue. C'est un atout qui dessine le futur de la desserte de Châteauroux à partir de la LGV POCL.

Cependant, au moment où seront étudiées précisément les conditions de raccordement de la ligne POLT à la LGV tout sera pris en compte : nombre de voyageurs, typologie des clients, rentabilité économique...

**La ligne POLT actuelle est la première ligne SNCF classique de France (hors TGV) pour le trafic voyageurs, avec 2,8 millions de passagers en 2009. C'est un élément fort qui doit conduire les décideurs du tracé de la LGV à chercher les meilleures synergies possibles entre POLT et POCL.**

■ D'évidence, jusqu'à la mise en service de la LGV Grand Centre Auvergne et des barreaux de raccordement, la période à venir est cruciale.

Il est indispensable que tout soit fait pour renforcer les performances de l'axe ferroviaire actuel : infrastructures, matériels, cadencements...

**Nous allons vivre une période de 10, 12 ans (?) pendant laquelle il faut, certes, se faire entendre dans le cadre du débat public sur la LGV, mais aussi être extrêmement présent vis à vis de la SNCF, de RFF et de l'Etat pour**

**ne pas connaître une "déflation" des conditions de circulation ferroviaire qui serait parfaitement contre productive pour le raccordement à la LGV POCL et pour la LGV elle-même...**

■ Pour entretenir au mieux, voire développer le trafic sur la ligne POLT, le Conseil de développement Castelroussin souhaite une évolution sensible des matériels roulants afin de sortir des classiques TéoZ (locomotive plus wagons Corail recyclés) pour se diriger vers des rames automotrices de type TGV et bénéficier ainsi d'un confort réel, plus attractif.

Nathalie Kosciusko-Morizet ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a annoncé au président du Conseil régional du Centre un programme de rénovation d'un montant de 300 millions d'euros pour l'axe POLT qu'elle considère comme prioritaire et précisé qu'elle n'excluait pas la possibilité d'étudier des circulations de "TGV de réemplois" sur la ligne classique.

**Cette position ministérielle est-elle prise en compte par la SNCF et RFF ? De fait, si elle est appliquée rapidement elle constituerait un atout indéniable pour la future LGV en fidélisant une clientèle existante et en ralliant de nouveaux usagers.**

■ La gare d'Austerlitz est en pleine mutation et sera rapidement en capacité d'accueillir les TGV provenant de Lyon par Clermont, mais aussi de Toulouse, Brive, Limoges, Châteauroux et Orléans.

Dans le même temps les gares parisiennes de Lyon et Montparnasse vont connaître une réelle saturation.

**Un aménagement bien compris et bien rentabilisé doit amener SNCF et RFF à utiliser au mieux les potentialités des différentes lignes concernées sur la gare de Paris Austerlitz.**

■ S'agissant des territoires traversés par la nouvelle LGV, personne ne comprendrait que cette ligne ignore Orléans. Cette capitale régionale de plus de 270 000 habitants avec son agglomération draine également un potentiel important de voyageurs, par la ligne actuelle Orléans Blois. C'est la métropole la plus importante que puisse trouver la nouvelle LGV.

**Là encore la notion d'exploiter au mieux les potentialités trouve pleinement sa place.**

■ S'agissant des interactions à rechercher avec d'autres moyens de transport, il faut bien constater que la LGV future s'enrichirait en passant à proximité de Vierzon avec les axes routiers, l'A20, l'A85 et ferroviaires, Vierzon constituant un noeud particulièrement intéressant, susceptible de drainer un nombre conséquent de voyageurs.

Et comment ne pas parler de l'aéroport de Châteauroux au trafic fret important et avec un potentiel de développement incontestable pour le trafic voyageurs. Cet outil n'a pas d'équivalent dans un rayon de 200 km.

**La LGV ne saurait s'éloigner de ces pôles d'intermodalité, les plus évidents sur le parcours vers Clermont et Lyon.**

## Le Conseil de développement castelroussin

Il est commun au Pays Castelroussin Val de l'Indre et à la Communauté d'Agglomération Castelroussine ; il existe depuis 2002 et compte aujourd'hui 40 membres. Dans l'esprit de la loi LOADDT de 1999 dite loi Voynet qui a créé les conseils de développement pour favoriser la démocratie participative, notre conseil :

- veille à travailler dans l'intérêt du territoire en s'abstenant de toute considération politique et en respectant les propositions et les avis des participants, ce qui n'exclut pas le débat ;
- participe à l'élaboration et à l'évaluation des contrats régionaux, son avis est requis ;
- peut s'auto saisir à la demande de ses membres ;
- peut être sollicité par les collectivités pour étudier particulièrement un thème ;
- étudie, émet des propositions, formalise ses avis et les adresse aux instances élues. Un rapport d'activité est établi chaque année.

Parmi les sujets abordés depuis 3 ans retenons : une étude "identité du territoire", une réflexion sur les évolutions du transport aérien et les potentialités de l'aéroport de Châteauroux-Déols, l'émergence de la notion de "Pays d'art et d'histoire" ... et un travail conséquent sur le ferroviaire.

