



# Cahier d'acteur n°70

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.

## L'Association des Élus communistes et Républicains du département du Cher soutient ce projet de LGV, dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Association Départementale  
des Elus Communistes et Républicains**

45 rue Théophile Lamy  
18000 BOURGES  
Tel. : 02 48 50 07 61

Président : Jean-Pierre CHARLES  
[jean-pierre-charles@orange.fr](mailto:jean-pierre-charles@orange.fr)

Nombres d'élus :  
1 Député, Jean-Claude SANDRIER,  
2 conseillers régionaux,  
dont 1 vice président  
8 conseillers généraux  
dont 4 vices président  
15 Maires  
24 Maires Adjointes  
31 Conseillers Municipaux  
2 Présidents de communautés  
de communes

*Il constitue un atout majeur d'aménagement du territoire et de renforcement de l'attractivité du Cher et de la Région Centre. Il contribuera également à l'aménagement du territoire national en rapprochant notamment Lyon de Nantes et le sillon Rhodanien de l'arc atlantique. Ces scénarios ouest permettront de désenclaver le Limousin et l'Indre.*

*La politique nationale d'aménagement du territoire a, jusqu'à présent, totalement négligé l'accessibilité par la grande vitesse du Centre de la France, avec la décision du gouvernement de M Raffarin en 2003, d'abandonner le projet de TGV pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), pénalisant son développement.*

*Cependant, il nous semble utile, avant d'aborder l'argumentaire sur les choix techniques de spécifier que la situation financière des collectivités territoriales est dramatique. En effet, après les désengagements de l'Etat, les transferts de compétences non compensés financièrement, la disparition de la taxe professionnelle et le peu de leviers qu'elles ont sur leurs ressources, il sera très difficile, pour elles, de financer ce projet.*

*Dans le contexte socio-économique que nous connaissons, le choix du scénario est essentiel. Derrière ce choix, il n'y a pas qu'une question technico-financière, c'est le choix du destin d'un territoire, des hommes et des femmes qui y vivent. Si, réaliser une infrastructure coûte cher, ne pas la réaliser peut coûter encore plus cher à l'avenir.*

# Nous sommes porteurs de projets structurants pour le développement de notre Département

Notre association a toujours porté des projets structurants pour le Cher : l'hôpital de Bourges, le «Pôle Risque» en liaison avec les industries d'armement (GIAT et MBDA), le Pôle sportif de niveau national constitué autour du Centre régional d'éducation populaire et sportive (CREPS), les pôles Handicap et céramique de Vierzon.

Avec le développement et le renforcement de la Base Aérienne d'Avord et l'exceptionnalité du carrefour à la fois autoroutier et ferroviaire de Vierzon nous pensons qu'il est essentiel d'irriguer au mieux notre territoire. Le passage de la LGV au plus près de Vierzon permettra à cette ville de devenir une excellente plate-forme de correspondances pour desservir le grand Ouest et le Centre Ouest de la France.

Nous avons aussi contribué à élaborer une stratégie de modernisation des infrastructures routières et ferroviaires qui a conduit à la réalisation d'un important noeud de communications. Il est constitué par les autoroutes A 85, A 71, A 20 et par un réseau ferroviaire de qualité. Nous avons permis la modernisation de la transversale ferroviaire Nantes-Bourges-Lyon par l'électrification des tronçons de lignes Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize. Nous avons également permis une première modernisation de

la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et la mise en service d'un TGV Brive-Limoges-Châteauroux-Vierzon-Orléans-Roissy-Lille.

Aujourd'hui, nous pensons qu'il faut favoriser la desserte d'un maximum de territoires avec une interconnexion entre réseau à grande vitesse et réseau ferroviaire classique, favorisant l'intermodalité. **Les tracés Ouest et Ouest-Sud sont les meilleurs pour le Cher.** En effet, ces scénarios sont les seuls à permettre le raccordement à la ligne POLT qui désenclave de nombreux départements et offre une amélioration sensible de la desserte Paris-Vierzon-Toulouse avec la connexion au réseau européen à grande vitesse renforçant ainsi la desserte de 5 Millions d'habitants.

Affirmer Bourges comme 3ème pôle de développement de la Région est un enjeu majeur pour le développement des départements du sud. Face à la compétitivité des territoires, il faut organiser et développer les coopérations pour un aménagement solidaire et durable du territoire. Dans les années à venir, il faudra développer le Pôle Bourges-Vierzon-Châteauroux, cela ne pourra se faire efficacement qu'avec un raccordement à POLT que permettent les scénarios Ouest et Ouest Sud.

