



Cahier d'acteur n°197

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.

Le TGV POCL, « source de jeunesse » pour le Cher

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association Chers Avenir

9, rue Charles VII

18000 Bourges

Tél. : 06 66 85 70 45

courriel : chers.avenir@wanadoo.fr

<http://chers-avenir.over-blog.com>

Depuis bientôt 7 ans, l'association Chers Avenir s'implique dans la vie du département du Cher en suscitant le débat et la réflexion, dans un esprit d'ouverture et de rassemblement.

Aujourd'hui, ce sont un peu plus de 1500 personnes – chefs d'entreprises, élus, associations, habitants du Cher, qui adhèrent à Chers Avenir et qui partagent les objectifs suivants :

- contribuer à l'attractivité du département,
- dépasser les clivages politiques habituels pour œuvrer à l'intérêt général du département ;
- favoriser des politiques pour le développement économique et l'emploi ;
- proposer à tous un cadre agréable pour bien vivre dans le Cher.

L'attractivité des territoires ruraux passe par leur accessibilité par des moyens de communication modernes.

Aujourd'hui, le projet du TGV Paris Orléans Clermont Lyon (POCL) apparaît comme le dénominateur commun à tous ces objectifs. Il nous paraît incontournable.

C'est pourquoi l'association « Chers Avenir » souhaite prendre toute sa place pour alimenter la réflexion et le débat sur le projet TGV POCL

Quant au choix du scénario, il est indispensable de rechercher le tracé le plus pertinent, permettant à la fois de :

- faire de l'aménagement du territoire,
- obtenir la meilleure desserte des villes d'Orléans, Bourges, Nevers, Châteauroux, Moulins, Montluçon, Roanne et Clermont-Ferrand ;
- avoir un impact plus respectueux pour l'environnement et les terres agricoles.

1/ Les adhérents Cher Avenir ont la parole

Environ 300 personnes, pouvant donner leur avis, ont assisté à la réunion de l'association Cher Avenir, préparatoire au débat public, le vendredi 21 octobre 2011.

Quelques témoignages utiles et référents à la rédaction de ce cahier d'acteur.

Un chef d'entreprise « Le TGV est important pour dynamiser le tissu économique d'un département. Cependant, la mobilisation des acteurs économiques commence dès aujourd'hui. En effet, si l'assurance d'une arrivée prochaine suffit pour impulser un souffle nouveau à l'économie, **elle n'est pas suffisante. C'est pourquoi, les entreprises du Cher se sont mobilisées pour ce projet depuis plusieurs mois à l'instar de l'expérience de la ville de Reims** où l'arrivée du TGV a permis de faire rayonner une activité économique jusqu'à 50km autour de la Ville, 6 ans avant son arrivée »

Un artisan : « Dans le Cher, il existe des ressources potentielles qu'il faut mettre en avant : **si le TGV se réalise, l'attractivité du territoire sera plus importante.** C'est une fourchette entre 10% et 20% d'augmentation du nombre d'habitants qu'il faut alors espérer, ce qui ne nuirait pas à la qualité de vie dans le Cher .Cela n'a pas été chiffré ! »

Un médecin « Dans un département particulièrement dépourvu en professionnels de santé, **la perspective du TGV apparaît comme un argument de plus pour convaincre nos jeunes confrères de venir s'installer dans le département.** L'accès rapide aux villes universitaires est un gage d'attrait pour la formation professionnelle ultérieure et le travail des conjoints. »

Un exploitant vigneron du Sancerrois : « Dans le Sancerrois, c'est toute une économie viticole qui existe et qui fait la renommée d'un territoire. Sacrifier ces terres mettrait en péril plus de 200 exploitants vignerons, leurs familles, leurs salariés, mais aussi tous les artisans, PME et PMI qui travaillent avec ces vignerons. Les études ont-elles suffisamment pris en compte les éléments fonciers agricoles? **Il faut absolument privilégier les corridors autoroutiers et ferroviaires existants.** C'est pourquoi, avec les autres collègues exploitants **nous choisissons le tracé OUEST parce qu'il est, pour nous, le moins pénalisant pour l'environnement** »



L'association Cher Avenir, au cœur des débats sur le projet TGV POCL

Un Maire d'une commune : « Ce qui compte, c'est la stratégie du consensus. Avant même de se prononcer sur un tracé, c'est la stratégie « de l'entonnoir » qui doit prévaloir. Il faut rechercher le maximum de points communs entre toutes les Régions concernées par ce TGV pour aboutir à un consensus. Car, sans cet accord sur un tracé commun, le projet de TGV risque de ne pas se faire. Dans le Cher, ce consensus entre les collectivités locales-Conseil général, Agglomération de Bourges, Syndicats de pays, Villes, ... , les acteurs économiques – CCI, Chambre d'agriculture, ... - existe. Tous ont choisi le tracé OUEST. Cette unanimité est une chance pour la réussite de ce projet TGV »

Un berruyer « Ce TGV nous l'attendons depuis longtemps, pour nos jeunes afin qu'ils ne partent plus du Cher, mais aussi pour les plus âgés qui seront plus facilement visités par leurs familles. Avec le TGV, ce sont aussi de nouveaux habitants qui arriveront et de nouvelles entreprises qui s'installeront »

Un étudiant « Avec le TGV, je continuerai mes études dans de grandes villes universitaires, Lyon, Paris, Clermont, Marseille, Lille, etc. J'aurai ainsi la possibilité de choisir des filières qui n'existent pas dans le Cher et dans la région Centre, tout en pouvant rentrer plus facilement chez mes parents pour les week-ends et les vacances ».

Un habitant du Pays Fort, éleveur de charolais : « Les collines du Pays Fort sont une richesse naturelle et économique qu'il est vital de protéger. Le tracé Médian serait désastreux pour l'environnement et pour l'activité agricole notamment la production du fromage de Chavignol. Il impacterait de façon majeure le territoire et constituerait un prélèvement inacceptable sur les surfaces enherbées indispensables à l'élevage. Quant au Crottin de Chavignol, cette saignée risque de couper cette zone d'appellation en deux, nuisant ainsi à son unité territoriale. Nous préférons ainsi le scénario OUEST »

2/ L'arrivée du TGV, c'est l'assurance d'un département plus accessible, plus dynamique, plus innovant pour toutes les générations

Le TGV valorisera l'économie départementale.

L'arrivée du TGV dans le Cher, c'est :

- **FACILITER** les installations de nouvelles entreprises et le développement des pôles d'affaires d'Orléans, Châteauroux, Bourges, Vierzon et Saint Amand. Ainsi ce projet permettra de relancer l'attractivité économique, de préserver le vivier d'emplois en conservant les jeunes diplômés et facilitera l'arrivée de nouvelles populations.

- **DEVELOPPER** les échanges interrégionaux par la connexion rapide du Cher aux aéroports (Roissy, Orly et Saint-Exupéry à Lyon et Châteauroux-Deols) et aux autres grandes métropoles européennes.

- **VALORISER** les Pôles d'Excellence Rurale et les Pôles de Compétitivité (le Pôle européen de la céramique, le Pôle ViaMéca, le Pôle Sciences et Systèmes pour l'Energie Electrique, le Pôle Elastopole, le Pôle Handicap et autonomie)

- **PERENNISER l'industrie d'armement de Bourges et RENFORCER la base aérienne d'Avord** qui sont un des moteurs du développement économique du Cher. Elles restent le premier employeur et ont besoin de liaisons ferroviaires adaptées à leurs modes de fonctionnement. Il est capital que le TGV puisse desservir correctement le Cher avec l'objectif de permettre le désenclavement fonctionnel de la base aérienne d'Avord vers 2020..

- **AMELIORER l'offre touristique du Cher** : en reliant les régions du centre de la France à l'Île de France, le Lyonnais, le sud de la France et les grandes villes européennes, **le TGV replace le Cher dans les réseaux touristiques, nationaux et européens**, par des liaisons à grande vitesse fréquentes et performantes.

- **LUTTER** avec des outils efficaces contre la désertification médicale des territoires ruraux.

Le TGV permettra de replacer l'enseignement et la formation au centre des priorités du Cher.

L'arrivée du TGV, c'est:

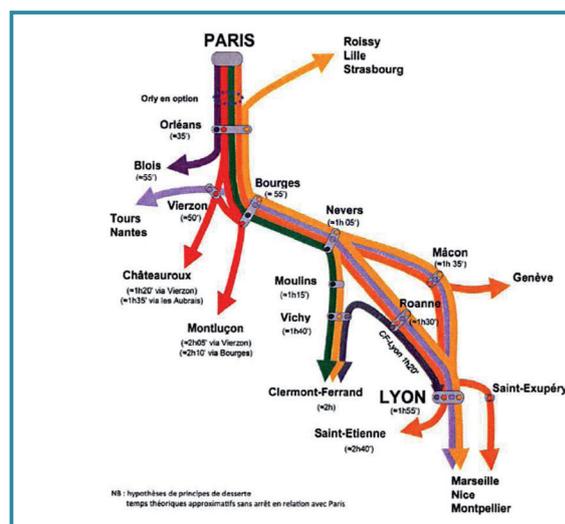
- **RENFORCER l'enseignement supérieur et universitaire à Bourges** (IUT, ENSIB, etc...) **Vierzon et Saint Amand en améliorant la coopération universitaire** entre ces structures et celles de Châteauroux, d'Issoudun, en complément des universités de Tours et d'Orléans.

