



Le Département de la Nièvre, comme l'Est du Berry ou le Nord du Bourbonnais a trop longtemps été mis à l'écart des grands projets d'infrastructures ; grâce à ce futur équipement qui la raccordera au réseau national des Lignes à Grande Vitesse, la Nièvre pourra enfin disposer d'un véritable outil de développement économique de premier ordre.

La LGV POCL un enjeu vital pour la Nièvre



→ DANS CE DOSSIER

P. 16 | La LGV POCL,
un enjeu vital pour la Nièvre

P. 16 | Premier bilan d'étape
du débat public POCL

P. 17 | Les quatre
scénari



La LGV POCL, un enjeu vital pour la Nièvre

La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Nièvre tient à exprimer un avis favorable sans réserve à la réalisation de la Liaison à Grande Vitesse POCL. Ce projet répond à l'amélioration nécessaire des dessertes ferroviaires de la Région Grand Centre Auvergne ; il offre un nouvel itinéraire pertinent alternatif entre Paris et Lyon, mais doit surtout être considéré comme un projet structurant d'aménagement du territoire

Pour la Nièvre, la LGV POCL réduira de moitié le temps de trajet actuel avec Paris, divisera par trois les liaisons avec Lyon ou avec un aéroport international.

L'attente des entreprises

La Nièvre compte 7 500 entreprises commerciales et industrielles. 80 grands groupes nationaux et multinationaux ont choisi le Département pour s'y installer et y prospérer. La plupart d'entre eux sont installés dans la vallée de la Loire qui concentre 80% de l'économie nivernaise.

L'économie nivernaise

En dehors du fait que la LGV contribue à modifier l'image de la Nièvre tout en renforçant son attractivité, la réalisation de cette infrastructure permettra de :

- **Conforter le circuit de Magny-Cours**
300 jours par an, le circuit est utilisé (Grand Prix moto, Superbike, concentration de grandes marques automobiles, opérations de marketing, essais...). Les utilisateurs ou les spectateurs viennent de l'Europe entière.
- **Développer le réseau de Villes**
Les 3 villes majeures que sont Nevers, Bourges et Moulins constituent depuis des années un réseau de villes qui, par le TGV, s'en trouvera renforcé, valorisant leurs atouts communs, formations croisées et attractivité du territoire.

- **Accroître l'attractivité par le tourisme**

Nevers reçoit chaque année 200 000 visiteurs du monde entier en pèlerinage à la chasse Sainte Bernadette. Par une meilleure accessibilité du territoire, l'impact des pèlerinages ne peut être que bénéfique à l'économie locale.

- **La LGV facilitera les projets émergents dans le domaine des loisirs liés à l'automobile.**

- **Augmenter la part de l'économie résidentielle**

Le développement de la mobilité par l'arrivée de nouvelles populations résidentielles est une des conséquences attendue ; elle constituera une composante loin d'être négligeable pour le développement territorial local qui souffre d'une diminution de sa démographie, d'où accroissement de la consommation, des services à la population et une meilleure utilisation des équipements publics.

- **Favoriser les échanges ferroviaires frets**

En dégageant des sillons sur les axes Est/Ouest (Tours/Lyon), Nord/Sud (Paris/Clermont), l'activité ferroviaire liée au fret pourra être renforcée avec la modernisation de la liaison Nevers/Chagny (ceinture Sud de l'Île-de-France). Le Technocentre de Nevers s'en trouvera conforté pour la maintenance des équipements TER.

Premier bilan d'étape du débat public POCL

Le projet de RFF, qui fait l'objet du débat public, vise à désaturer la LGV Paris-Lyon et desservir par la grande vitesse 13 villes du "grand centre" de la France

Le débat public concerne **5 régions, 16 départements et environ 17 millions de personnes.**

Début décembre, **16 réunions publiques** ont déjà eu lieu depuis l'ouverture du débat, le 3 octobre dernier :

- elles ont réuni **plus de 12 000 personnes**,
- **plus de 260 000 pages** ont été consultées sur le site internet du débat public,
- **plus de 550 avis et contributions** ont été publiés sur ce site,
- **50 "cahiers d'acteurs"** ont été rédigés par des personnes morales (collectivités, associations, chambres consulaires...).

Le débat a déjà suscité, depuis septembre 2011, **900 articles et émissions de radio et de télévision.**



Le scénario "médian" est choisi par la SNCF dans son cahier d'acteurs du 5 décembre 2011 : une excellente nouvelle pour Nevers et la Nièvre !



