



**EXTRAIT**  
**DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL**

Séance du 08 DECEMBRE 2011

Nombre de membres en exercice : 16  
Date de la convocation : 01/12/2011  
Date d'affichage : 12/12/2011

L'an deux mil onze  
Le huit décembre  
A dix-huit heures  
Le Conseil Communautaire dûment convoqué le premier décembre deux mil onze  
S'est réuni en séance publique, à la Salle du Conseil de la Communauté de Communes  
Vierzon Pays des Cinq Rivières, 2 rue Blanche Baron, 18100 VIERZON, sous la  
présidence de Monsieur Jean-Claude SANDRIER, Président.

Secrétaire de séance : Richard LEGERON

Etaient présents : MM. SANDRIER, ADAM, PIETU, DUGUET, NISSERON, LEGERON, AIT-SLIMANE,  
SABOUREAU  
Mmes BODIN, R. GAUCHER, HLADYSZ, POILE, J. GAUCHER,

Absents excusés : M. SANSU (pouvoir à M. SANDRIER)  
Mme COILLARD (pouvoir à Mme HLADYSZ)  
M. NIVARD (suppléé par M. NISSERON)  
M. VALLET

**DEL11/162**      **PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS-ORLEANS-CLERMONT FERRAND –  
PARTICIPATION AU DEBAT PUBLIC – CAHIER D'ACTEUR DE LA COMMUNAUTE DE  
COMMUNES VIERZON PAYS DES CINQ RIVIERES**

**Le Président,**

Le Massif Central, élargi au Berry et à l'Ouest de la Bourgogne, semble être le grand oublié de la grande vitesse ferroviaire et de l'aménagement du territoire.

Le CIADT du 18 décembre 2003 prévoyait l'aménagement de Paris-Clermont et de Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, il a été inscrit le principe d'un doublement de la LGV Paris-Lyon par Orléans et Bourges et comportant une antenne vers l'Auvergne et Clermont-Ferrand.

Aujourd'hui, la Communauté de Communes soutient sans réserve l'intérêt d'une ligne POCL permettant enfin d'aider au désenclavement ferroviaire dans le domaine de la grande vitesse. Cela permettrait aux territoires du Berry d'accéder au réseau LGV national et favoriserait ainsi ses échanges et son développement.

Accéder à une ligne LGV, c'est permettre à nos bassins de vie de développer des projets structurants et créateurs d'emplois.

### **LES ENJEUX PARTAGÉS du RACCORDEMENT POLT – POCL**

La ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) a toujours relevé d'un enjeu capital pour l'aménagement du territoire national et fut même l'une des lignes de train les plus prestigieuses avec le célèbre Capitole. Cette ligne contribue à desservir directement et indirectement 32 départements, 7 grandes métropoles, et plus de 5 millions d'habitants qui en dépendent. Sa mixité fret/voyageurs en fait une ligne forte d'enjeux pour le maillage du territoire.

Les enjeux de cette ligne POLT coïncident aujourd'hui parfaitement avec le projet LGV POCL et alimentent clairement l'intérêt d'une connexion LGV, qui permettrait de rééquilibrer le dynamisme des territoires. La qualité d'un raccordement de la ligne POLT à la LGV POCL est une question essentielle sur les plans économiques, d'aménagement du territoire et financier.

### **LES ATOUTS DES TRACÉS OUEST ET OUEST-SUD**

En termes d'aménagement du territoire, assurer une desserte LGV de Vierzon paraît fondamental. En effet, Vierzon, ville moyenne au centre de la France, a toujours été un nœud du maillage des grands axes de communication français, depuis l'époque gallo-romaine.

Il faut prendre en compte aujourd'hui les différents types de relations de communication. A ce titre, Vierzon est particulièrement bien placée, avec le croisement des autoroutes A71, A20 et A85, qui permettraient de bien irriguer les liaisons route/ fer des voyageurs. Au niveau ferroviaire, Vierzon est également un nœud important, au cœur des réseaux classiques, que ce soit sur les liaisons radiales, transversales, inter-régionales, régionales, internationales et locales.

Or, ce vaste territoire irrigué par ligne classique (avec Nantes-Lyon) concernant plus de 5 millions d'habitants, ne peut être efficacement irrigué sans développer une synergie entre LGV et lignes classiques modernisées afin que la grande vitesse profite à l'ensemble du territoire.

Assurer un maillage de qualité près de Vierzon, avec un arrêt à proximité immédiate. Cela permettrait un raccordement efficace entre la LGV POCL et la ligne classique POLT, dans l'esprit d'un Y inversé dont le centre du Y pourrait se situer à Vierzon, comme c'est le cas au niveau autoroutier. Cette idée avait d'ailleurs prévalu dans les années 1990.

A cet égard, le scénario ouest sud ou éventuellement le scénario ouest (en second choix) paraît le plus pertinent. En effet, il permet le désenclavement des Régions du Berry et de l'Auvergne, tout en permettant de desservir l'ouest de la Bourgogne dans de bonnes conditions, notamment par la liaison avec Nevers. Il offre en outre une ouverture sur le Limousin et la région Midi Pyrénées.

### **LES TRACÉS OUEST-SUD ET OUEST, VECTEURS D'UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU FERROVIAIRE**

#### **DES ENJEUX EN TERMES ÉCONOMIQUES, SOCIAUX**

Le Centre de la France connaît aujourd'hui un déclin tant démographique qu'économique, notamment dans ses bassins industriels forts. Vierzon est cependant à un tournant économique important pour son avenir et pour celui du Berry en général. En effet, le positionnement stratégique de notre ville moyenne en fait le bassin d'emploi en plus fort développement relatif à son nombre d'emplois. Cela démontre le potentiel de notre bassin à accéder à un véritable dynamisme économique, bénéfique pour l'ensemble



du Berry, comme en témoigne encore récemment l'implantation de Vinci Construction pour sa plateforme de maintenance la plus moderne de France.

Notre bassin économique, encore fortement marqué par l'activité industrielle, doit être renforcé dans sa compétitivité, tout en permettant une diversification de ses activités. Dans cet esprit, une ligne POCL desservant facilement Vierzon serait d'un enjeu capital, permettant de relier aussi facilement Châteauroux et son aéroport, Limoges, et Toulouse par la jonction avec le POLT, que d'améliorer nos échanges économiques avec le bassin Lyonnais.

Vierzon serait ainsi confortée dans son rôle structurant majeur dans le réseau multimodal existant. Elle forme avec les villes de Bourges et Châteauroux un territoire stratégique en matière d'infrastructures, de transport et de logistique.

## **DES ENJEUX EN TERMES ENVIRONNEMENTAUX**

Les tracés ouest-sud et ouest sont également ceux qui semblent le mieux préserver l'environnement dans le cadre plus large de l'aménagement du territoire, qui doit concilier la préservation de la nature et l'activité humaine, et notamment agricole. La question de la Sologne doit être réétudiée en utilisant les fuseaux existant (ferroviaires ou autoroutiers).

En effet, les nombreuses voies autoroutières existantes autour de Vierzon permettraient des « doubléments » ferroviaires LGV, sans dénaturer les espaces autour. De plus, ces scénarios sont ceux qui épargneraient le plus les espaces agricoles et viticoles. Ces exploitations, plus fragiles que dans d'autres régions françaises, car plus morcelées, seraient pénalisées, à notre sens, par les autres scénarios, qui couperaient davantage ces parcelles, notamment par la multiplication des voies de dessertes nécessaires.

## **DES ENJEUX EN TERMES FINANCIERS**

La non réalisation du barreau de LGV Poitier-Limoges, non rentable pour la SNCF amènerait plus d'un million de voyageurs sur POCL et dégagerait plus de 2 millions d'euros de crédits supplémentaires.

Il ressort de ces analyses qu'il relève d'une véritable question de pertinence et d'efficacité en termes de développement durable de retenir un tracé POCL qui puisse connaître une interconnexion la plus aisée possible avec la ligne POLT, c'est à dire avec une gare au plus près de Vierzon.

C'est clairement le tracé ouest-sud, voire le tracé ouest, qui pourrait permettre une telle complémentarité, d'autant plus que Vierzon pourrait faire bénéficier au réseau ferroviaire d'un exceptionnel potentiel de report modal avec le croisement de 3 autoroutes structurantes pour l'aménagement du territoire.

En affichant sa préférence pour les deux options de tracés les plus à l'ouest, la Communauté de Communes met donc en évidence le choix d'un aménagement du territoire servant le développement durable de notre pays, dans le respect de ses composantes sociales, économiques, environnementales, mais aussi financières, notamment avec le report potentiel de voyageurs en cas de suppression du barreau Limoges-Poitiers.

Le Conseil Communautaire  
Où l'exposé du Président,  
Après en avoir délibéré,

**DECIDE**  
**par 15 voix contre 0**

- d'approuver le cahier d'acteur de la Communauté de Communes ci-annexé retraçant l'ensemble des éléments de la présente délibération,

- d'autoriser le Président à informer la Commission du Débat Public de l'état de nos réflexions, notamment par l'édition de ce cahier d'acteur

**Copie certifiée conforme  
à l'original**

Fait à VIERZON, le 20/12/2011,  
par Le Président absent,  
Le 3<sup>ème</sup> Vice Président



Paul PIETU

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Claude SANDRIER

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur

018-241800515-20111215-DEL11162-DE

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 15/12/2011

Publication : 16/12/2011

Pour l'"Autorité Compétente"  
par délégation