



Cahier d'acteur n°80

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Faire bouger intelligemment les lignes vers le Grand Centre et l'Auvergne

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur de la Communauté
d'Agglomération Castelroussine
au nom des quatre-vingts mille
habitants qui la composent

**Communauté d'Agglomération
Castelroussine**

24 rue Bourdillon
36018 CHÂTEAUX Cedex
Tél. : 02 54 08 70 30
Fax : 02 54 08 70 31
Site : www.agglo-chateaux.fr

La Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) se situe précisément au carrefour de toutes les préoccupations ferroviaires du Centre de la France. Placé au nord de l'Auvergne et à la limite sud de la région Centre, regardant vers l'Île-de-France, ce bassin de vie de près de 80.000 habitants est le passage obligé d'un aménagement du territoire responsable et intelligent.

Laisser de côté l'Indre pour privilégier des tracés les plus à l'Est pour le futur Paris-Orléans-Clermont-Lyon, ce serait couper toute liaison vers le grand espace central (Berry, Auvergne, Limousin) oublié depuis trop longtemps de la Grande Vitesse. Cela reviendrait pour la Nation à se priver d'une grosse partie de son territoire.

En revanche, raccorder le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) à un des tracés les plus à l'ouest du POCL, c'est assurer un développement harmonieux de tout le territoire national, une solution à même de satisfaire à la fois les exigences du Grenelle de l'Environnement et la logique économique la plus évidente. Une bonne façon de faire bouger intelligemment les lignes, pour la satisfaction du plus grand nombre : ce que l'on appelle l'intérêt général.

Les points forts des tracés Ouest-Sud et Ouest

Les scénarii Ouest-Sud et Ouest (avec raccordement de POLT grâce au barreau Issoudun-Bourges) sont les meilleures options pour l'Indre, le Cher, la Haute-Vienne, la Creuse et l'Auvergne dans son ensemble, pour les trois raisons suivantes : désenclavement, transversalité et attractivité des territoires.

Comme le dit M. le Député Hervé Mariton, dans l'introduction de son Rapport relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT), « un système de transport performant est un outil essentiel d'amélioration de la compétitivité d'une économie en favorisant les échanges et en dynamisant la croissance et l'emploi. » Concernant la future LGV POCL, les tracés Ouest-Sud et Ouest correspondent en tous points à cette définition.

1) Désenclavement

Comme nous venons de l'évoquer, une grande partie du centre de la France a été ignorée par le développement de la Grande Vitesse depuis sa création dans les années 1980. Choisir l'un des deux tracés les plus à l'ouest pour la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon permettrait de désenclaver cet espace central, sans pour autant oublier de desservir la Bourgogne grâce à divers raccordements. De même, par le biais d'une connexion bien située avec POLT, Limoges et Brive bénéficieraient de gains de temps significatifs vers Paris. Le choix d'un de ces deux scénarii signifierait implicitement un rééquilibrage des territoires, qui seraient alors de fait amenés à entrer enfin dans le grand réseau européen et à devenir des contrées importantes pour la France.



*Le TGV est un vecteur important en termes d'attractivité et de désenclavement pour les territoires qu'il dessert.
Source : Communauté d'Agglomération Castelroussine*

2) Transversalité

Toujours grâce à l'interconnexion POCL (tracé Ouest-Sud ou tracé Ouest) / POLT via un barreau Issoudun-Bourges (à construire), de nouvelles possibilités s'offriraient aux usagers. Il serait alors possible de voyager de Toulouse à Clermont-Ferrand, Lyon et Nevers sans avoir à passer par la capitale. La transversalité ouest-est sans passer par Paris représentera, à très court terme une fois le chantier achevé, un atout supplémentaire pour nos territoires. La dépendance aux échangeurs parisiens serait enfin brisée, tout en remédiant à leur saturation et en fluidifiant l'axe armature du réseau européen. Cela participerait « à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire » prescrits par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, n°82-1153 modifiée).

