



Cahier d'acteur n°200

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.

Confluences – Villes et Campagnes est une association vierzonnaise qui entend promouvoir l'engagement des citoyens dans leur cité. C'est à ce titre qu'il lui a paru opportun de participer officiellement au débat public organisé par la CNDP.

Confluences – Villes et Campagnes est très favorable à la LGV POCL

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



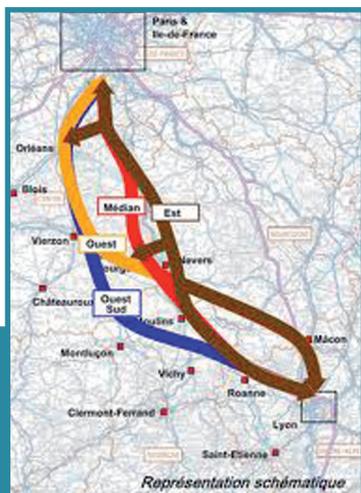
Confluences – Villes et Campagnes
14, rue Blaise Pascal
18 100 Vierzon
confluences.vierzon@gmail.com
Tél. : 06 80 33 54 40

L'Association Confluences – Villes et Campagnes est un des acteurs majeurs de la société civile dans le Pays de Vierzon (Cher, région Centre). Confluences – Villes et Campagnes se doit donc de participer au débat public sur la Ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) POCL. Elle s'exprime en faveur de la création d'une LGV reliant Paris à Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon. Cette ligne permettra l'intégration du Grand Centre dans le réseau à grande vitesse français et européen, dont il est jusqu'à présent exclu. Cette ligne, grâce aux interconnexions avec le réseau classique, jouera un véritable rôle d'aménagement du territoire.



La partie centrale de la France dépourvue de LGV

Confluences – Villes et Campagnes souhaite un tracé OUEST, seul tracé d'aménagement du territoire



Le tracé ouest répond le mieux aux enjeux d'aménagement de territoire
Source : RFF

Confluences – Villes et Campagnes a organisé à destination des habitants du Vierzonnais un dîner-débat, le jeudi 17 novembre 2011, à la Maison du Pays de Vierzon. Pour animer le débat, Confluences – Villes et Campagnes a fait appel à deux spécialistes des questions ferroviaires dans le pays de Vierzon, Yves Augereau, ancien chef de gare de Vierzon et François Tessier, professeur agrégé de géographie au lycée Edouard Vaillant de Vierzon, co-auteur d'un ouvrage scolaire sur les transports. Les intervenants comme le public ont convenu que l'intérêt de construire une LGV dans la partie centrale de la France résidait dans l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations, avec, du nord au sud :

- Orléans et l'axe ligérien, notamment Blois, via un raccordement à la ligne classique Orléans-Tours
- Bourges-Vierzon
- Châteauroux, par un raccordement à la ligne classique POLT, permettant une desserte fine de l'Indre et du nord du Limousin
- Montluçon par l'aménagement et l'électrification de la ligne classique, ce qui permettra le désenclavement de ce bassin de vie du nord de l'Auvergne
- Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand, par des raccordements à la ligne classique
- Roanne, puis Saint-Etienne par un raccordement à la ligne classique, à électrifier
- Lyon et son aéroport de Lyon – Saint-Exupéry

Seul un tracé OUEST peut répondre à tous ces enjeux d'aménagement du territoire.

Pour Confluences – Villes et Campagnes, seule la solidarité entre les territoires permettra de financer ce projet

Seul le tracé Ouest peut desservir correctement Orléans et l'axe ligérien, mais aussi Vierzon et l'Indre, ce qui est pour nous une condition indispensable à un cofinancement par la région Centre du projet.

Seul le tracé Ouest permet une bonne desserte du nord de la région Auvergne, et un passage le moins loin possible de Clermont-Ferrand, ce qui là encore semble une condition indispensable à un cofinancement par la région Auvergne du projet.

