

## **Les scénarii *Ouest* et *Ouest-Sud* de la ligne à grande vitesse « Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon », une opportunité !**

**En quoi les scénarii *Ouest* et *Ouest-Sud* du projet de ligne à grande vitesse « Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon » sont-ils une opportunité ?**

### **1- Une opportunité pour le Grand Centre de la France**

Les quatre tracés présentés par RFF constituent un itinéraire alternatif à la ligne LGV actuelle Paris – Lyon. Ils assurent un temps de parcours Paris – Clermont-Ferrand de moins de deux heures. Mais seuls les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* permettent de relier directement la capitale régionale Orléans à la grande vitesse et d'améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre. Les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* permettent par ailleurs d'améliorer sensiblement les relations ferroviaires transversales Est/Ouest (Nantes – Vierzon – Lyon) ainsi que la liaison Clermont-Ferrand – Lyon.

### **2- Une opportunité pour le Sud de la Région Centre**

La gare de Vierzon est un noeud ferroviaire de premier plan au niveau national. En effet, la gare se situe à l'intersection des relations Nord/Sud-Ouest avec le POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) et des relations Est/Ouest entre Nantes et Lyon. Seuls les scénarii *Ouest* et *Ouest-Sud* permettent de renforcer ce noeud ferroviaire en Région Centre grâce à une meilleure desserte TGV (trains directs et plus nombreux).

A l'échelle locale, la gare de Vierzon est également un noeud de communication important grâce aux liaisons TER quotidiennes, aux réseaux de transports interurbains et à la proximité d'infrastructures autoroutières (A71 et A85). L'enjeu majeur pour la région de Vierzon, c'est l'articulation entre les réseaux grâce à de bonnes dessertes (fréquence, temps de parcours...).

### **3- Une opportunité aux portes de la Sologne et du Berry**

En desservant directement la gare de Vierzon, les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* placent une gare TGV aux portes de la Sologne et du Berry, deux régions naturelles aux identités fortes dans le Sud de la Région Centre. Cette proximité pourrait favoriser l'essor d'un « tourisme TGV » caractérisé par de courts séjours à vocation verte ou sportive destinés à une clientèle TGViste de couples ou de personnes voyageant seules disposant de revenus moyens à supérieurs. Les stratégies développées par les acteurs locaux (stratégie de marque en Berry, projets d'itinéraires cyclables le long du canal de Berry, projet de labellisation « Art et Histoire » du Pays de la Vallée du Cher et du Romorantin...) constituent autant d'opportunités pour le développement d'une économie touristique que la clientèle TGViste pourrait venir renforcer.

### **4- Une opportunité pour les unités urbaines voisines de celles de Vierzon et Bourges : Romorantin-Lanthenay, Issoudun et Saint-Amand-Montrond**

La proximité de villes moyennes (Saint-Amand-Montrond, Issoudun, Romorantin-Lanthenay) avec les villes TGV de Vierzon et Bourges, reliées entre elles grâce au réseau TER, peut permettre d'envisager de nouveaux scénarii de développement pour ces territoires. L'ensemble des unités urbaines pourraient profiter de la proximité de la grande vitesse grâce à un système de correspondances entre TAGV et TER « de quai à quai » en gare TGV afin de limiter les ruptures de charges.

En ce qui concerne Romorantin-Lanthenay, le territoire du Romorantinais et du Monestois se trouverait potentiellement à 1h15 de Paris sur la base d'un trajet Paris – Vierzon en TAGV de 50 minutes, d'une correspondance de 10 minutes en gare de Vierzon et d'un trajet Vierzon – Romorantinais et Monestois en TER de 15 minutes. Le territoire du Romorantinais et du Monestois pourrait être desservi en gare de Villefranche-sur-Cher – elle-même desservie par un réseau de transport urbain et interurbain à bâtir – et en

gare de Gièvres avec la possibilité d'une correspondance avec la gare de Romorantin-Lanthenay grâce à la ligne ferroviaire du Blanc-Argent.

## **5- Une opportunité A SAISIR !**

S'il n'existe pas d'effet TGV systématique, la proximité d'une LGV peut être un facteur de développement important. Le développement de nos territoires grâce à la grande vitesse dépendra de la capacité des acteurs locaux à définir des stratégies économiques et à forger de nouveaux partenariats.

### **En résumé :**

- les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* répondent le mieux aux objectifs définis par l'Etat ainsi qu'aux attentes complémentaires exprimées en amont du débat public (notamment au regard des relations transversales Est/Ouest et des relations entre la région de Clermont-Ferrand et la région lyonnaise) ;
- les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* permettent de s'appuyer sur le noeud ferroviaire de Vierzon avec des liaisons nationales (TAGV POCL, POLT, TET...) et locales (TER, réseaux de transports urbains et périurbains) facilitant la diffusion de « l'effet TGV » dans le Sud de la Région Centre.
- les tracés *Ouest* et *Ouest-Sud* en privilégiant le jumelage avec l'axe autoroutier A71 permettent de minimiser les impacts environnementaux et humains de la traversée de la région naturelle de la Sologne.

**Cyril BERDELOU**  
**Romorantin-Lanthenay**

(contact@cyrilberdelou.fr)