



# Cahier d'acteur n°188

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

*Le Syndicat Mixte de Développement du Pays Berry St Amandois est un établissement public chargé de la mise en œuvre d'une politique de développement et d'aménagement du territoire. Une charte de développement, adoptée en 1998 puis actualisée en 2003 et 2011 fixe des objectifs stratégiques. Le syndicat s'appuie sur des procédures contractuelles initiées par ses partenaires institutionnels (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, Europe...) pour les traduire en actions et projets portés par les acteurs économiques locaux.*

*Le périmètre du Pays Berry St Amandois comprend 83 communes du sud du département du Cher totalisant plus de 47 000 habitants. C'est un Pays mixte, intégré d'un point de vue économique, organisé autour de la ville centre, Saint Amand Montrond, qui concentre 1/3 de sa population et 50% de l'activité économique. Il bénéficie d'infrastructures structurantes de désenclavement : la voie ferrée (voie unique) Bourges-Montluçon avec une gare notamment à Saint Amand Montrond/Orval, l'autoroute A71 Paris Clermont-Ferrand avec une gare de péage à Saint Amand Montrond/Orval.*

*Le projet de ligne de TGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon concerne les communes du Pays Berry St-Amandois. Il devra être intégré dans la démarche prospective du territoire. La ligne POCL intéresse globalement le Pays Berry St-Amandois parce qu'il permettrait :*

- *d'améliorer les échanges du territoire avec les grandes agglomérations régionales d'Orléans, Lyon et Clermont Ferrand dans le cadre d'une logique d'aménagement du grand Centre,*
- *d'enraciner, par la promesse d'une modernisation indispensable de la ligne Bourges/Saint-Amand-Montrond/Montluçon, la gare de voyageurs de Saint Amand Montrond, facteur de développement économique.*

*Mais la LGV POCL, suivant le scénario ouest-sud, impacte très directement le territoire du Pays Berry Saint Amandois avec un faisceau de passage qui le traverserait selon un axe NOISE. Aussi, à l'heure où les acteurs du Pays Berry St-Amandois réfléchissent à leur projet futur (SCoT, PNR, habitat...), les élus du bureau syndical souhaitent donner leurs appréciations sur ce projet.*

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



**Syndicat Mixte de Développement  
du Pays Berry St Amandois**

88, avenue de la République  
18200 Saint-Amand-Montrond

Tél. : 02 48 96 16 82

Fax : 02 48 96 50 78

[pays.berry.st.amandois@orange.fr](mailto:pays.berry.st.amandois@orange.fr)

[www.pays-berry-st-amandois.fr](http://www.pays-berry-st-amandois.fr)

# Rééquilibrer l'aménagement du territoire au profit du centre de la France.

Les élus du bureau syndical du Pays Berry St-Amandois estiment que l'État, en fixant 4 objectifs à ce projet, dont trois destinés à améliorer la desserte des villes du centre de la France, a clairement affirmé la **fonctionnalité majeure** de ce projet. Le 4ème objectif, qui vise à constituer un itinéraire alternatif à la LGV Paris-Lyon qui devrait arriver à saturation, ne doit pas devenir un postulat de base autour duquel serait bâtie la future ligne. En conséquence, le doublement de cette ligne, même s'il ne s'accompagne pas d'une diminution significative du temps de parcours par rapport au temps proposé sur la ligne actuelle, ne devrait pas pénaliser le voyageur : l'essentiel étant que le temps de parcours ne soit pas supérieur. La recherche, à tout prix, d'une réduction du temps de parcours Paris-Lyon ne doit pas se faire au détriment des trois premiers objectifs du projet **POCL** et donc favoriser un scénario trop à l'Est qui, même avec des barreaux en ligne à grande vitesse rejoignant les villes d'Orléans et Bourges les relèguerait en « cul de sac ». S'il semble évident que la **LGV POCL** ne pourra pas desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet, elle doit, a minima, desservir directement les trois villes citées dans les objectifs fixés par l'Etat : Orléans, Bourges et Clermont Ferrand.

Les élus du bureau syndical estiment donc que la **fonctionnalité majeure** de cette future ligne à grande vitesse sera de contribuer à un **aménagement du territoire plus équilibré** en faveur des zones rurales et des villes moyennes susceptibles de devenir des territoires dynamiques capables de se positionner comme des pôles relais de la croissance de la région francilienne très proche. Néanmoins, ils conviennent qu'une telle infrastructure, à l'instar d'une autoroute, ne constitue pas en soi un outil d'aménagement. Ces infrastructures, dès lors que l'on sait les valoriser, apportent un plus et permettent le maintien de certaines activités en évitant leur délocalisation. Une infrastructure de cette importance permet de déployer des politiques de développement du territoire pour rendre plus attractives des destinations touristiques jusqu'alors confidentielles, diversifier les activités économiques, offrir de nouveaux services pour attirer et accueillir des populations nouvelles...

Le Pays Berry St-Amandois est situé au cœur d'un réseau d'agglomérations moyennes directement concernées par le projet **POCL : Bourges, Châteauroux et Montluçon**. Le développement du pays passe par une attractivité des

agglomérations moyennes qui l'encadrent. Il profitera inévitablement de l'essor de ces agglomérations si elles sont desservies par la **LGV POCL**. Notamment les liaisons pour les actifs et les étudiants du territoire s'en trouveraient facilitées.

Les activités économiques des territoires du Centre et de l'Auvergne nécessitent d'être connectées au réseau LGV pour se maintenir et entrer en synergie avec celles des autres métropoles, notamment Lyon.

Outre le renforcement des **liaisons inter-cités** entre les agglomérations moyennes dans un sens province/province (particulièrement en offrant plus d'échanges avec la région Rhône Alpes), l'intérêt de la ligne **POCL** sera de permettre des déplacements plus aisés vers les **aéroports parisiens et lyonnais**. Enfin **POCL** améliorera très fortement, pour les habitants du Pays Berry Saint Amandois, la desserte vers Lyon et donc vers le sud-est et, dans une moindre mesure les liaisons vers l'ouest et l'atlantique avec l'achèvement de l'électrification Nantes Bourges.

Le projet de **LGV POCL** doit être l'occasion de renforcer la **ligne Bourges-Montluçon** qui passe par Saint Amand Montrond. Les élus du bureau notent avec satisfaction que l'ensemble des scénarios prévoient **l'électrification de cette ligne**.

Au-delà de la ligne, il est crucial pour l'attractivité du territoire de **maintenir** également la **gare de Saint Amand Montrond/Orval**.

Les élus du bureau syndical s'interrogent sur la réalisation dans le **scénario ouest sud** d'un raccordement, avec la **future LGV**, sur la ligne Bourges-Montluçon à une trentaine de kilomètres de Montluçon afin de minimiser les temps de parcours entre Paris et Montluçon. Ce barreau de raccordement shunterait la gare de Saint Amand Montrond et risquerait donc de la fragiliser. Les élus suggèrent plutôt d'étudier une réhabilitation totale de la ligne Bourges Montluçon (voire son doublement) qui serait connectée à la LGV au sud de Bourges au niveau d'une gare nouvelle permettant ainsi de desservir plus efficacement Saint Amand Montrond et Montluçon.

Enfin, les élus du bureau syndical souhaitent que cette **infrastructure structurante** soit dotée d'une **gare TGV nouvelle au sud de Bourges** sur la ligne Bourges Montluçon pour une connexion optimum au réseau TER et assurer une complémentarité essentielle à l'intégration des villes éloignées du réseau.

# Le fret : donner une plus-value au projet en développant sa multifonctionnalité.

Une autre **fonctionnalité** à développer pour cette ligne à grande vitesse concerne le **fret ferroviaire** notamment sur les sillons dégagés par **POCL** sur les lignes classiques mais aussi éventuellement sur la ligne nouvelle elle-même.

C'est une plus-value qui ancrerait plus encore le projet dans le développement durable. Dans la continuité, la future LGV devrait prendre en compte la proximité de **l'aéroport de Châteauroux** dont l'important trafic fret présente l'occasion de diversifier l'usage de la future ligne.

## Limiter les impacts environnementaux du projet.

La construction de la future ligne à grande vitesse doit aussi se réaliser avec la volonté de préserver l'environnement et la biodiversité. À cet égard les élus du bureau syndical sont conscients que compte tenu de l'importance du projet, du nombre de zones sensibles dans les 5 Régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, ne pourra éviter toutes les zones environnementales sensibles. Nonobstant, les élus souhaitent que le projet étudie l'utilisation, dans la traversée de la Sologne, du couloir déjà existant d'infrastructures lourdes (A71, ex. N20, ligne ferroviaire Paris-Toulouse) afin d'éviter une coupure supplémentaire.

Dans le même esprit, il faudra privilégier l'évitement de la forêt de Tronçais dans l'hypothèse où le **scénario Ouest Sud** serait retenu (variante nord Tronçais).

Enfin, la spécificité du territoire du Pays Berry St-Amandois est son **bocage préservé** autour duquel se déclinent des projets de développement importants (SCIC Berry Energie Bocage pour la production de bois déchiqueté de chauffage, charte paysagère, reconstitution et maintien de corridors écologiques, promotion du

pays...). Le tracé qui sera retenu ne devra donc pas impacter le territoire.

Les propositions de scénarios du maître d'ouvrage ont été scrutées au regard des attentes exprimées par les élus du bureau syndical :

- Un tracé qui desserve directement les villes d'Orléans et de Bourges
- Un projet qui mette prioritairement en avant l'accent sur l'aménagement du territoire
- Le renforcement de la ligne Bourges/Montluçon
- La construction d'une gare nouvelle au sud de Bourges raccordée au réseau existant
- Un tracé et un projet qui prennent en compte le développement durable (polyvalence) et minimise ses impacts sur l'environnement.

## Les scénarios Est et Médian trop éloignés des objectifs du projet.

Les **scénarios médian** et **est** sont bâtis autour d'une ligne principale à grande vitesse qui passe à l'écart d'Orléans et de Bourges. Ces deux villes sont donc raccordées au réseau à grande vitesse via des antennes (40 km pour Orléans et une vingtaine pour Bourges mais en direction des lignes existantes et non des gares ou gares nouvelles). Il n'est plus question de gare nouvelle à Bourges. Seule l'électrification

de la ligne Bourges/Saint Amand Montrond Montluçon est prévue. Ces scénarios **privilégient le doublement** de la ligne Paris Lyon. Cependant les minutes gagnées sur Paris Lyon sont perdues pour Orléans, Bourges et par voie de conséquence pour les villes desservies en cascade : Vierzon, Châteauroux, Blois, Montluçon. En conséquence ces scénarios doivent être écartés.

# La famille des scénarios Ouest propose un compromis acceptable.

Les scénarios ouest sud et ouest prévoient notamment :

- La desserte au plus près d'Orléans et Bourges avec notamment...
- Une gare nouvelle connectée au réseau existant à une dizaine de kilomètres de Bourges, soit sur la ligne Vierzon – Bourges, soit sur la ligne Bourges – Montluçon (variante sud de Bourges dans le scénario Ouest). Cela permettrait d'assurer des correspondances TER vers Vierzon, Châteauroux, Nevers, Montluçon et les villes intermédiaires.

■ L'électrification de la ligne Bourges Montluçon

■ Dans le scénario ouest sud, un raccordement sur la ligne Bourges – Montluçon à une trentaine de kilomètres de Montluçon afin de minimiser les temps de parcours entre Paris et Montluçon.

■ Des hypothèses de variantes (une Nord et une Sud) dans le scénario Ouest-sud afin d'éviter la forêt de Tronçais

## CONCLUSION

**le Bureau syndical du Pays Berry St-Amandois en faveur du scénario Ouest**

Les élus du bureau syndical, réuni le 15 décembre 2011, ont délibéré favorablement pour soutenir le projet de LGV POCL qui contribuera au développement économique du territoire.

Cependant parmi tous les scénarios proposés par le maître d'ouvrage, un seul permet de répondre aux enjeux généraux (l'aménagement durable du territoire central de la France) et aux attentes du Pays Berry Saint Amandois (respect des spécificités du territoire et bénéfice de proximité de la ligne nouvelle).

Le scénario Ouest est un bon compromis en desservant correctement les villes du grand centre y compris Nevers.

Le pays Berry St-Amandois préconise donc le scénario ouest variante sud de bourges avec gare nouvelle au sud de bourges et variante par Roanne.



Syndicat Mixte de Développement  
du Pays Berry St Amandois  
88, avenue de la République  
18200 Saint-Amand-Montrond  
Tél. : 02 48 96 16 82  
Fax : 02 48 96 50 78  
pays.berry.st.amandois@orange.fr  
www.pays-berry-st-amandois.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