Seul le tracé Ouest permet, par un raccordement à la ligne POLT, l'intégration dans ce projet de la région Limousin. Avec la LGV POCL et l'aménagement du POLT, Limoges peut être aussi bien raccordée à Paris qu'avec le barreau Limoges-Poitiers. De plus, Limoges serait raccordée à Lyon et aux autres villes du Grand Centre. Le nord de la région Limousin (nord de la Haute-Vienne, Creuse, desservis par la gare de La Souterraine) serait mieux desservi que dans le cadre du projet de LGV Limoges-Poitiers. Le sud de l'Indre (Argenton-sur-Creuse) bénéficierait aussi de cet axe. Il serait au contraire exclu de la grande vitesse en cas de réalisation du barreau Limoges-Poitiers et d'une LGV POCL réalisée selon un

tracé est, dans lesquels Châteauroux serait un terminus. **L'intégration au projet de la région Limousin apporterait de nouveaux trafics et de nouveaux financements**, qui n'ont pas été pris en compte dans les études actuelles menées par RFF sur le tracé Ouest. Si RFF n'a pas pris en compte ces trafics et ces financements possibles, c'est parce qu'il a considéré comme effective la réalisation de la LGV Limoges-Poitiers. Or l'hypothèse de sa non-réalisation n'est pas à écarter.

Le scénario Ouest est donc le plus à même de connecter les villes et les territoires du Grand Centre et d'assurer la solidarité entre ces territoires, y compris sur le plan financier. **Le coût financier du projet impose de trouver autour de 10 milliards d'euros de financement public. Pour réunir une telle somme, il faut rassembler le maximum de collectivités autour d'un projet fédérateur. Les collectivités et les citoyens du Grand Centre ne paieront pas pour regarder passer des trains directs Paris-Lyon, desservant une ou des "gare aux betteraves", construites sur le modèle de la gare TGV Haute-Picardie, ou de la gare TGV de Vendôme, en région Centre, qui n'a pas eu l'effet de développement attendu sur le territoire.**

Pour Confluences – Villes et Campagnes, la LGV POCL doit concilier ouverture locale et ouverture européenne

Cette nouvelle ligne permettra la desserte par un train à grande vitesse de 20% du territoire national qui est actuellement exclu de la grande vitesse ferroviaire. Mais le tracé doit favoriser par des interconnexions avec le réseau classique la meilleure desserte possible des territoires, grâce à des correspondances facilitées, des trains fréquents, des prix acceptables et des horaires cadencés adaptés. Les villes moyennes ne doivent pas être les oubliées de la grande vitesse ferroviaire. Les navetteurs doivent aussi être pris en compte, qu'ils habitent dans des petites villes (Salbris, Beaugency...), des villes moyennes (Vierzon) ou même à Orléans. La capitale de la région Centre doit faire l'objet d'une attention particulière, car elle est déjà proche de Paris, et l'arrivée d'une LGV devra s'accompagner d'un véritable plus pour les utilisateurs du train en termes de temps de transport et de tarifs. Sinon, les navetteurs continueront à utiliser la ligne classique, avec des incidences négatives sur l'économie générale de la LGV.

La construction de la LGV POCL ne doit pas se traduire par un abandon des lignes classiques dans 20 ou 30 ans. Il ne faut pas reproduire au niveau régional l'erreur commise voici 30 ans au niveau national. La LGV POCL doit au contraire permettre de mieux irriguer le réseau, directement par la circulation de TGV sur les lignes classiques, ou par la circulation de trains en correspondance.

Confluences – Villes et Campagnes insiste notamment sur l'urgence à améliorer la desserte de l'axe ligérien, actuellement sinistré, à cause de l'état déplorable des services Aqualys.

