

Cahier d'acteur n°117

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Donner toutes ses chances de succès à la LGV POCL

Ville de 30 000 habitants au cœur d'un bassin de vie de plus de 70 000 habitants, Vierzon est située au carrefour de deux lignes ferroviaires nationales et de trois autoroutes.

Cette situation géographique privilégiée en fait un point de convergence naturel entre la liaison ferroviaire centrale Nord – Sud (POLT) et une transversale Est – Ouest dont l'électrification sera totalement achevée avant l'arrivée du TGV POCL.

La centralité de Vierzon et sa capacité d'ouvrir la future ligne à grande vitesse sur Limoges et Toulouse au Sud et sur Tours, Angers et Nantes à l'Ouest, garantit en réalité la plus importante rentabilité socio-économique de tous les tracés envisagés.

Le tracé le plus à l'Ouest répond donc autant à un impératif d'aménagement du territoire au sens national du terme, qu'à des impératifs économiques forts. En mettant Vierzon et Bourges à moins d'une heure de Paris et à une heure de Lyon, il rapprocherait les régions du centre de la France de la capitale et mettrait l'arc Atlantique à 3 H 45 du couloir Rhodanien.

Tout en répondant parfaitement aux quatre critères définis par l'État pour la ligne nouvelle, il constituerait la meilleure solution pour la desserte d'Orléans, comme pour la préservation des espaces naturels sensibles de la forêt de Sologne, du Val de Loire, du Morvan et des vignobles du Sancerrois.

Il permettrait d'utiliser sans surcoût financier, l'important site ferroviaire de Vierzon pour un maillage efficace de correspondances pour une desserte fine de la région Centre et plus largement des territoires situés au Sud et à l'Ouest.

Avec une gare à la fois proche du nœud ferroviaire de Vierzon et de l'agglomération de Bourges qui compte plus de 120 000 habitants, le tracé par l'Ouest drainerait un maximum de voyageurs en leur offrant un accès simple, rapide et de qualité au réseau national et européen à grande vitesse.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ville de **VIERZON**

place de l'Hôtel de Ville
Boite postale 337
18103 Vierzon cedex
Tél. : 02 48 52 65 00
Fax : 02 48 71 80 44

info@ville-vierzon.fr
www.ville-vierzon.fr

Les tracés par l'Ouest allient efficacité économique et aménagement du territoire

Comme le TGV Rhin-Rhône, la nouvelle LGV POCL allégera l'actuelle LGV Paris-Lyon et permettra de raccorder de nouveaux territoires au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le choix d'une alternative LGV par l'Ouest au lieu d'un simple doublement sur site de la ligne actuelle, est un choix fondamental qui relève d'une vraie volonté d'aménagement du territoire.

Dans ces conditions, ce passage à l'Ouest doit concilier naturellement deux impératifs : garantir des temps de parcours similaires entre la LGV actuelle et la future LGV POCL, mais aussi créer les conditions d'une desserte optimale des territoires et des villes du grand centre de la France. Le conseil municipal de Vierzon s'est donc unanimement prononcé en faveur de la LGV POCL et des tracés Ouest.

Les tracés les plus pertinents sont à l'Ouest

Contrairement aux tracés par l'Est qui ne répondent qu'à une étroite logique Nord - Sud, les tracés les plus à l'Ouest constituent la meilleure garantie du succès commercial de la future LGV POCL et donc de sa rentabilité socio-économique à long terme. Ils évitent de plus les espaces naturels sensibles de l'Est de l'Essonne, des forêts d'Orléans et de Sologne et les vignobles de Sancerre, Ménetou-Salon et Pouilly sur Loire.

Seuls capables d'offrir une desserte optimale d'Orléans, ces tracés garantissent un gain de temps maximum entre la capitale de la région Centre et Paris, alors

que les tracés Est impliqueraient une gare en rase campagne à une vingtaine de km à l'Est d'Orléans, privant ainsi cette ville d'une grande partie des gains de temps possibles par TGV avec Paris.