## ■ Le représentant du Centre d'Etudes Supérieures

*“L'existence d'une LGV est-elle un enjeu pour le maintien d'un enseignement supérieur de qualité dans l'Indre ? Très certainement oui.*

*Le Centre d'études supérieures de Châteauroux est un site délocalisé de l'Université d'Orléans.*

*L'existence d'un site universitaire local repose à la fois sur la venue régulière d'enseignants-chercheurs intervenant déjà sur Orléans et sur un effectif étudiant suffisant, recruté dans une aire géographique dépassant les limites du département de l'Indre. Les étudiants et les enseignants ont besoin de disposer d'une ligne de chemin de fer rapide avec des trains nombreux; c'est donc une nécessité qui*

*plaide en faveur de la rénovation de la ligne POLT.*

*Mais il faut voir plus large : le site castelroussin de l'université compte outre le Centre d'études supérieures, l'IUT de l'Indre et l'antenne IUFM ; l'université est également partenaire de la nouvelle école d'ingénieurs de la CCI. Etudiants et enseignants de ces filières sont et seront de plus en plus appelés à s'ouvrir sur l'Europe et le monde, (échanges d'étudiants, travail en commun des chercheurs...). Or, une LGV, assurant la liaison avec la région parisienne et connectée à l'ensemble du réseau LGV sera un atout majeur pour l'insertion de notre pôle local dans le grand réseau des universités au niveau européen et mondial.”*

## ■ Le représentant du CODERPA

*“Le CESER est favorable aux tracés Ouest et Sud Ouest, considérant qu'ils répondent au mieux aux enjeux socio-économiques, environnementaux et financiers et que ce serait donner au ferroviaire la part qui doit lui revenir dans une perspective de développement durable.*

*Le CESER note 3 priorités : des dessertes rapprochées à*

*grande vitesse entre les villes de la région, la connexion aux aéroports parisiens, et une complémentarité indissociable entre TER, POLT et LGV.*

*Toutefois quelques conseillers ont émis des réserves (toutes les LGV ne sont pas rentables, saignées dans les territoires, la vitesse est-elle un objectif majeur pour tous nos concitoyens ?...).”*

## ■ Le représentant d'Equinoxe Scène Nationale et de l'AGEC

*“A titre personnel, je souhaiterais que la pénétrante POLT soit “soignée”, de même que le cadencement et la fréquence du TGV Brive-Lille.*

*Quant au “déport” de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon,*

*au-delà de Vierzon, des 60 km qui nous en séparent, et des 45 mn nécessaires pour parvenir à cette nouvelle gare, l'intérêt me paraîtrait relativement réduit.”*

## ■ Le représentant de l'UDOTSI 36

*“Pour le département de l'Indre qui considère que le tourisme est partie intégrante de l'économie, l'enjeu que représente une desserte ferroviaire optimisée (horaire, confort, durée de trajet...) revêt une importance capitale pour les raisons suivantes :*

■ *L'ampleur du bassin de clientèle de proximité que représente l'Île de France pour le département.*

■ *La pratique des courts séjours qui connaît un essor considérable et pour lequel l'offre du département est particulièrement adaptée.*

■ *Le développement des loisirs privilégiant l'itinérance douce est une tendance qui s'affirme de plus en plus. Une offre spécifique train + vélo et randonnée au départ des gares est en plein développement en Région Centre et tout particulièrement dans le Berry.*

*En tout état de cause la LGV n'aura d'impact significatif sur la fréquentation touristique du département que si le temps nécessaire pour la rejoindre à partir de Châteauroux est le plus réduit possible.”*

## ■ Le représentant de la Jeune Chambre Economique

“... La question qui se pose à nous n'est pas en soi la réalisation de la ligne POCL mais plutôt son raccordement à notre territoire, celui du Sud de la région Centre et de la région Limousin.

Notre crainte, si ce raccordement ne se faisait pas, serait de voir

notre territoire s'enclaver et donc, par voie de conséquence, décliner. En effet l'isolement où nous serions placés, accentué par un raccordement de Limoges vers Poitiers, impacterait et créerait une récession de tous nos secteurs d'activités, qu'ils soient industriels, tertiaires ou touristiques...”

## SYNTHÈSE DES RÉFLEXIONS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT CASTELROUSSIN POUR CONCOURIR AU DÉBAT PUBLIC

- La LGV POCL constituerait un élément incontestable et nécessaire de désenclavement pour notre territoire, permettant la connexion avec le réseau TGV Français et une ouverture vers l'Europe.
- Les arguments sont forts pour demander la desserte d'Orléans, puis de Vierzon et un raccordement au plus près d'Issoudun pour desservir Châteauroux.
- C'est un argument objectif de rappeler que la ligne POLT, dans son intégralité avec une évolution et une rénovation des matériels roulants, raisonnables en coût, peut et doit concourir à la rentabilité commerciale de la future LGV.
- C'est une responsabilité collective (élus, SNCF, RFF, société civile) de traiter le dossier ferroviaire dans son ensemble, tant le réseau actuel est indissociable de la réussite du futur.



Conseil de développement Castelroussin  
47, route d'Issoudun  
36 130 DEOLS  
Tél. : 02-54-07-74-59  
Fax : 02-54-07-04-83  
Site : [www.payscastelroussin.com](http://www.payscastelroussin.com)  
Courriel :  
[conseil-de-developpement@payscastelroussin.com](mailto:conseil-de-developpement@payscastelroussin.com)

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