Confluences – Villes et Campagnes insiste aussi sur l'importance d'une bonne desserte de Roanne et du nord de la Loire, qui sont aujourd'hui trop loin de Paris et de Lyon en temps. Pour Roanne, la réalisation de la LGV permettra un report modal important, car la part modale de la route sur les trajets Roanne-Lyon n'est pas compatible avec les impératifs de développement durable, et la réalisation du barreau autoroutier de Balbigny va encore augmenter cette part modale de la route. Seule la réalisation de la LGV peut inverser cette tendance.

Il en est de même pour Montluçon, l'ouest de l'Allier et le sud du Cher (Saint-Amand-Montrond), dont la desserte ferroviaire se dégrade, alors que les liaisons autoroutières sont bonnes. Seuls des trajets ferroviaires rapides grâce à une LGV peuvent amener plus de voyageurs vers le transport ferroviaire.

Enfin, la LGV POCL donnerait une remarquable ouverture européenne aux territoires du Grand Centre, dans la perspective du raccordement à une LGV de contournement de l'Île-de-France, ou au contournement actuel aménagé. Elle permettrait de gagner rapidement Strasbourg, Bruxelles ou Luxembourg sans passer par Paris.

L'accès aux aéroports, à Paris comme à Lyon, est également vital pour nos entreprises, dans un contexte de mondialisation croissante de l'économie. Sur tous ces points, Confluences – Villes et Campagnes souscrit pleinement à l'analyse du CESER du Centre, exprimé dans sa contribution au débat et dans son cahier d'acteur.



Privilégier la complémentarité TGV et TER
Source : lgv.limogespoitiers.info

Pour Confluences – Villes et Campagnes, le bilan environnemental de la LGV POCL est très favorable sur le long terme

Nous attendons la communication des études environnementales commandées par RFF. Aucun tracé n'est idéal du point de vue de la protection de la nature. Le choix du tracé Ouest affecte notamment la Sologne à laquelle nous sommes vivement attachés. Toutefois, si le tracé Ouest s'inscrit dans le couloir actuel de circulation (autoroute et voie ferrée classique POLT traversant la Sologne), comme c'est le cas de nombreuses autres LGV (Nord par exemple), ce tracé n'aura pas un impact plus significatif sur l'environnement qu'un autre.



La LGV s'inscrit parfaitement dans la nature

Confluences – Villes et Campagnes pense que c'est au prix de la construction de LGV qu'on peut favoriser un report modal de la route et de l'aérien vers le rail. Voiture et avion sont incomparablement plus polluants, comme le montrent les données du maître d'ouvrage. Ne pas faire de LGV, c'est accepter la domination des modes de transport les plus polluants. Pour limiter l'usage de la voiture, nous demandons qu'il soit possible aux habitants de la région Centre d'aller en train prendre leur TGV, grâce à des raccordements bien faits, ou des gares permettant des correspondances directes entre TER, grandes lignes et TGV, comme cela existe déjà sur certaines LGV (gare de Valence TGV par exemple).

Des aménagements en faveur de l'environnement sont envisageables une fois qu'un faisceau précis aura été défini. Il ne faudrait pas sacrifier la desserte de 20% du territoire national et le potentiel de développement et d'emplois inhérents pour les seules raisons environnementales, qui doivent être prises en compte, mais ne doivent pas constituer un alibi commode pour réaliser le tracé le moins cher et le plus direct vers Lyon.

CONCLUSION

Confluences – Villes et Campagnes se prononce pour un tracé Ouest de la LGV POCL, qui a l'impact le plus favorable en termes d'aménagement du territoire, et qui, s'il est le plus cher, est aussi celui qui rassemblera le plus de contributeurs publics.

A ce titre, l'ampleur des sommes en jeu font dire à Confluences – Villes et Campagnes que le tracé Ouest est le plus réaliste.



Confluences – Villes et Campagnes
14, rue Blaise Pascal
18 100 Vierzon
confluences.vierzon@gmail.com
Tél. : 06 80 33 54 40

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