## Connecter le Cher au réseau TGV, un atout majeur pour l'aménagement du territoire et pour le développement économique du département

**■ Pour faire rayonner ce pôle et désenclaver le Cher, il faut créer un effet réseau mutuellement avantageux.**

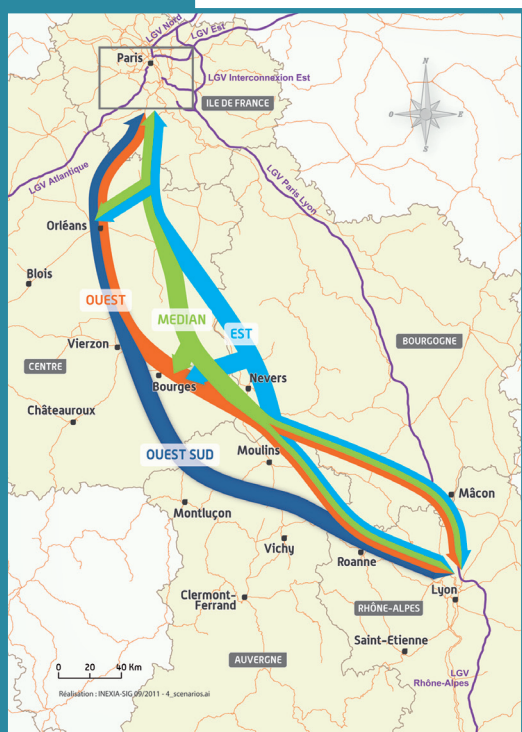
**Le projet de LGV POCL doit répondre à plusieurs enjeux en matière d'accessibilité :**

- Connecter le département du Cher et ses grandes villes **au réseau européen des trains à grande vitesse,**
- **Améliorer la desserte de et vers Paris, le Nord de la France et le Nord de l'Europe,**
- **Améliorer la desserte vers le Sud Est et le Sud Ouest de la France** par la connexion de la LGV avec le réseau ferroviaire classique, la radiale POLT et la transversale Nantes-Lyon,
- **Relier le département du Cher aux grandes plates-formes aéroportuaires** (Roissy et Orly), mais aussi,

à l'aéroport de Fret et voyageurs international de Châteauroux-Déols,

- Le ferroviaire est organisé en réseau, il faut donc un raccordement efficace entre la LGV POCL et la ligne classique POLT et son efficacité sera d'autant plus forte que nous accepterons de travailler à la qualité du maillage et en particulier du maillage LGV/Lignes classiques. La qualité de ce maillage ferroviaire est une condition de son efficacité pour les usagers mais aussi en terme financier.

## Renforcer l'attractivité économique du Cher et son développement culturel et touristique



La LGV POCL ouvre le bassin industriel du département sur un espace européen de 300 millions d'habitants.

Pour se développer, les pôles économiques liés aux industries d'armement, à l'industrie du pneumatique avec Michelin, avec Paulstra, ont besoin de liaisons aux performances améliorées avec les grandes métropoles françaises et européennes et d'être connectées au réseau européen à grande vitesse ainsi qu'aux grands aéroports internationaux

Favoriser la création à Vierzon d'une plate-forme intermodale en lien avec des

ambitions volontaristes en matière de fret ferroviaire. Vierzon, de part sa situation géographique, a vocation à accueillir une telle plate-forme.

La LGV permettra de développer les filières du secteur de l'agroalimentaire dans notre département. Le Cher ne manque pas de richesses agricoles dont la transformation et le conditionnement peuvent créer un plus pour l'activité économique, notamment en milieu rural. Ce projet de pôle est adapté au tissu des PME de ce secteur (Rians, Monin, Mercier...). La LGV permettra à ces entreprises de rayonner encore davantage en permettant notamment à ses responsables de se déplacer plus rapidement.

**Le rayonnement sportif et culturel de Bourges et du Cher devrait aussi bénéficier de la LGV.** Nous pensons au patrimoine culturel du Cher qui s'ouvre à un plus grand espace, au pôle sportif autour du CREPS et au vélodrome de dimension nationale et internationale qui pourront aussi déployer leurs activités sur un espace plus large.

## Réaliser le projet de LGV POCL

### les scénarios Ouest et Ouest-Sud répondent le mieux aux besoins de notre département et aux objectifs fixés par l'Etat

Ils permettent le doublement de la ligne Lyon-Paris.

Ils permettent **directement la desserte de Bourges et d'Orléans** conformément aux objectifs fixés par l'Etat avec la création de gares nouvelles TGV. Une gare à Orléans rapprocherait la capitale régionale de Paris en utilisant la trouée existante (entre la voie ferrée classique et l'autoroute dans la forêt de la Sologne sans créer de nouvelle trouée ce qui renforce l'intérêt écologique.