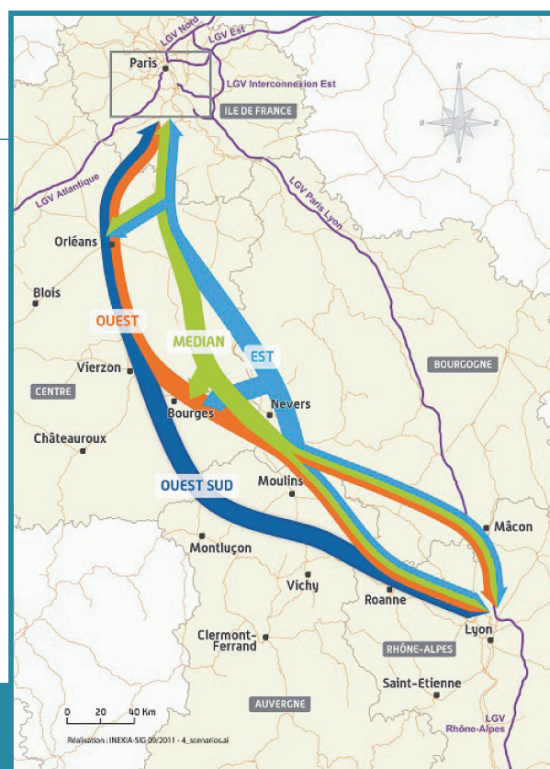
Passant au cœur du site ferroviaire des Aubrais ou au plus près d'Orléans, la ligne nouvelle traverserait ensuite naturellement la forêt de Sologne par le couloir déjà emprunté par l'autoroute et la ligne ferroviaire classique, sans créer de nouvel impact négatif sur l'environnement, ni défigurer aucun site naturel particulier et sans réel dommage pour l'agriculture.

La meilleure des interconnexions possible avec le réseau classique est à Vierzon

En arrivant au plus près du nœud ferroviaire de Vierzon et de Bourges, les tracés les plus à l'Ouest offriront la meilleure interconnexion possible avec les lignes classiques Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et Lyon-Nantes. Ils feront de la ligne POCL, les deux premières branches du "Y renversé" imaginé dans les années quatre-vingt pour le TGV grand centre. Le passage par Vierzon ou à sa proximité est gage de la qualité des correspondances par TER et trains corail.

Avec quelques travaux d'adaptation sur la voie de la ligne POLT entre la Souterraine et Limoges, la capitale du Limousin serait à deux heures de Paris sans recours à l'hypothétique barreau LGV à voie unique Poitiers-Limoges.

La nouvelle Ligne à Grande Vitesse permettra de libérer de nombreux sillons en faveur du fret ferroviaire sur les lignes classiques électrifiées.



Le POCL premier tronçon d'une transversale à vocation européenne

Les tracés Ouest et Ouest - Sud auraient également le mérite de créer une amorce de transversale TGV entre Lyon et Nantes qui, mettant Vierzon à une heure de Lyon, rapprocherait ainsi d'autant le Limousin et la façade Atlantique de la capitale des Gaules tout en les connectant à la LGV Lyon-Turin.

Cet aspect est important non seulement pour le succès commercial de la ligne POCL, mais aussi pour déclencher son financement par les fonds européens qui pourront être engagés pour le prolongement d'une nouvelle transversale reliant la façade Atlantique au Nord de l'Italie et au-delà à l'Europe centrale, alors

qu'ils ne peuvent pas l'être pour le seul doublement d'une ligne intérieure Nord – Sud.

Le passage de la ligne POCL à Vierzon permettra un gain de temps de deux heures entre Lyon d'une part et Angers, Nantes et les villes moyennes des Pays de Loire et de la façade Atlantique d'autre part, ce qu'aucun tracé par l'Est ne peut faire. Ce gain de temps rendra donc toute sa pertinence à une liaison directe de bout en bout entre Nantes et Lyon sans passer par Paris, renforçant ainsi la rentabilité socio-économique de la ligne POCL en rabattant d'emblée sur elle plus de 1,5 million de passagers supplémentaires par an.

Des tracés par l'Est inadaptés en termes d'aménagement du territoire et de développement durable

Un tracé de la ligne nouvelle trop à l'Est cumulerait plusieurs inconvénients majeurs. Il laisserait de côté les villes de Vierzon, Montluçon, Roanne, Saint-Étienne et Châteauroux et n'ouvrirait pas vraiment la ligne nouvelle vers Limoges et vers l'Ouest, au risque de se priver de fonctionnalités évidentes et au fort potentiel de voyageurs.

Cette option répondrait de la plus mauvaise manière à l'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du grand centre à laquelle la nouvelle LGV se doit pourtant de répondre. Au lieu de desservir directement Orléans, Bourges et Vierzon, elle passerait en effet à plusieurs dizaines de kilomètres de ces villes, limitant ainsi les gains de temps des usagers du TGV.

Si la variante du tracé Est abusivement intitulée "tracé Médian" par RFF ne corrigerait pas vraiment ce lourd défaut, elle créerait des dommages irréparables à la nature dans les traversées de la Sologne et du "Pays Fort", ainsi qu'aux vignobles réputés de la région de Sancerre et sans se rapprocher assez de Bourges. Abandonnant toute ambition vers l'Ouest, elle isolerait complètement et définitivement les villes et territoires situés sur la ligne classique POLT.

On ne peut donc que s'étonner de la préférence de RFF pour ces tracés par l'Est qui se cantonne dans une étroite logique comptable, déraisonnable en regard des potentialités supplémentaires évidentes offertes par le passage par l'Ouest.