3) Attractivité des territoires

Cette interconnexion avec l'un des deux tracés ouest est à la fois responsable et indispensable, en termes d'attractivité des territoires qu'ils desserviront. Oublier ceux-ci dans le choix final les condamnerait inéluctablement au déclin. Et qui dit déclin d'un territoire sous-entend pertes des emplois à court ou moyen termes. Une LGV bien structurée est un puissant facteur d'attractivité économique, à même de faire des territoires jusqu'ici non desservis une alternative crédible aux contrées hyper-développées.

Cela permettra également à la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) de compter sur un atout supplémentaire pour séduire des investisseurs nationaux, européens voire mondiaux. Avec la mise sur le marché d'ici cinq ans des 500 hectares du parc d'activités Haute Qualité Environnementale d'Ozans, un des plus grands d'Europe, le raccordement à la Grande Vitesse de la CAC donnerait un nouveau souffle à une agglomération et un département qui en ont un besoin évident.

Multimodalité et désaturation des infrastructures existantes

Avec une desserte proche par la LGV, l'Aéroport Châteauroux-Centre pourra jouer à plein son rôle de 3e plate-forme aéroportuaire de la région parisienne.
Source : Communauté d'Agglomération Castelroussine

Faciliter l'accès de l'Agglomération Castelroussine à la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, c'est aussi donner aux Parisiens la possibilité de disposer d'un troisième aéroport prêt à les accueillir.

En désaturant la ligne Paris-Lyon en général et la Gare de Lyon en particulier, grâce à la création de POCL (dont l'arrivée aura lieu gare d'Austerlitz), le confort des usagers de la SNCF se trouvera grandement amélioré. Le POCL permettra aussi aux usagers des régions nouvellement desservies et de Rhône-Alpes de poursuivre à grande vitesse et dans des conditions optimales leur chemin vers Roissy, Lille et le nord de l'Europe.



En suivant le sillon de l'Autoroute A71, le POCL pourrait en outre, via le barreau Issoudun-Bourges à créer dans le même temps, donner à l'Indre une dimension supérieure du fait de la présence de l'Aéroport Châteauroux-Centre. Cet équipement structurant a été évoqué comme un possible troisième aéroport parisien, Roissy et Orly étant arrivés quasiment à saturation.

Jusqu'à présent, l'aéroport de Châteauroux est dévolu à la maintenance technique, aux essais d'avions de tout type (jusqu'aux très gros porteurs comme l'Airbus A380 grâce à sa très longue piste, la plus longue d'Europe avec 3,5 km de développement) et à leur démantèlement. Des lignes régulières de fret vers la Chine ou l'Egypte et quelques vols passagers à l'international rythment son activité. La desserte par TGV de Châteauroux donnerait sans aucun doute l'occasion à cet aéroport de gagner en envergure et de

devenir une réelle alternative aux grands établissements parisiens qu'il permettrait de dé-saturer en captant à la fois une part d'usagers de province et une autre part de la région parisienne qui n'aurait qu'un peu plus d'une heure de trajet. Là encore, en ouvrant de nouvelles perspectives tant aux usagers qu'aux décideurs et du point de vue économique comme de la multimodalité, le développement du territoire national y gagnerait.

CONCLUSION

Pour les représentants de la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC), les tracés Ouest-Sud et Ouest (celui-ci offrant le plus de garanties en termes de financement par les régions traversées et reliées) sont les scénarii les plus rationnels et les plus logiques en termes d'aménagement du territoire, de raison économique et de réalité du service public.

Le désenclavement d'une grosse partie du Grand Centre de la France et la transversalité qu'offrira l'interconnexion nécessaire entre la LGV POCL et la ligne historique POLT rénovée apporteront une valeur ajoutée énorme au projet porté par RFF et à son exploitant, ainsi qu'à l'ensemble des départements irrigués par ces deux lignes, à commencer évidemment par l'Indre qui est le trait d'union entre ces deux infrastructures de transport de premier ordre.



Communauté d'Agglomération
Castelroussine

24 rue Bourdillon
36018 CHATEAUROUX Cedex
Tél. : 02 54 08 70 30
Fax : 02 54 08 70 31
Site : www.agglo-chateauroux.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