

# Cahier d'acteur n° 41

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 TGV : une infrastructure vitale pour relancer l'économie du Cher et l'attractivité départementale

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



**GROUPE AVENIR POUR LE CHER**  
Groupe d'élus UMP, NC, DVD,  
au Conseil Général du Cher  
Conseil Général du Cher  
Place Marcel Plaisant  
18000 Bourges  
Tél. 02.48.27.80.69  
Fax : 02-48-27-69-62  
courriel : [groupeavenirpourlecher18@orange.fr](mailto:groupeavenirpourlecher18@orange.fr)  
Site internet : <http://avenirpourlecher.over-blog.fr>

Conscients que le TGV, véritable facteur de développement économique, peut promouvoir un territoire et lui donner une nouvelle vitalité, les élus du groupe Avenir Pour le Cher souhaitent ardemment l'arrivée du TGV dans le Cher et souhaitent, à travers ce cahier d'acteur, s'impliquer pleinement dans le choix du futur tracé.

Elus de proximité, ils savent que ce projet est fédérateur parce qu'il touche tous les habitants du Cher, dans leur vie quotidienne, à la campagne comme à la ville.

Aujourd'hui, le Cher perd des habitants, de plus en plus de jeunes et de cadres quittent le département vers des métropoles plus dynamiques. Le taux de chômage du Département reste le plus important de la Région Centre, la désertification médicale s'accroît, ce qui pose de sérieuses difficultés pour l'accès aux soins.

En son temps, l'arrivée de l'autoroute A71 a été un atout considérable pour relancer l'économie départementale et de nombreuses entreprises se sont installées. Mais aujourd'hui, l'A71 ne suffit plus. L'arrivée du TGV POCL permettrait d'inverser cette spirale négative.

Se mobiliser pour l'arrivée du TGV dans le Cher, c'est aussi se mobiliser pour offrir un avenir meilleur à nos enfants, pour pouvoir rejoindre Paris, Lyon, Marseille et les grandes capitales européennes plus facilement, mais aussi pour habiter un département plus attractif pour les entreprises, pour l'emploi, pour les étudiants, pour les professions médicales...

Quant aux choix des scénarios, il est indispensable de rechercher le tracé le plus pertinent, permettant à la fois de faire de l'aménagement du territoire, mais aussi d'obtenir la meilleure desserte des villes d'Orléans, Bourges, Nevers, Châteauroux, Moulins, Montluçon et Clermont-Ferrand ; enfin, d'avoir un impact moins pénalisant pour l'environnement et notamment pour les terres agricoles

# Le TGV une nécessité vitale pour le Cher

## Les impératifs d'aménagement du territoire



Replacer les villes du Centre au cœur des dynamiques nationales et européennes

Source : Réseau Ferré de France

N.B La représentation des projets sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs

Plusieurs constats ont conduit à l'émergence du projet de TGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon :

- **L'espace central français exclu de la grande vitesse :** les régions françaises qui n'ont pas accès au réseau TGV, voient leur économie en réel danger.
- **Une volonté de désenclaver des territoires ruraux.** C'est un grand projet d'aménagement du territoire pour une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations qui leur permettra d'être incluses dans le réseau des lignes à grande vitesse et qui sont jusqu'ici à l'écart de ce réseau moderne.
- **Remplacer les villes du Centre de la France,** notamment deux capitales régionales, au cœur des dynamiques nationales et européennes.
- **La saturation de la ligne actuelle à grande vitesse Paris/Lyon** nécessite de prévoir une solution pour doubler cette ligne à l'horizon 2020.

C'est pourquoi le groupe Avenir pour le Cher souhaite que le nouveau tracé :

- **S'inscrive dans une politique d'aménagement du territoire national** avec la desserte des Régions du centre de la France vers l'Île de France, le Lyonnais, le sud de la France et les villes européennes.
- **Respecte le Grenelle de l'Environnement** et puisse répondre aux quatre orientations définies à l'origine :
  - Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse
  - Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures
  - Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre
  - Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon

## La priorité pour le Cher: relier Paris, Lyon, Lille Marseille, et les grandes capitales européennes en un minimum de temps

Le département du Cher devra être relié, par des liaisons directes, rapides, régulières et performantes à :

- **Paris** (55 minutes) avec des liaisons comportant des fréquences en plus grand nombre.
- **Lyon** (1h15), **Marseille** (2h30) et les grandes capitales du Sud de l'Europe.
- **Aéroports de Roissy, Orly et Saint-Exupéry à Lyon :** ces liaisons sont des conditions absolues et nécessaires pour l'ouverture du Département vers l'International.
- **Strasbourg, Lille, Londres, Amsterdam,** via le réseau européen à grande vitesse grâce au barreau d'interconnexion Sud en Île-de-France, à construire.