Refuser de prendre en compte dans ses calculs, les apports évidents de voyageurs de Saint-Étienne, Limoges, Angers,

Nantes et de la façade Atlantique au prétexte que la construction de la ligne coûterait 10 % de plus, relève d'une politique à courte vue pour un tel investissement structurant. Considérer comme le fait RFF, qu'un tracé par l'Ouest serait très pénalisant pour la forêt de Sologne entre Orléans et Vierzon est ridicule, puisque la LGV POCL emprunterait le couloir déjà utilisé par la ligne historique et l'autoroute A 71.



Les tracés Ouest et Ouest-sud irriguent mieux les régions du Massif Central et ouvrent la LGV POCL vers la façade Atlantique.

Le tracé Ouest-Sud vecteur de développement des villes moyennes d'Auvergne, du Berry et du département de la Loire

En rapprochant le plus possible la nouvelle LGV de Clermont-Ferrand, le tracé le plus au Sud rapprochera la capitale du pneumatique non seulement de Paris, mais aussi singulièrement de Lyon, ce que les tracés par l'Est ne sont absolument pas capables de faire. Ce tracé Ouest - Sud aurait aussi l'avantage de renforcer les liens économiques entre Clermont-Ferrand, Bourges,

Roanne, Montluçon, Vichy et Vierzon et de conforter le tissu industriel de ces villes et le tourisme. Châteauroux et son aéroport seraient ainsi reliés dans de meilleures conditions à Paris et aux aéroports Franciliens via le réseau à grande vitesse. Le triangle Bourges, Vierzon, Châteauroux aurait ainsi de nouvelles chances de développement.

Les tracés les plus à l'ouest fédérateurs des collectivités locales

L'entrée en service d'un nouveau TGV, comme cela vient d'être le cas avec le TGV Rhin-Rhône, a naturellement des répercussions importantes en terme de changement d'horaires sur une bonne partie des dessertes du réseau national. Comment en irait-il autrement avec la mise en service du TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon ? Pourquoi ne pas vouloir en tenir compte pour évaluer son influence vers Limoges et sur la transversale Lyon-Nantes ?

A l'exception de Nevers, Moulins et Mâcon (qui a déjà accès au TGV) et du Conseil général de la Nièvre, les tracés par l'Ouest font l'unanimité de tous les maires, présidents d'intercommunalités et de conseils régionaux et généraux, quelles que soient leurs sensibilités politiques. D'Orléans à Clermont-Ferrand et à Lyon en passant par Bourges, Châteauroux, Montluçon, Vichy, Roanne et Saint-Étienne, tous sont convaincus de la pertinence des

tracés par l'Ouest, tant en matière d'efficacité socio-économique que d'aménagement équilibré du territoire.

Les associations TGV Grand Centre, Urgence POLT, RACO et ALTRO qui fédèrent des dizaines de villes et collectivités publiques, des chambres de commerces et d'industrie, des associations et des entreprises du centre et de l'Ouest de la France, se sont également toutes prononcées en faveur des tracés les plus à l'Ouest.

CONCLUSION

La construction d'une ligne ferroviaire est un investissement public important pour la réalisation de l'intérêt général. On offre ainsi aux générations futures un formidable outil de développement et d'aménagement durable du territoire. Sa rentabilité ne peut donc pas être subordonnée à d'étroites considérations financières immédiates et de court terme. Elle doit au contraire s'envisager sur plusieurs décennies, ce qui implique de ne pas s'enfermer d'emblée dans une fourchette trop étriquée au niveau des coûts de réalisation de l'infrastructure. Il convient donc de choisir le tracé qui irrigue vraiment le mieux les territoires à raccorder au réseau national et européen à grande vitesse.

La LGV POCL représente une vraie chance de développement économique pour les villes et les territoires dynamiques de l'Auvergne, du Berry, du Limousin et du département de la Loire, très pénalisés par des temps de déplacement beaucoup trop longs et fastidieux tant vers Paris qu'en direction de Lyon ou de la façade Atlantique. Contrairement à ce que prétendent les études préliminaires très partiales de RFF, les tracés Ouest et Ouest-Sud sont les seuls à pouvoir donner toutes ses potentialités à la future LGV dont la vocation est d'être bien plus qu'une simple voie de doublement de la LGV existante.

Les tracés Ouest et Ouest-Sud sont bien les seuls capables de remplir toutes les potentialités que doit réunir la LGV POCL pour désenclaver les villes et les territoires du grand centre de la France.



Ville de VIERZON
place de l'Hôtel de Ville
Boite postale 337
18103 Vierzon cedex
Tél. : 02 48 52 65 00
Fax : 02 48 71 80 44

info@ville-vierzon.fr
www.ville-vierzon.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
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL