

Cahier d'acteur n°118

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

Pourquoi il nous faut raccorder Châteauroux au POCL par un barreau entre Issoudun et Bourges

Châteauroux souhaite s'ouvrir au territoire national, et notamment aux deux grands pôles d'attractivité français que sont Paris et Lyon. Notre ville veut saisir l'opportunité de voir arriver la ligne à grande vitesse dans l'Indre.

Située au cœur de la France, à 250 km de Paris, Châteauroux doit relever, comme d'autres métropoles régionales implantées au cœur de territoires agricoles, des défis démographiques et économiques. Le renouvellement de sa population et de son bassin d'emplois sont des enjeux cruciaux pour son développement, mais aussi pour le développement de son agglomération et de l'ensemble du département.

Dans le cadre du projet de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), la Ville de Châteauroux se positionne très clairement en faveur du tracé Ouest avec un raccordement de cette future LGV à la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) par la construction d'un barreau Issoudun-Bourges. Ce projet irrigue un maximum de territoires régionaux du centre de la France, notamment ceux jusque-là non desservis par les principales infrastructures ferroviaires. Ce projet représente également une alternative, financièrement raisonnable, au barreau Poitiers-Limoges, dont l'opportunité est très contestable. Il permet de capter les clientèles de Limoges, Brive-la-Gaillarde, Cahors et au-delà.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



La Ville de Châteauroux
sous la direction de Jean-François MAYET,
Sénateur de l'Indre - Maire de Châteauroux
Hôtel de Ville
BP 509 - 36012 Châteauroux Cedex
www.ville-chateauroux.fr

Châteauroux, tellement plus qu'une métropole, c'est :

- Une zone d'attraction de 230.000 habitants
- Une agglomération de 12 communes aujourd'hui, 15 dans un an
- 1^{ère} agglomération française à avoir instauré les transports urbains gratuits
- Le nouveau lieu d'implantation de centres logistiques nationaux à l'image de la plateforme GRTgaz implantée sur la zone industrielle de La Malterie.
- Un aéroport qui dispose de la plus longue piste d'atterrissage d'Europe et qui peut accueillir tous types de porteurs.

Désengorger la ligne Paris/Lyon saturée en constituant un itinéraire complémentaire pertinent, desservant le plus de territoires possibles, et qui passerait par le Centre-Auvergne

Le tracé Ouest représente sans conteste une excellente alternative dans le sens où il permet de mailler les villes du Grand Centre, répondant ainsi aux préconisations du Grenelle de l'Environnement en faveur d'un développement harmonieux et équilibré du territoire national. Le développement et l'ouverture des métropoles régionales, telles qu'Orléans, Clermont, grâce à la ligne POCL, mais aussi des villes du Grand Centre comme Châteauroux, Bourges, Montluçon, Limoges et Brive-la-Gaillarde, grâce au raccordement du POCL au POLT, représentent une urgence vitale. La LGV doit contribuer à soutenir la compétitivité de ces pôles régionaux captant ainsi une clientèle qui préfère actuellement pour partie le transport aérien (aéroport de Limoges).

■ Pourquoi le tracé Ouest avec un raccordement au POLT est-il la meilleure option ?

■ La connexion aux réseaux national et européen

Le tracé Ouest du POCL, avec un raccordement au POLT, permet de doubler la ligne Paris/Lyon, tout en assurant une desserte efficace des territoires du Centre et en prenant en compte les autres lignes ferroviaires existantes, dans une logique d'aménagement équilibrée du territoire national et d'ouverture sur l'Europe.

Le tracé Ouest permet **un raccordement avec les lignes Nord et Est de la France, ce qui serait bénéfique, à long terme, pour les échanges du Sud-Ouest et du Centre de la France avec le Nord et l'Est de l'Europe**. Cet aspect ne doit pas être ignoré quand on sait que l'Indre privilégie son développement économique en s'ouvrant à l'international avec des projets très importants tels que la mise en œuvre d'une zone de coopération sino-française et l'implantation

de la plateforme chinoise d'Europe. Une desserte facile et rapide vers les grandes métropoles françaises comme Paris et Lyon est essentielle dans le cadre du développement économique de la ville, de son agglomération et de son territoire, notamment pour accompagner l'implantation d'entreprises européennes et étrangères. La LGV, dans son tracé Ouest avec raccordement au POLT, répond à cette attente.

Le tracé Ouest permettrait un raccordement au Barreau Est-Ouest favorisant **une ouverture des territoires du Centre vers l'ouest et un meilleur maillage ferroviaire du territoire d'est en ouest**, en desservant notamment les villes du Grand Centre. Cette réflexion rejoint l'approche de l'association ALTRO qui milite pour le projet "Transline".

■ La LGV, un soutien aux défis démographiques et économiques à relever par les territoires ruraux

Châteauroux, ville tournée vers l'enseignement supérieur avec un Centre d'Etudes Supérieures, un IUT et désormais deux écoles d'ingénieurs (une antenne de Polytech Orléans et une antenne de HEI Lille), **doit être en mesure d'attirer des jeunes et leur offrir des moyens d'accès et de sortie du territoire faciles et rapides**.

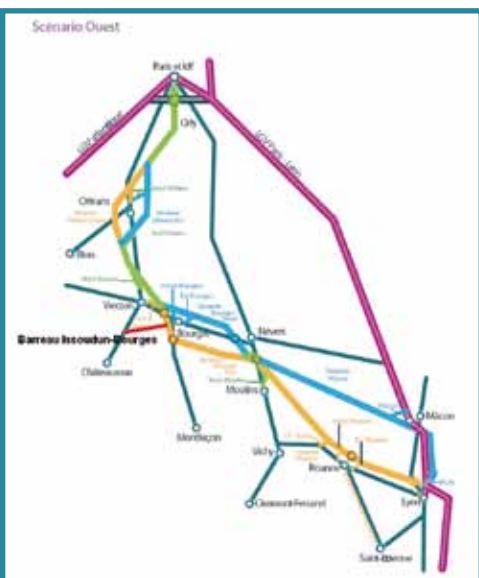
Châteauroux doit continuer d'attirer des actifs en favorisant la création d'emplois. Pour être en mesure

de faire venir des personnes de l'extérieur, susceptibles de s'installer dans la ville ou sur le territoire, la LGV est un très sérieux atout. Le territoire doit également veiller à conserver ses acteurs économiques en leur offrant une desserte aisée vers les grandes métropoles afin de faciliter leurs déplacements professionnels. La LGV représente un appui conséquent aux efforts développés par la Communauté d'Agglomération Castelroussine qui travaille activement à la mise en œuvre d'une politique forte d'attractivité.

Châteauroux,
lieu d'implantation
de grandes entreprises
à rayonnement national
et international



Châteauroux joue la carte de la solidarité territoriale et se mobilise pour une desserte rapide et utile du territoire Centre, qui tient compte du Limousin



■ Pourquoi le raccordement du POLT au POCL plutôt que le barreau Poitiers Limoges ?

Le tracé Ouest accompagné d'un barreau Issoudun-Bourges représente une **solution alternative à la desserte du Limousin avec un parcours compétitif entre Paris et Limoges**. Les territoires du sud du POLT (Creuse, Haute-Vienne, Corrèze, Lot) bénéficieront ainsi du raccordement, ce qui permettra d'opérer un vrai désenclavement. Cette solution assure une liaison de Limoges, vers Paris et Lyon, via Châteauroux.

Inclure Limoges dans le tracé Ouest en assurant un raccordement de la ligne POLT à la ligne POCL permet de **placer la capitale limougeaude à 2h de Paris et de faciliter son accès à Lyon**, alors que le barreau Poitiers-Limoges représente un coût non raisonnable (1,6 milliard d'euros) et ne permet pas d'aller à Lyon. Cette monovoie ne desservirait que Limoges sans irriguer les autres bassins alentours. **Ce barreau provoquerait une disparition de l'offre grandes lignes dans l'Indre et la Creuse.**

Pour un raccordement du tracé ouest du POCL au POLT avec la création d'un barreau Issoudun-Bourges
Source : Conseil général de l'Indre

■ Un projet en cohérence avec les logiques d'aménagement des territoires voisins

La Ville de Châteauroux considère que **le projet de doublement de la LGV Paris-Lyon ne doit pas être pensé de manière isolée, mais au contraire être pris dans sa globalité et tenir compte des projets voisins**. "Le dispositif d'ensemble élaboré en réponse à diverses nécessités pêche parce qu'il ne prend pas en considération les interférences avec les projets voisins et la volonté de se combiner avec eux", ont indiqué Jean Auclair, Député de la Creuse et Maire de Cressat, Nicolas Forissier, Ancien Ministre, Député de l'Indre et Maire de La

Châtre, Louis Pinton, Sénateur de l'Indre et Président du Conseil Général de l'Indre et Jean-François Mayet, Sénateur de l'Indre et Maire de Châteauroux, dans une lettre adressée au Président de la République le 10 novembre 2011. Les quatre parlementaires insistent sur la nécessité de décloisonner les projets et demandent "que soit fusionnés, en une démarche unique, et intégrés le projet POCL et l'opération concomitante de régénération et de développement de la ligne classique POLT, à travers un raccordement de la seconde à la première [en passant par] Châteauroux."

Le projet POCL doit donc être pensé dans une **logique d'harmonisation et d'intégration de tous les territoires**, et en priorité ceux dont les perspectives de développement demeurent fragiles et qui manifestent le besoin absolu de se désenclaver, d'où la nécessité d'un tracé qui desservirait le plus de territoires possibles, et qui intégrerait ainsi le plus de dessertes de grandes villes du Centre-Auvergne possibles.

Une très forte mobilisation des Indriens

Environ **1.500 Indriens ont participé au débat public** organisé par la Commission Particulière du Débat Public LGV POCL, le 16 novembre 2011, à la salle multi-activités de GrandDéols. Ils étaient près de **500 lors de la réunion préparatoire à ce débat public** qui avait lieu le 20 octobre 2011, à Châteauroux. Autre preuve de l'importance de ce projet aux yeux des Indriens, le nombre de pétitions envoyées et comptabilisées sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public. Au 17 décembre 2011, **436 cartes avaient été signées et envoyées** en soutien à l'arrivée de la grande vitesse dans l'Indre.



Les Indriens disent "oui" à l'arrivée de la grande vitesse dans l'Indre
Crédit photo : Conseil général de l'Indre

La maîtrise des coûts



Châteauroux, une zone d'attraction de 230.000 habitants, à 2h de Paris
Crédit photo : Ville de Châteauroux

Le coût du tracé ouest n'est pas si éloigné du coût des autres tracés. Il représente 12,9 milliards d'euros contre 12 à 14 milliards d'euros pour les trois autres tracés. Toutefois, si on envisage le projet dans son ensemble avec le raccordement du POCL au POLT, il reste moins élevé que l'addition des coûts des deux projets pris séparément.

Il représente par ailleurs le **seul tracé éligible aux Fonds Européens par l'amorce d'un axe entre l'Europe Centrale et la péninsule ibérique**, au contraire des autres tracés qui ont plutôt une finalité de dessertes internes au territoire national.

Enfin, dernier point très important, si le tracé Ouest accompagné d'un barreau Issoudun-Bourges se réalise, les collectivités des départements concernés seront prêtes à s'investir financièrement dans la réalisation du projet.

Ce que l'Indre peut apporter à RFF et à la SNCF

La LGV peut apporter beaucoup à l'Indre, mais que peut apporter l'Indre à RFF et à la SNCF ?

■ Un **aéroport, situé à une heure de Paris**, qui permet d'accueillir des vols intérieurs et extérieurs, et ainsi de désengorger les aéroports parisiens saturés d'Orly et de Roissy. Grâce à une Ligne Grande Vitesse entre Châteauroux et Paris, la clientèle bénéficierait d'une desserte rapide vers la capitale.



Aéroport Marcel Dassault de Châteauroux-Déols
Crédit photo : Ville de Châteauroux

■ Une **nouvelle clientèle professionnelle d'entreprises nationales** installées dans le département dont certaines très pourvoyeuses de nuitées. Châteauroux dispose également d'une **clientèle d'affaires internationale** avec des groupes étrangers déjà présents comme Barilla, Harry's, Arc International, Areafranceram, le groupe Zodiac, Louis Vuitton, et bientôt une grande plateforme chinoise européenne. A cela s'ajoutent une **clientèle sportive non négligeable** (à titre d'exemple la ville de Châteauroux accueillera prochainement le Centre Européen de formation de Tir géré par la Fédération Française de Tir, ce qui représente 40.000 nuitées par an), une **clientèle étudiante** avec la création de deux écoles d'ingénieurs à recrutement national, et une **clientèle touristique** qui vient visiter le Berry et le pays de George Sand.

CONCLUSION

En conclusion, si la ligne POCL se réalise en laissant de côté les territoires du Centre Auvergne, le département de l'Indre et ses voisins deviendront des zones ferroviaires secondaires en dehors des grands axes de communication, et donc des zones enclavées. La Ville de Châteauroux revendique le droit à voir sa desserte ferroviaire s'améliorer, grâce à la réalisation du tracé Ouest de la ligne POCL incluant un raccordement au POLT avec un barreau Issoudun-Bourges, et non se détériorer fortement comme cela risquerait d'arriver si les tracés Médian ou Est étaient retenus ou que le barreau Limoges-Poitiers voyait le jour.



La Ville de Châteauroux
sous la direction
de Jean-François MAYET,
Sénateur de l'Indre -
Maire de Châteauroux
Hôtel de Ville
BP 509 - 36012 Châteauroux Cedex
www.ville-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