- **Nantes, Rennes et la façade atlantique** permettant ainsi des liaisons directes du couloir rhodanien vers les ports et les villes atlantiques.
- **Orléans, Tours, Clermont-Ferrand.**

Par ailleurs, sont indispensables :

- **le raccordement à la ligne POLT** pour s'articuler à partir de Vierzon, à Châteauroux et au Limousin ;
- **l'électrification et la modernisation de la ligne Bourges-Saint Amand Montrond – Montluçon** pour un développement équitable de tous les territoires du Sud du Département tel que le Saint-Amandois et le Boischaud.

## ■ Le TGV, vecteur de développement et d'attractivité économique pour le Cher

L'arrivée du TGV est une chance pour les départements de la Région Centre. De son temps, la proximité de l'Île de France a permis le développement économique surtout au nord de la région Centre, mais avec l'émergence des réseaux à grande vitesse, la région Centre a perdu sa compétitivité face aux autres Régions qui se trouvent maintenant mieux irriguées par les réseaux de transports modernes.

Pour rester, vivre et prospérer dans le Berry, les entreprises ont besoin d'une très forte proximité avec tous les grands bassins d'emplois pour recruter leurs personnels, et avec leurs fournisseurs et leurs clients pour mieux réussir à l'exportation et conquérir de nouveaux marchés.

La future ligne POCL permettra d'inscrire le Cher dans les réseaux d'échanges nationaux et européens, par des liaisons à grande vitesse fréquentes et performantes. Ainsi, ce projet permettra de relancer l'attractivité économique, de préserver le vivier d'emploi en conservant les jeunes diplômés pour inverser la donne démographique vieillissante et faciliter l'arrivée de nouvelles populations.

L'arrivée d'une ligne à grande vitesse :

- facilitera le développement des pôles d'affaires d'Orléans, Châteauroux, Bourges, Vierzon et Saint Amand ;
- permettra d'améliorer l'offre touristique du Cher ; et facilitera les échanges interrégionaux par la connexion rapide aux aéroports et aux autres grandes métropoles.

Ce projet TGV POCL permettra aussi de libérer des sillons pour le fret ferroviaire qui fait cruellement défaut dans notre département, éloigné des ports, notamment en terme de Fret pour les céréales.

Enfin, l'industrie d'armement de Bourges et la base aérienne d'Avord sont un moteur du développement économique du Département : elles en sont le premier employeur, ce qui justifie des liaisons ferroviaires adaptées à leurs exigences. En effet, l'accessibilité du Cher demeure un véritable problème car de nombreuses familles ne souhaitent pas s'installer dans le Cher au seul motif que les liaisons ferroviaires avec les autres régions françaises sont difficiles. Il est aujourd'hui capital que le futur TGV puisse desservir correctement le Cher avec l'objectif de permettre le désenclavement fonctionnel de la base vers 2020.

## ■ Le TGV face aux activités agricoles et viticoles : le choix d'un tracé préservant les territoires agricoles, les espaces naturels et les paysages vierges.

Le projet TGV POCL est en phase avec la loi Grenelle de l'Environnement avec plus 200 mille tonnes de CO<sub>2</sub> économisées par an. Ainsi, il s'inscrit parfaitement dans une démarche de développement durable en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique et en étant le plus efficace parmi les projets ferroviaires actuellement étudiés pour réduire l'impact des transports sur le climat.

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 l'on sait que nous perdons l'équivalent d'un département en terres cultivables tous les 10 ans.

Selon l'étude RFF, les tracés Médian et Est paraissent être les scénarios les moins pénalisants pour l'environnement selon l'étude RFF. Mais, ces deux tracés obligent à créer de nouvelles saignées dans des territoires aujourd'hui vierges de corridors autoroutiers et ferroviaires : la beauté, le relief du paysage du pays Fort et du Sancerrois sont menacés par ces deux tracés Médian et Est. D'autant plus qu'à proximité immédiate de ces sites, existent des zones de production des vins, Sancerre, Mentetou-Salon et Pouilly-sur-Loire, 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.

# Le groupe Avenir Pour le Cher marque sa préférence pour le scénario Ouest

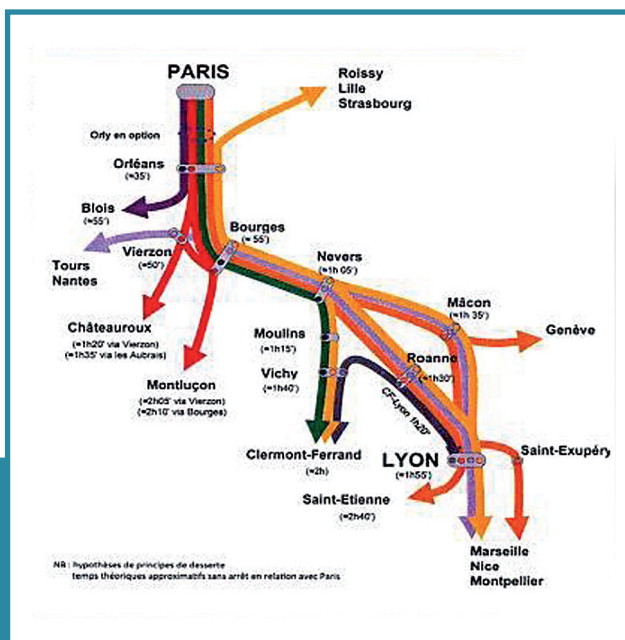
## Le TGV sera réalisé s'il existe un consensus entre les territoires concernés

Un tel projet suppose et nécessite un consensus entre les différents acteurs qui doivent être capables d'unir leurs volontés. Le TGV résultera de l'union de tous ou ne se réalisera pas.

Consensus sur le tracé, mais également consensus sur le scénario qui obtiendra le meilleur financement à la fois de RFF, de l'Etat, de l'Europe et de l'ensemble des régions concernées : si le scénario est trop à l'Est, la région Centre et Auvergne ne financeront pas. Si le scénario est trop à l'Ouest, c'est la Bourgogne qui ne financera pas.

Alors trouvons le plus grand dénominateur commun qui peut nous rassembler à travers l'aménagement du territoire et le financement

A cet égard, c'est le scénario OUEST qui doit apporter le meilleur consensus. L'Est et le Médian sont incompatibles avec une bonne desserte de Bourges, objectif expressément inscrit dans le cahier des charges du projet, et la variante passant par Macon n'assure pas le désenclavement des territoires ruraux.



Source : RFF

## Le groupe Avenir Pour le Cher s'engage pour le scénario OUEST, porteur d'espoir pour le Cher

Pour notre groupe, le scénario qui constitue le meilleur compromis, est le scénario Ouest. Il permet une meilleure desserte de Vierzon, Châteauroux, Montluçon et Saint-Amand, en reliant Bourges à Paris en 55 minutes et Vierzon à Paris en 50 minutes, tout en préservant la desserte de Moulins et de Nevers.

Par ailleurs, dans ce scénario Ouest, la variante par Roanne représente une plus grande utilité collective que le passage par Macon, déjà desservi par le TGV.

Le scénario Ouest évite ainsi autant que possible les allongements de parcours par la création de barreaux de raccordements, ou emprunts systématiques de sections de lignes classiques, inévitables dans les scénarios Est et Médian. Il sera ainsi plus rentable économiquement, moins agressif sur l'environnement, et plus facilement acceptable par tous les co-financiers, que le scénario Ouest Sud.



**GROUPE AVENIR POUR LE CHER**  
Conseil Général du Cher  
Place Marcel Plaisant  
18000 Bourges  
Tél. 02.48.27.80.69  
Fax : 02-48-27-69-62  
courriel : groupeavenirpourlecher18@orange.fr  
Site internet : <http://avenir-pourlecher.over-blog.fr>

## CONCLUSION

Malgré ce choix affiché pour le scénario Ouest, le groupe Avenir Pour le Cher reste ouvert à toutes évolutions et améliorations à partir de ce tracé pour répondre aux attentes exprimées lors des réunions du Débat Public, et particulièrement pour tout ce qui concourra à améliorer la desserte optimale de Clermont-Ferrand.

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