

## **Contribution au débat public sur la Liaison Grande Vitesse Paris- Clermont-Ferrand-Lyon.**

Depuis le lancement de cette idée d'une Ligne Grande Vitesse Paris Clermont Lyon, de la parution de ses quatre scénarii, nous assistons à une lutte acharnée, hautement financée, politiquement orchestrée pour deux scénarii l'Ouest et l'Ouest Sud. Il est d'ailleurs paradoxal que bien avant toute décision sur le tracé, les décideurs aient ajouté Orléans à la liste des villes.

Modestement, à peu de gens, avec le peu de soutien politique limité au Président de la Communauté de Communes du Giennois, nous essayons de développer l'importance du choix du scénario Est ou du scénario Médian en lui ajoutant l'impérieuse nécessité d'un arrêt dans les environs de Gien, encore mieux, à Gien lui-même.

Aux tenants de la thèse qu'un arrêt à Gien ne serait pas viable, nous opposons la thèse que Gien est à 150 kilomètres de Paris, qu'Orléans en est distant de seulement 100 donc si Gien n'est pas viable, Orléans non plus.

### **POURQUOI UN PASSAGE PAR LE GIENNOIS AVEC ARRÊT DU TGV ?**

Tout d'abord, les projets Est et Médian sont clairement plus économiques si l'on se réfère au coût de l'opération, ils sont nettement plus écologiques au vu des ouvrages d'art nécessaires notamment dans le projet Ouest Sud soutenu par les majorités, voire les unanimités Régionales hors Bourgogne et quelques autres maires de grandes villes.

Le Giennois est un territoire qui se désertifie, par manque de liaison correcte et fiable avec la capitale régionale, par désintérêt des implantations et délocalisation des entreprises et sièges de groupes, par manque de possibilités viables pour les transports de marchandises produites, par la difficulté des liaisons actuelles pour les réunions de groupe, séminaires etc.

La volonté des tenants des scénarii Ouest et Ouest Sud est de permettre à Orléans de continuer le développement et l'expansion d'une mégalopole qui n'a d'autre objectif que cela et qui entraîne le département du Loiret dans plusieurs zones de désertification au profit d'un seul axe Orléans-Montargis déjà privilégié par l'ouverture d'un axe autoroutier, l'A 19. Enfin la liaison Orléans Paris ne souffre pas de difficulté majeure vu le nombre de trains quotidiens.

Les scénarii Médian ou Est peuvent donc permettre, par un premier arrêt à Gien, d'être un atout majeur de développement pour ce secteur du Giennois, le TGV sera inéluctablement une force d'attrait pour des entreprises, un porteur maximal d'opportunités immobilières, une aide précieuse au développement des activités touristiques, bref un coup final porté à l'appauvrissement de cette partie Sud Est du Loiret, lieu de croisement des « provinces » de Bourgogne, Berry, Nivernais et Orléanais. Ils permettraient au Giennois de retrouver la place que lui a toujours conférée l'Histoire, celle du passage inévitable des grands axes de communication.

### **LE PROBLEME DES DESSERTES DE GARES MEDIANES**

Les tenants des autres thèses argumentent sur les risques de fermeture des gares médianes entre Gien et Nevers...C'est effectivement un élément qu'il convient de prendre en compte. Si Montargis n'a pas de souci de lien avec Paris compte tenu de sa situation de « banlieue moyenne », il reste plusieurs dessertes à étudier, celles de Briare, Cosne-sur-Loire, La Charité-sur-Loire. Si le problème de Briare est lié à l'emplacement de la gare TGV choisi ou a une solution d'autre liaison avec Gien (10 Kms), le problème des arrêts Cosne et La Charité peut à mon sens trouver des solutions soit par le maintien d'une liaison entre Gien et Nevers, soit, en dernière limite, par une situation mixte à organiser avec ligne non LGV entre Gien et Nevers.

Je vous remercie pour l'intérêt que vous porterez à cette modeste contribution que nous pourrons à nouveau développer dans la réunion du 19 janvier 2012 à Gien.

Gien le 6 octobre 2011

Michel Tissier

Page Facebook « peser sur le débat public avec Gien gare TGV »