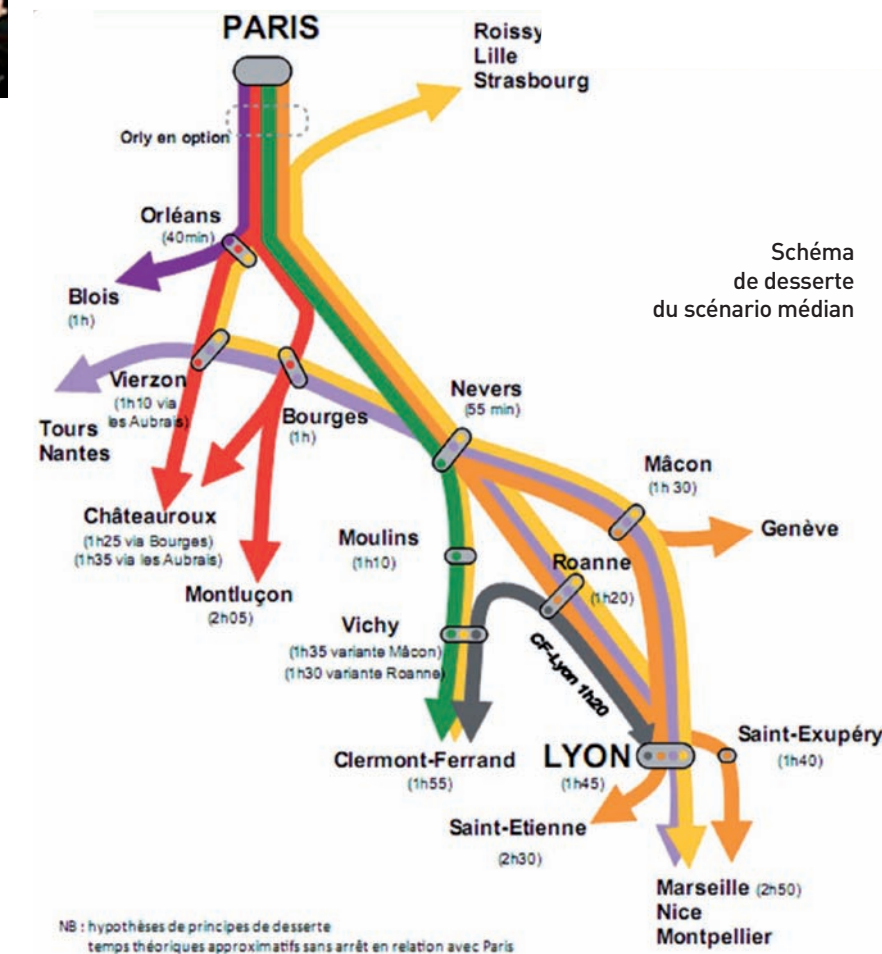
Les quatre scénarii

Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Bourgogne (Côte d'Or, Nièvre, Saône-et-Loire et Yonne) se prononcent pour la réalisation de la LGV POCL en privilégiant le scénario Médian. Elles sont opposées farouchement à la réalisation du scénario Ouest/Sud. Celui-ci cumule tous les défauts : plus cher, moins rentable avec un temps de parcours le plus long et le moins respectueux de l'environnement.

Pour la CCI de la Nièvre, le tracé prioritaire est le tracé Médian

Incontestablement, c'est le tracé qui répond le mieux aux différentes problématiques et objectifs pour la Nièvre : celui qui porte le meilleur potentiel de développement économique.

- C'est le moins onéreux pour la SNCF et RFF, ce qui, dans le contexte actuel, est un atout majeur (12,2 milliards €).
- C'est celui qui implique, en conséquence, une moindre contribution financière des Collectivités Locales.
- C'est le plus rapide (avec le tracé Est), mettant Nevers à 55 mn de Paris ou de Lyon, les grands aéroports à moins d'une heure et 15 mn ; c'est évidemment le plus court (450 km).
- C'est le tracé le plus respectueux de l'environnement.
- C'est enfin le tracé le plus rentable (avec le tracé Est) car les perspectives de trafic supplémentaire liées aux nouveaux



voyageurs seront accrues de manière substantielle (6,1 millions de voyageurs), soit 20% de plus que les autres tracés.

La gare intermédiaire

Compte tenu de l'impossibilité de créer une gare TGV à Nevers, la CCI considère que la gare intermédiaire au Sud de l'agglomération de Nevers devra se situer dans un triangle Mars-sur-Allier - Saincaize - Magny-Cours :

- **Magny-Cours** pourra offrir une con-

nexion aisée à l'A77 (Moulins à 40 km), avec des réserves foncières importantes ;

- **Saincaize / Mars-sur-Allier** pourra offrir une connexion directe avec le réseau des TER Bourgogne Centre et Auvergne.

Les autres tracés

Le scénario Est présente un caractère nettement moins attractif pour la Nièvre en termes de développement économique. Le scénario Ouest, pourrait être envisageable à priori.