Par leur passage au plus près des agglomérations Orléanaise Vierzonnaise et Berryère, **ces deux scénarios relient le plus rapidement nos territoires au réseau européen à grande vitesse et aux aéroports internationaux.**

**Ils font de Vierzon un pôle ferroviaire multifonctionnel** connectant les réseaux TGV, TER et les grandes lignes classiques, les radiales Paris-Toulouse, Paris-Montluçon et la transversale Nantes-Lyon.

Ce sont les scénarios qui permettent aussi les temps de trajet les plus rapides vers les métropoles du Sud-Est et du Sud-Ouest.

**La nécessité de « faire système » avec la ligne POLT** commande d'intégrer la modernisation de POLT dans l'ensemble du projet POCL. Cette exigence sera d'autant plus facile à satisfaire avec les scénarios Ouest et Ouest-Sud.

## ■ Pour une gare nouvelle aux environs de Bourges

Nous nous positionnons pour une gare nouvelle qui se situerait entre Bourges et Vierzon à l'interconnexion des réseaux existants. En effet, pour permettre une desserte rapide, la LGV ne doit pas emprunter de ligne classique, au risque de ralentir les TGV qui circuleront. A l'heure actuelle, il ne semble pas possible de créer une ligne nouvelle passant par l'intérieur de Bourges.

Il convient donc de créer une gare nouvelle. Il faudra desservir celle-ci par des navettes ferroviaires. Cette nouvelle gare desservie par le Rail, par la route, et à proximité de l'autoroute permettra une irrigation optimale de notre territoire.

## ■ Impact environnemental et financier des tracés Ouest et Ouest-Sud

■ Concernant l'impact environnemental, notre association souligne le fait que les scénarios Ouest et Ouest-Sud évitent une coupure supplémentaire en Sologne ou plus à l'Est par la présence du couloir déjà existant d'infrastructures lourdes constituées par l'A71, l'ex RN 20 et la ligne ferroviaire Paris-Toulouse.

En effet les barreaux de raccordement prévus avec les tracés Médiann et Est auraient un impact supplémentaire sur l'environnement.

■ **Sur le plan financier, il serait intéressant de comparer :**

- d'une part, les coûts cumulés de la LGV Limoges-Poitiers (1,3 milliards d'euros) et du tracé médian du POCL ;

- d'autre part, les coûts cumulés d'un scénario Ouest-Sud ou Ouest et d'un POLT modernisé entre Vierzon et Brive, dans l'hypothèse de la non réalisation de la LGV Limoges-Poitiers.

La démonstration serait encore plus intéressante en intégrant le report de flux du POLT (2,2 à 2,4 millions de voyageurs dont un million supplémentaire finançant le projet) au profit des tracés Ouest et Ouest-Sud.

La seule notion de rentabilité financière ne peut être retenue. En effet, avec cette argumentation, l'autoroute A71 n'aurait jamais été prolongée au-delà de Salbris. Personne n'oserait aujourd'hui remettre en cause cette formidable réalisation pour notre territoire.

## ■ Un effet d'aubaine à regarder avec mesures...

La grande vitesse n'est pas une fin en soi, les délais de réalisation de la LGV ne sont pas imminents, il faut concilier la LGV avec la modernisation, le maintien et l'entretien des lignes existantes ce qui va dans le sens des préconisations de la loi Grenelle qui accorde la priorité à la régénération des lignes classiques.

## CONCLUSION

Nous considérons que les analyses des facteurs socio-économiques et des données environnementales et financières donnent aux tracés Ouest-Sud et Ouest une supériorité. Nous affirmons que ces scénarios garantissent à la fois le désenclavement ferroviaire du Cher, de Bourges comme de son réseau de villes moyennes Vierzon, St-Florent-sur-Cher et St-Amand-Montrond. En outre, ces scénarios desservent Nevers et Moulins dans de bonnes conditions.

Nous soutenons la réalisation d'une nouvelle gare TGV à proximité de Bourges avec l'interconnexion au réseau existant et la constitution d'un pôle ferroviaire multifonctions à Vierzon en utilisant les capacités de la gare actuelle, pôle d'échanges et de correspondances entre les différents réseaux.



Association Départementale  
des Elus Communistes  
et Républicains

45 rue Théophile Lamy  
18000 BOURGES  
Tel. : 02 48 50 07 61

Président : Jean-Pierre CHARLES  
jean-pierre-charles@orange.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