- **MAINTENIR une offre de formation de proximité et de qualité**, par exemple par la voie de la formation continue et de l'apprentissage.

Avec le TGV, le département du Cher sera relié à :

- Paris en 55 minutes avec des liaisons plus nombreuses et plus fréquentes.

- Lyon en 1h15, Marseille en 2h30, les grandes capitales du Sud de l'Europe, mais aussi Strasbourg, Lille, Londres, Amsterdam, via le réseau européen à grande vitesse grâce au barreau d'interconnexion Sud en Île-de-France à construire .



Le Scénario OUEST
Source : RFF

- Aéroports de Roissy, Orly et Saint-Exupéry à Lyon : ces liaisons sont des conditions absolues pour l'ouverture du département vers l'International.
- Nantes, Rennes et la façade atlantique.

3/ L'association « Cher Avenir » s'engage clairement pour le scénario OUEST, variante Roanne, avec une vitesse de 360 Km/H

■ Pour un aménagement du territoire optimal et équilibré.

Le tracé OUEST :

- **RÉPOND** pleinement à l'objectif de la Loi sur le Grenelle de l'Environnement pour la desserte des capitales régionales et l'organisation de liaisons entre elles ; les scénarii Est et Médian apparaissent incompatibles avec une bonne desserte de Bourges, objectif expressément inscrit dans le cahier des charges du projet.
- **ABOUTIT** au meilleur consensus et sera plus facilement acceptable par tous les cofinanceurs,

■ **APPARAÎT** comme le plus économiquement rentable en évitant autant que possible les allongements de parcours

Par ailleurs, dans ce scénario Ouest, la variante par Roanne représente une plus grande utilité collective, alors que le passage par Macon, déjà desservie par le TGV, n'assure pas le désenclavement des territoires ruraux.

■ Pour un impact moindre sur l'environnement

Le tracé Ouest est davantage respectueux de l'environnement puisqu'il utilise sur la majeure partie de son tracé des couloirs d'infrastructures existantes.

Selon le tracé choisi, le projet POCL aura un impact sur les terres agricoles et les espaces naturels. C'est pourquoi, nous devons rechercher le tracé le moins impactant sur l'environnement et notamment sur les terres agricoles à l'heure même où tout le monde reconnaît que nous perdons l'équivalent de la surface d'un département en terres cultivables tous les 10 ans.

Ainsi, selon l'étude RFF les tracés Médian et Est paraissent être les scénarii les moins pénalisants pour l'environnement. Mais, ces deux tracés obligent à créer

de nouvelles saignées dans des territoires aujourd'hui vierges de corridors autoroutiers et ferroviaires qui menacent directement la beauté, le relief du paysage du pays Fort et du Sancerrois. De plus, à proximité immédiate de ces sites, existent des zones de production des vins de Sancerre, de Menetou-Salon et de Pouilly-sur-Loire, classées en zone AOC, qu'il faut absolument préserver.

Il faut donc en tenir compte, c'est un élément essentiel du choix du tracé. L'utilisation de corridors existants autoroutiers, voire ferroviaires doit être privilégiée afin d'impacter le moins possible l'utilisation des terres agricoles.

CONCLUSION

Au regard des arguments précités, le choix RESOLUTION affiché par l'association Cher Avenir est le scénario OUEST, variante Roanne, avec une vitesse de 360 km/h, parce que l'aménagement du territoire est une priorité essentielle et que les critères de coût, de rentabilité, fondés sur des estimations, ne doivent pas à eux seuls déterminer un tracé. Ce scénario est INCONTOURNABLE : c'est celui qui assure la meilleure synthèse des différents objectifs visés.

Parallèlement, le raccordement à la ligne POLT devra être réalisé pour desservir à partir de Vierzon, Châteauroux et le Limousin. L'interconnexion POLT/POCL permettra ainsi de développer l'économie du triangle Bourges/Vierzon/Châteauroux et une liaison de qualité vers la région Limousin

Cependant, l'association Cher Avenir souhaite aussi l'optimisation de la desserte de Clermont-Ferrand et que la modernisation et l'électrification de la ligne Bourges Saint-Amand-Montluçon soit réalisée pour assurer un développement équitable des territoires frontaliers des régions Centre et Auvergne.



Association Cher Avenir
9, rue Charles VII
18000 Bourges
Tél. : 06 66 85 70 45
courriel : cher.avenir@wanadoo.fr
http://cher-avenir.over-blog.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
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL