

# LGV POCL

**Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon**



## DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE

Ce dossier a pour objectif de permettre aux élus de mieux appréhender leur décision quant au choix du scénario de la LGV POCL.

Les photos regroupées et commentées ci-après reflètent les préoccupations de l'Association TGV Grand Centre Auvergne.

Par ce dossier qui vous est transmis, nous espérons pouvoir vous convaincre que le scénario OUEST est le meilleur pour l'aménagement des territoires et le moins pénalisant pour l'environnement.



# LGV POCL

## Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon

### DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE

#### Le débat public

De l'avis de tous, le débat a été exemplaire. Il a montré un véritable engouement populaire en faveur du projet, un soutien politique exceptionnel et une forte attente des milieux économiques.

Des 4 scénarios de tracé présentés au débat, le scénario ouest s'est détaché in fine comme la solution de compromis permettant de desservir au mieux les territoires concernés.

La Commission Mobilité 21 a confirmé sans réserve la pertinence du projet. Dans son rapport elle a bien souligné le large soutien populaire dont il bénéficie ainsi que le rôle fédérateur joué par l'Association pour faire émerger un scénario de quasi consensus, le scénario ouest.

#### Une phase d'études complémentaires

A l'issue du débat public, le conseil d'administration de RFF n'a pas souhaité choisir entre le scénario ouest et le médian. Une phase d'études complémentaires a alors été engagée afin d'éclairer le choix final. Le tracé médian a depuis l'origine été soutenu par SNCF et RFF. Il est très vite apparu que ces études n'avaient au fond que l'objectif de faire la promotion du tracé médian.

En dépit des arguments développés tout au long de cette phase d'études et du simulacre de concertation qui l'a accompagnée, leur présentation finale a manqué d'objectivité. L'Association s'en est publiquement émue et a formulé à de multiples reprises ses griefs rappelés brièvement ci-après.

**Les aspects économiques**, favorables au médian, s'appuient sur des données contestables ou insuffisantes. Ainsi, à titre d'exemple, il est inadmissible que la demande de l'Association d'intégrer aux prévisions de trafic du scénario ouest le potentiel issu de la zone d'influence de la ligne classique Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT) ait toujours été refusée sans raison valable. Ils ont conduit le comité de pilotage des études sous l'égide du Préfet coordinateur à se prononcer en faveur du tracé médian.

**Le volet Aménagement du Territoire** a été relégué au second plan. Le scénario ouest en est pourtant le meilleur vecteur. Il dessert toutes les villes sans en exclure une seule ce qui n'est pas le cas du Médian qui exclue la desserte de Montluçon, Châteauroux et Limoges.

**Concernant le jumelage d'infrastructure**, nous regrettons que nos propositions visant à mieux utiliser les couloirs d'infrastructures existantes n'aient pas été suffisamment approfondies : jumelage avec l'infrastructure de l'aérotrain au nord d'Orléans, avec l'A71, avec la N20 et la ligne classique POLT à la traversée de la Sologne. Il est pourtant aisé d'apercevoir sur les photos qui vont suivre l'espace potentiel de jumelage des infrastructures.

#### ASSOCIATION TGV Grand Centre Auvergne

Créée en 2007, elle regroupe la très grande majorité des collectivités, des parlementaires et des forces économiques du grand centre.

Ses membres ont rapidement perçu la pertinence du projet POCL.

Soutenu par ses deux piliers, le doublement de la ligne Paris Lyon à limite de saturation et l'aménagement du territoire, ils représentent à leurs yeux une occasion unique, une chance historique pour enrayer le déclin du grand centre de la France.

Dans son soutien au projet, l'Association a toujours travaillé dans un esprit non partisan.

#### COMPOSITION DE L'ASSOCIATION

Actuellement l'association compte **580 adhérents**

**4 Membres grands soutien** (SNCF, Caisse des dépôts et consignations du Centre et d'Auvergne, ville de Clermont-Ferrand)  
**12 Sénateurs**  
**19 Députés**  
**3 Régions** (Centre, Bourgogne, Auvergne) et 2 Conseillers Régionaux  
**11 Conseils Généraux** et 18 Conseillers Généraux  
**19 Chambres Consulaires**  
**58 Maires**  
**6 villes + de 30.000 ha** : Orléans, Bourges, Nevers, Clermont-Ferrand, Roanne, Montluçon  
**155 Communes**  
**9 Communautés d'agglomération**  
**29 Structures intercommunales**  
**34 Associations** (MEDEF, TGV, CGPME, etc.)  
**110 entreprises** dont 36 de plus de 100 salariés  
**90 particuliers**

**Concernant l'aspect environnemental**, nous contestons la présentation selon laquelle la préservation de l'environnement serait meilleure avec le tracé médian.

**Les contre expertises** menées à la demande de l'Association ont pourtant montré l'intérêt et la faisabilité de toutes ces solutions.

L'épouvantail de la traversée d'une zone Natura 2000 en Sologne a été démonté par une passionnante étude réalisée à la demande de l'Association.

Par ailleurs, des arguments fallacieux comme la présence d'un centre équestre fédéral à Lamotte-Beuvron sur le tracé ouest ont été montés en épingle. Pourtant, une bande vierge de 1 à 2 km de largeur entre ce centre et l'A71 permet certainement d'y insérer l'emprise d'une LGV (voir les photos du dossier pg 5 à 22).

Enfin, nous nous insurgeons contre la sous-estimation des conséquences dramatiques sur les terres agricoles impactées par le médian, notamment à la traversée du Pays Fort et du Sancerrois et de ses vignobles.

Ce paysage magnifique au relief vallonné particulièrement inadapté au tracé d'une ligne nouvelle, vierge de grandes infrastructures, est menacé de subir des balafres importantes dues à la LGV Paris Lyon et aux raccordements imaginés pour rejoindre les agglomérations tenues à l'écart du tracé principal dans ce scénario.

### **Le choix du tracé, une décision d'une extrême importance, de portée historique.**

Les élus de la Région Centre, seule Région directement concernée par les conséquences du choix de tracé en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, ne pourront admettre que leur avis quasi-unanime en faveur du tracé ouest ne soit pas pris en compte.

Aussi, nous espérons que ce « fly-road-tour », « reportage photo » à la fois vu du ciel et pris sur le terrain alimentera votre réflexion.

Par le dossier qui vous est transmis, nous espérons vous avoir convaincu que le scénario OUEST est le meilleur pour l'aménagement des territoires et le moins pénalisant pour l'environnement.

Ont participé à l'élaboration de ce dossier :

La Région Centre Val de Loire, les Départements du Loiret, du Cher, de l'Indre, l'Agglomération d'Orléans, la Ville d'Orléans.

Crédits photos : Les crédits photos satellites sont des extractions du Site Bing Cartes. Les crédits des photos aériennes sont toutes attribués à M. Benoit VOISIN. Les photos de terrain sont pour la plupart la propriété de l'Association TGV Grand Centre Auvergne. Les autres sont indiqués en commentaire de photos.

### **La ZONE au Nord d'ORLEANS**

**Historique de l'aérotrain :**  
Développement technique et essai d'un train rapide sur coussin d'air en 1967.

**Pourquoi le longer :**  
Actuellement à l'abandon, il défigure le paysage local et n'a plus d'utilisation.

### **La ZONE au Sud d'ORLEANS**

**A71, RN20, Voie Ferrée.**

**Historique :**  
Infrastructures construites au XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle.

**Pourquoi les jumeler :**  
Pour réduire au maximum les nuisances et les impacts.

### **LE SANCERROIS ET LE PAYS FORT**

**Historique :** assise géologique mésozoïque (secondaire) du jurassique supérieur (150 à 130 millions d'années) avec quelques épicentres de séismes confirmant l'activité tectonique encore actuelle de la faille de Sancerre.

**Pourquoi les sauvegarder :**  
Territoires vierges et vallonnés composés d'exploitations viticoles renommées.

Paysages de caractères aux AOC reconnues (Crottin de Chavignol).

# SOMMAIRE

## **ZONE 1**

page 7 à 28

### **Tracé OUEST**

- Du sud de l'Île de France, via Etampes jusqu'à Artenay au nord d'Orléans, le long de l'aérotrain, avec deux options de contournement par l'ouest d'Orléans et une option de passage par voie ferrée existante en gare des Aubrais.

## **ZONE 2**

page 29 à 74

### **Tracé OUEST**

- Point de départ : Echangeur d'Olivet au sud d'Orléans en direction de Vierzon, le long des infrastructures existantes, à savoir l'A71, la voie ferrée puis la RN20.
- Avec bifurcation au sud de Theillay, vers Bourges, puis le long de la RD2076 vers Saincaize.

## **ZONE 3**

page 75 à 113

### **Tracé MEDIAN**

- Point de départ : du sud de l'Île de France, via Etampes puis au sud de Pithiviers, par le Gâtinais, jusqu'à Briare au nord de la Loire.
- Au sud de la Loire à travers le Pays Fort et le Sancerrois vers Bourges.

## **Conclusion Générale**

page 115 à 116

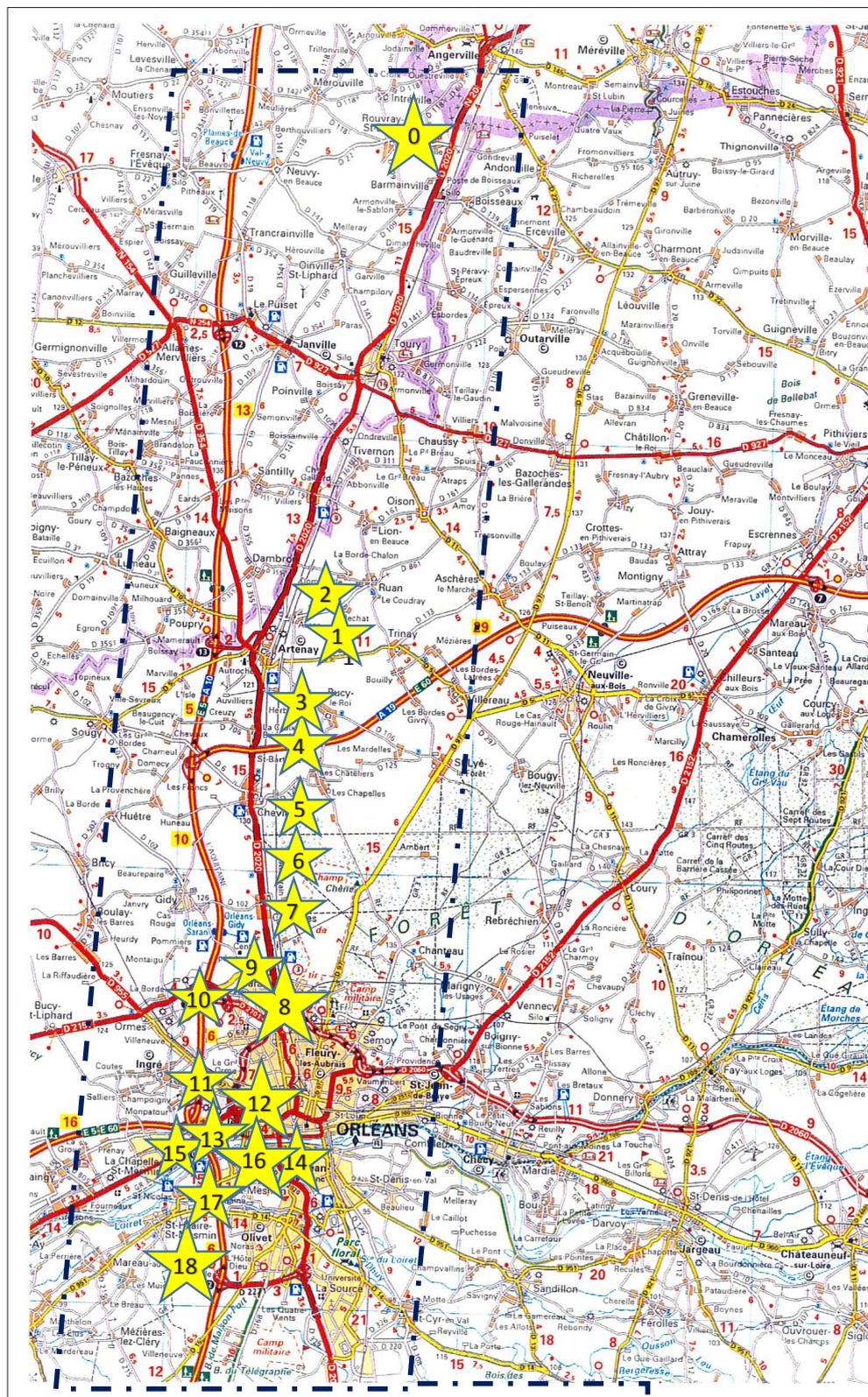


# **ZONE 1**

## **Tracé OUEST**

- **Du sud de l'Île de France, via Etampes jusqu'à Artenay au nord d'Orléans, le long de l'aérotrain, avec deux options de contournement par l'ouest d'Orléans et une option de passage par voie ferrée existante en gare des Aubrais.**

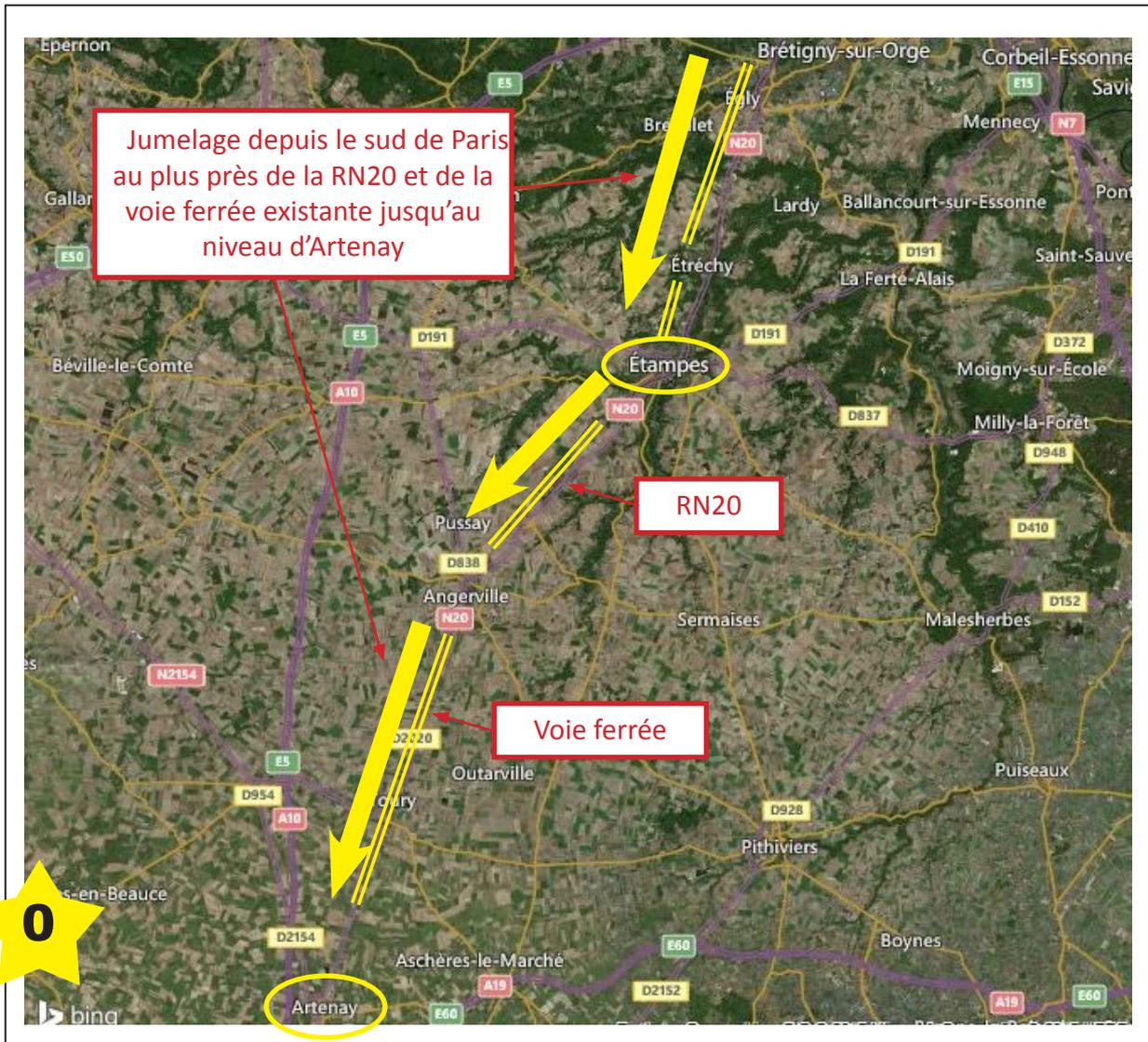
TRACE OUEST – Du sud de l’île de France, via Etampes jusqu’à Artenay au nord d’Orléans, le long de l’aérotrain, avec deux options de contournement par l’ouest d’Orléans et une option de passage par voie ferrée existante en gare des Aubrais.



Référence photos

- 0. : Photos 001
- 1. : Photos 002 à 005
- 2. : Photos 006 à 008
- 3. : Photo 009
- 4. : Photos 010, 011
- 5. : Photos 012, 013
- 6. : Photo 014
- 7. : Photo 015
- 8. : Photo 016 à 017
- 9. : Photos 018, 019
- 10. : Photo 020
- 11. : Photo 021
- 12. : Photo 022
- 13. : Photos 023, 024
- 14. : Photo 025
- 15. : Photos 026 à 030
- 16. : Photo 031
- 17. : Photos 032 à 033
- 18. : Photos 034 à 037

Fuseau Ouest  
Zone d'étude



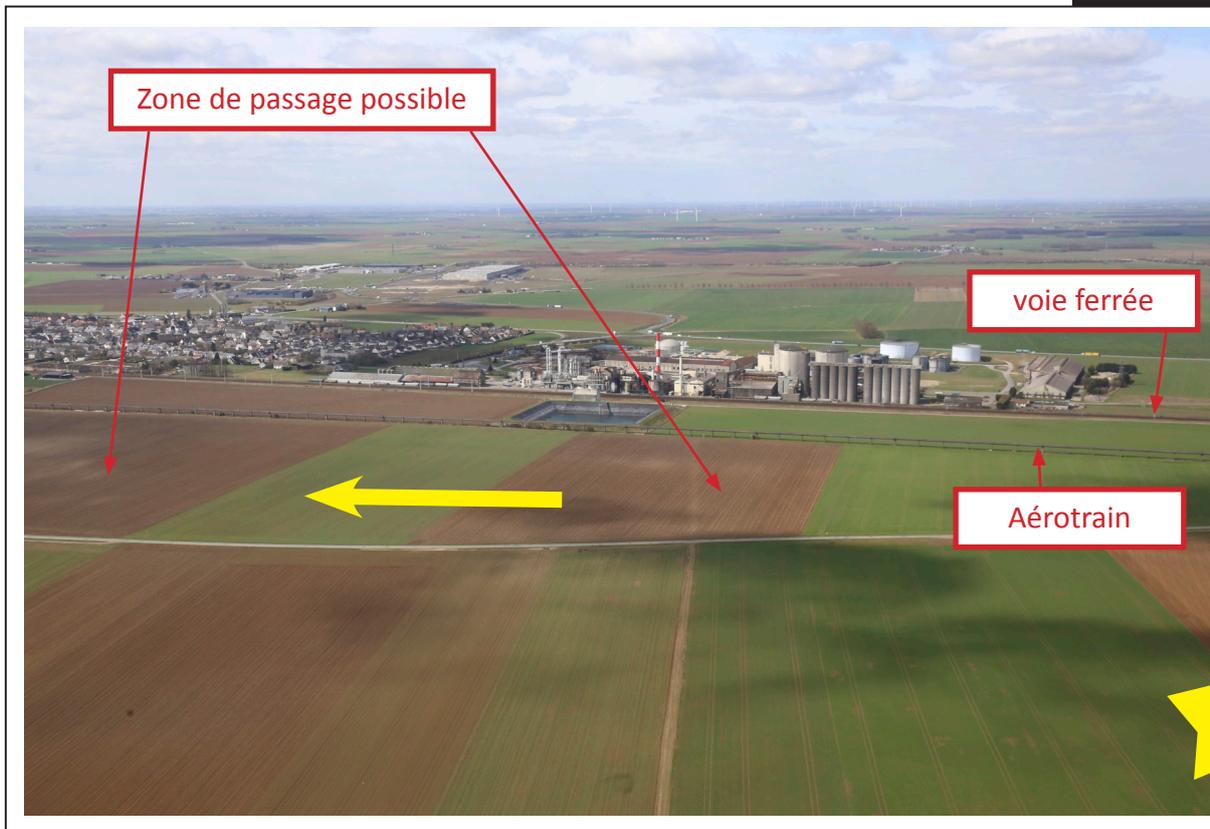
Du sud de Paris à Artenay, le long des infrastructures existantes.

N°002

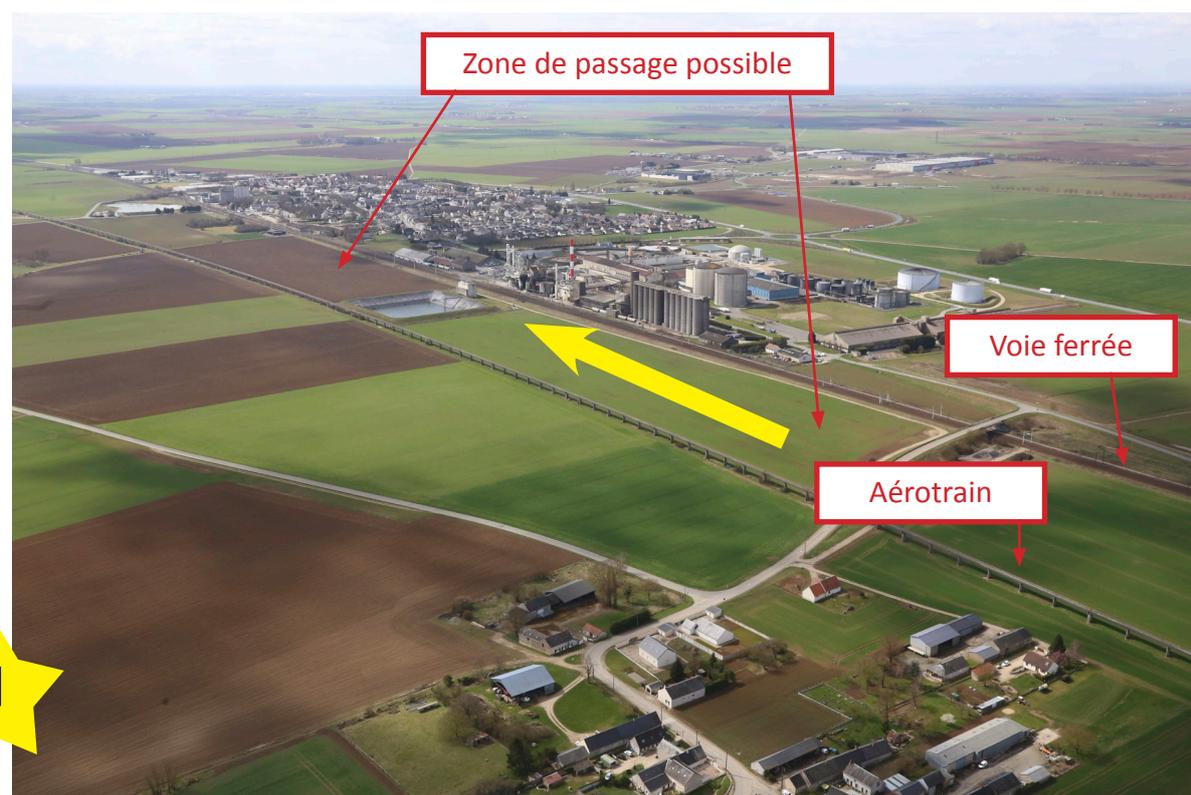


Arrivée par le nord est sur Arténay, au nord d'Orléans.

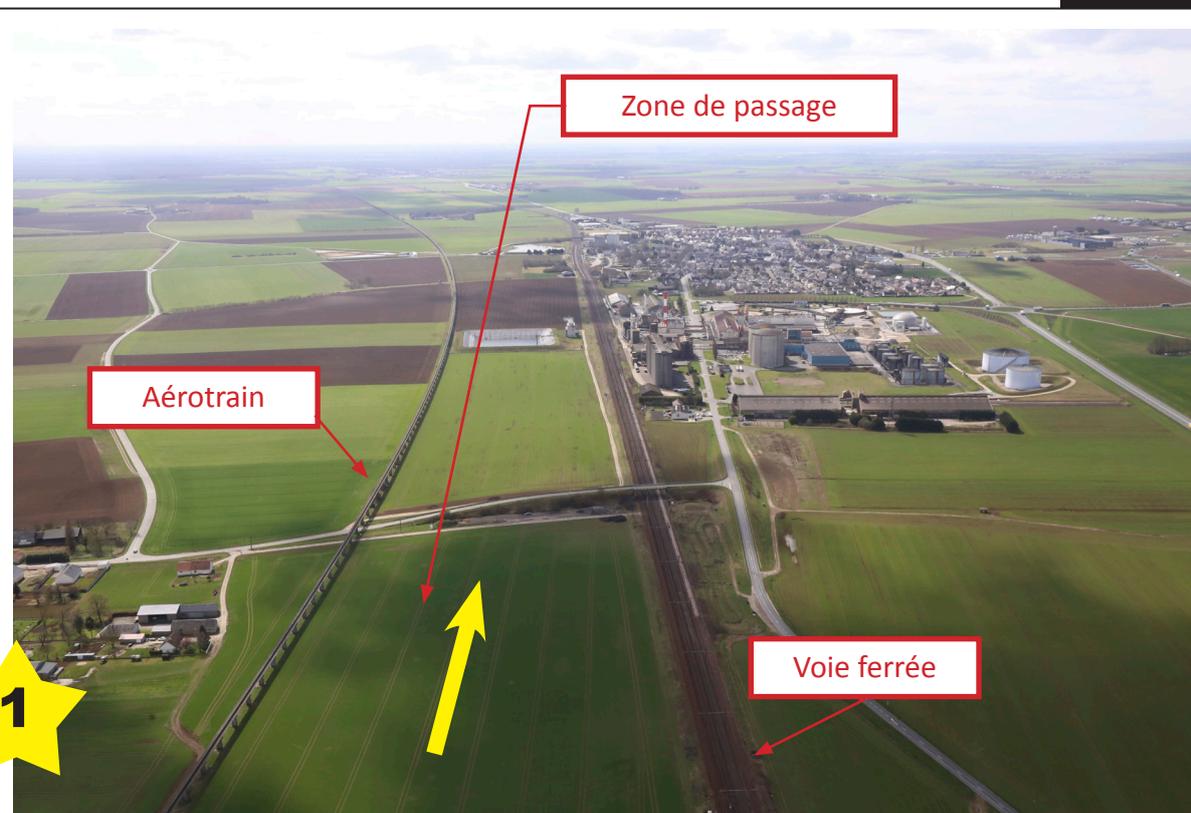
N°003



Arténay. Aérotrain en premier plan au sol. Grandes plaines. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

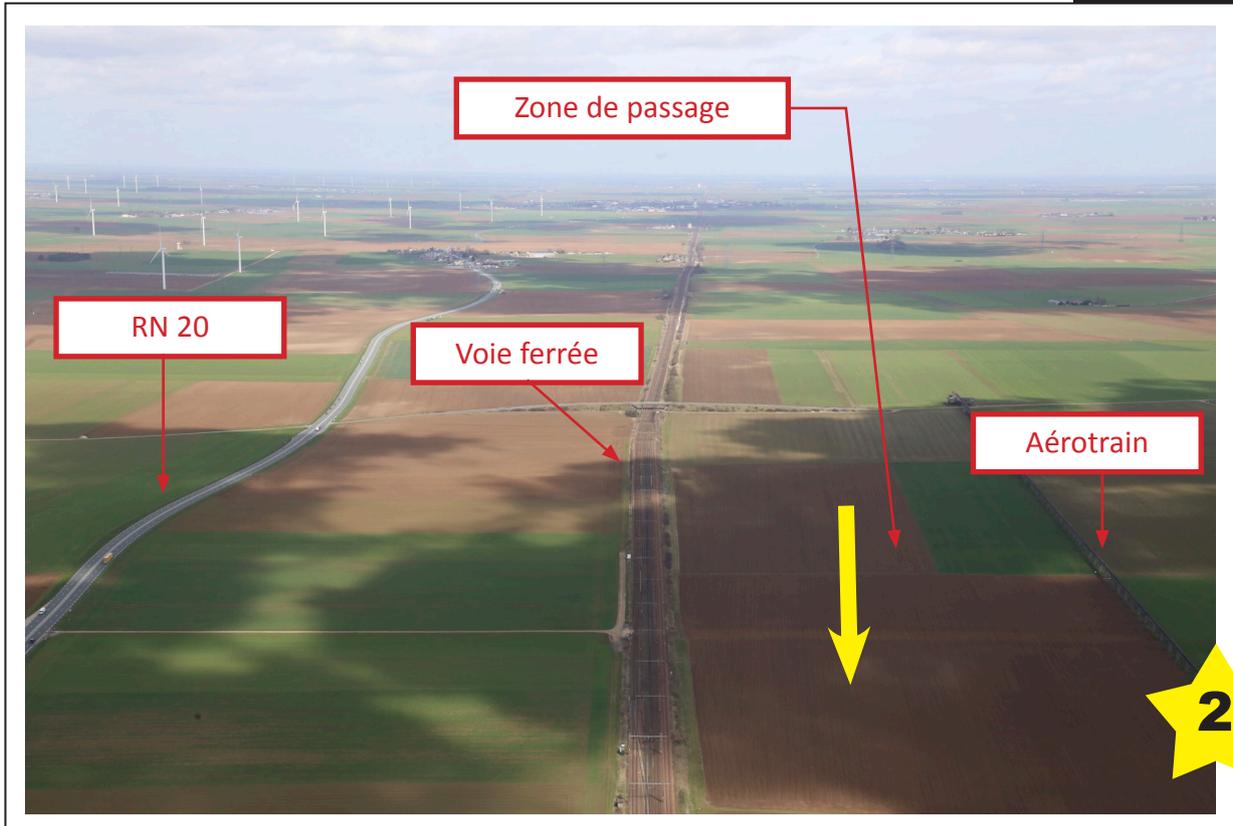


Aérotrain en premier plan. Voie ferrée le long d'Artenay. RN20 derrière Artenay. Possibilité de passage en lieu et place de l'aérotrain. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.



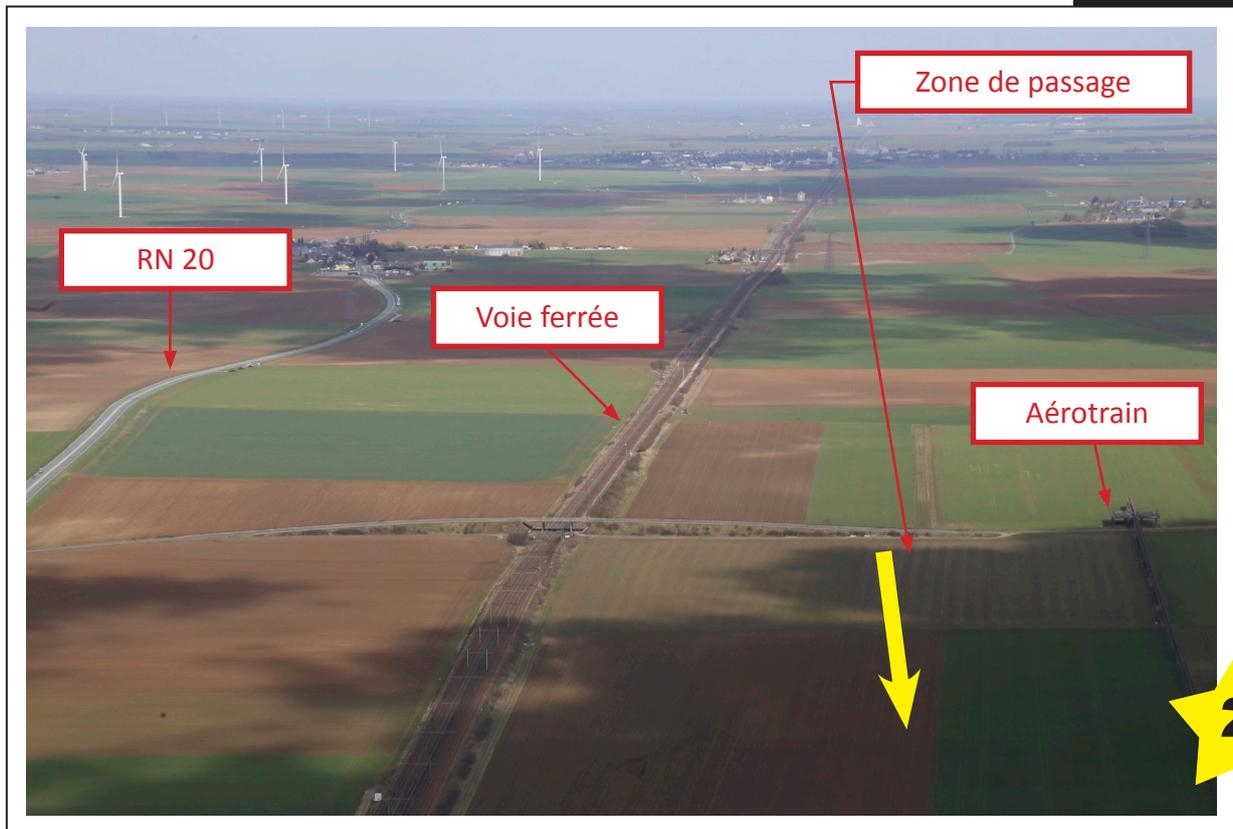
Vue vers le Sud. Aérotrain à gauche. Voie ferrée le long d'Artenay. RN20 à droite d'Artenay. Possibilité de passage de LGV au droit de l'aérotrain, voire en lieu et place de celui-ci. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

N°006



Vue vers le nord. RN 20 à gauche. Voie ferrée POLT au centre. Début de l'aérotrain à droite. Excellent passage possible pour le tracé OUEST de la LGV. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

N°007



Vue rapprochée. Village de Château Gaillard sur RN 20 à gauche. Voie ferrée POLT au Centre. Début de l'aérotrain à droite. Excellent passage possible pour le tracé OUEST de la LGV. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

N°008



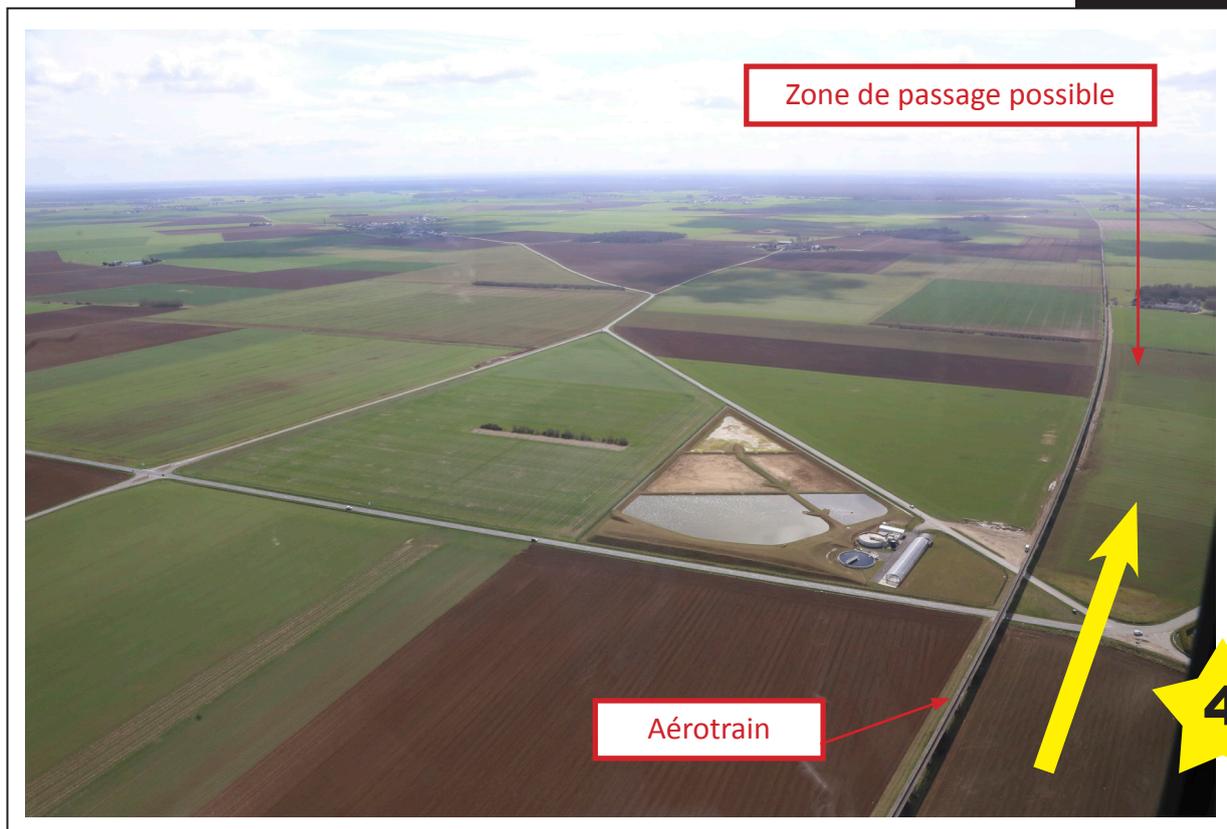
Début de l'Aérotrain au sol. Vue vers le Nord. Crédit photo : site de l'aérotrain. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

N°009



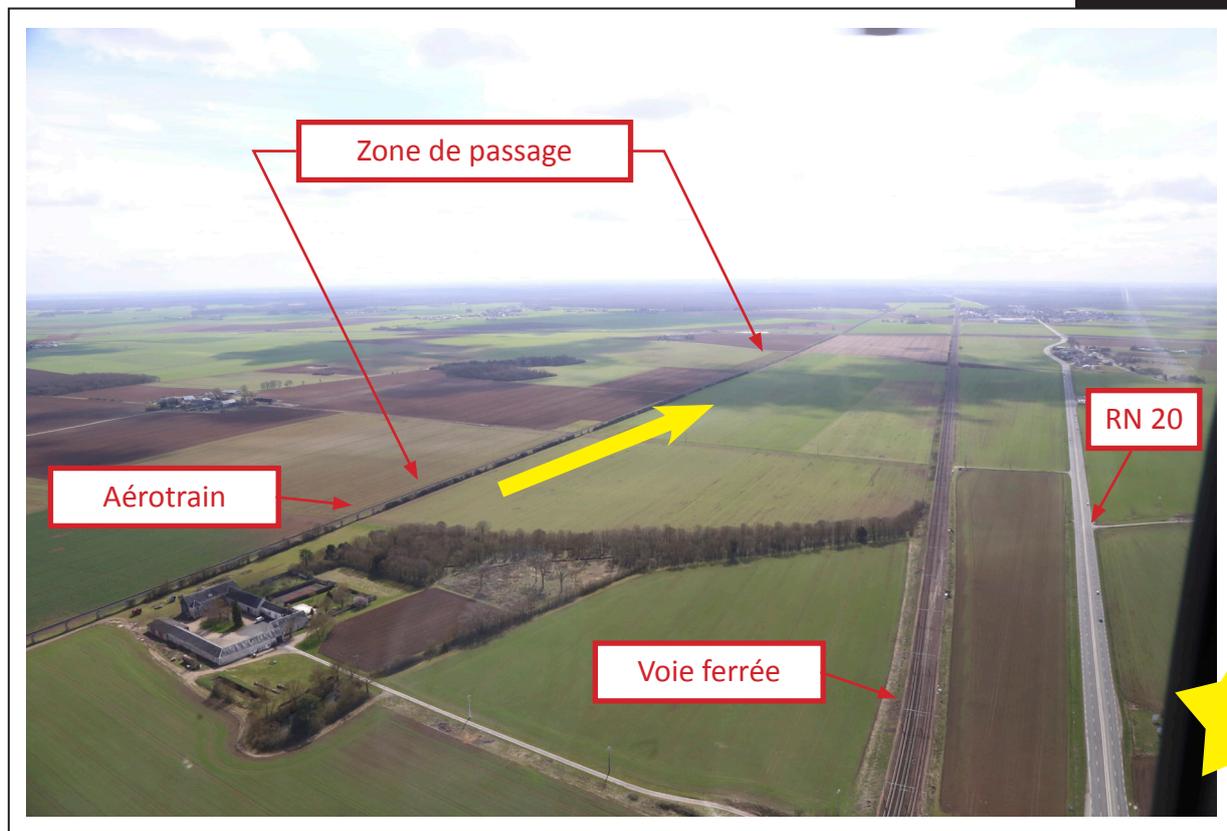
Au sud d'Artenay, vue vers le nord sur Artenay en fond. Crédit photo : site de l'aérotrain. Passage possible de la LGV au droit de l'aérotrain.

N°010



Entre Artenay et Orléans. En Direction d'Orléans. Aérotrain à droite. Excellent passage pour le tracé Ouest de la LGV.

N°011

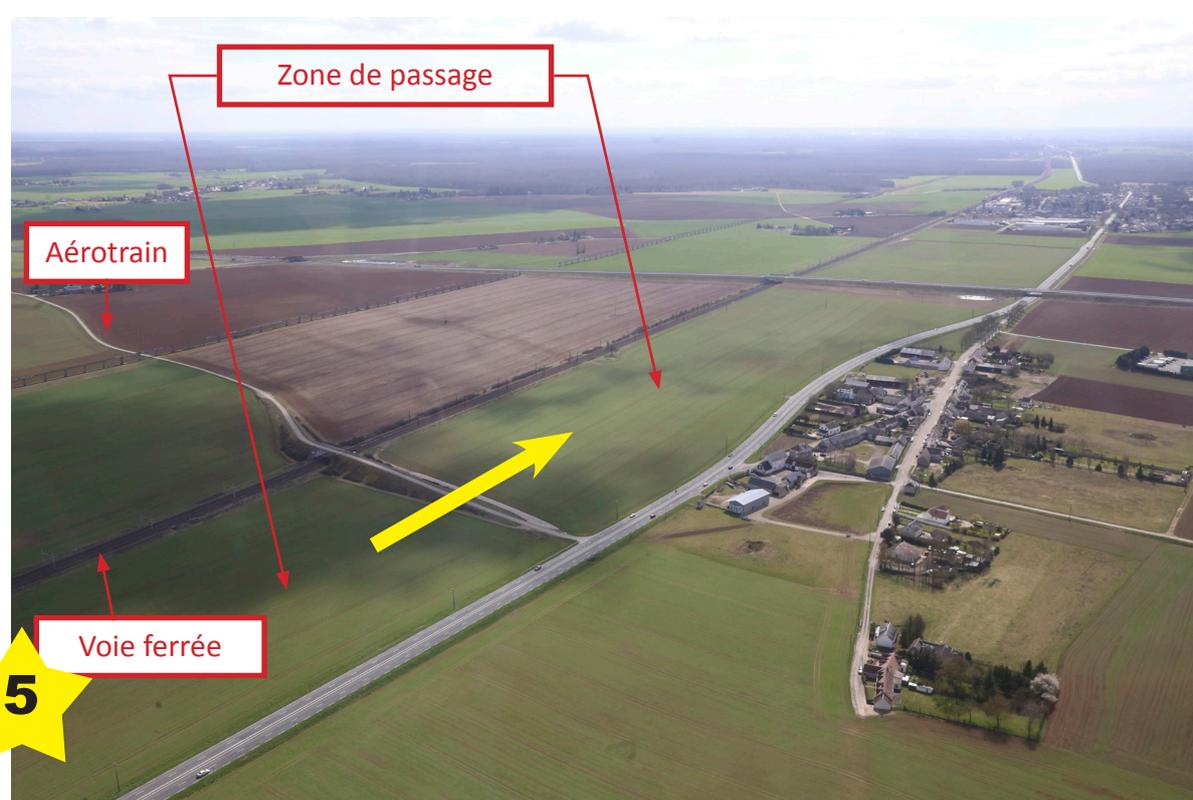


Entre Artenay et Orléans. En Direction d'Orléans. Aérotrain à gauche. Voie ferrée au centre. RN 20 à droite. Excellent passage pour le tracé OUEST de la LGV



5

Vers Chevilly. Crédit Photo : M. PANO, Site de l'aérotrain. Entre Artenay et Orléans. En Direction d'Orléans.



5

Aérotrain à gauche. Voie ferrée au centre. RN 20 sur la droite des 2 autres infrastructures. Croisement avec A19. Au centre Chevilly. En fond Cercottes. Excellent passage pour le tracé OUEST de la LGV.

N°014



6

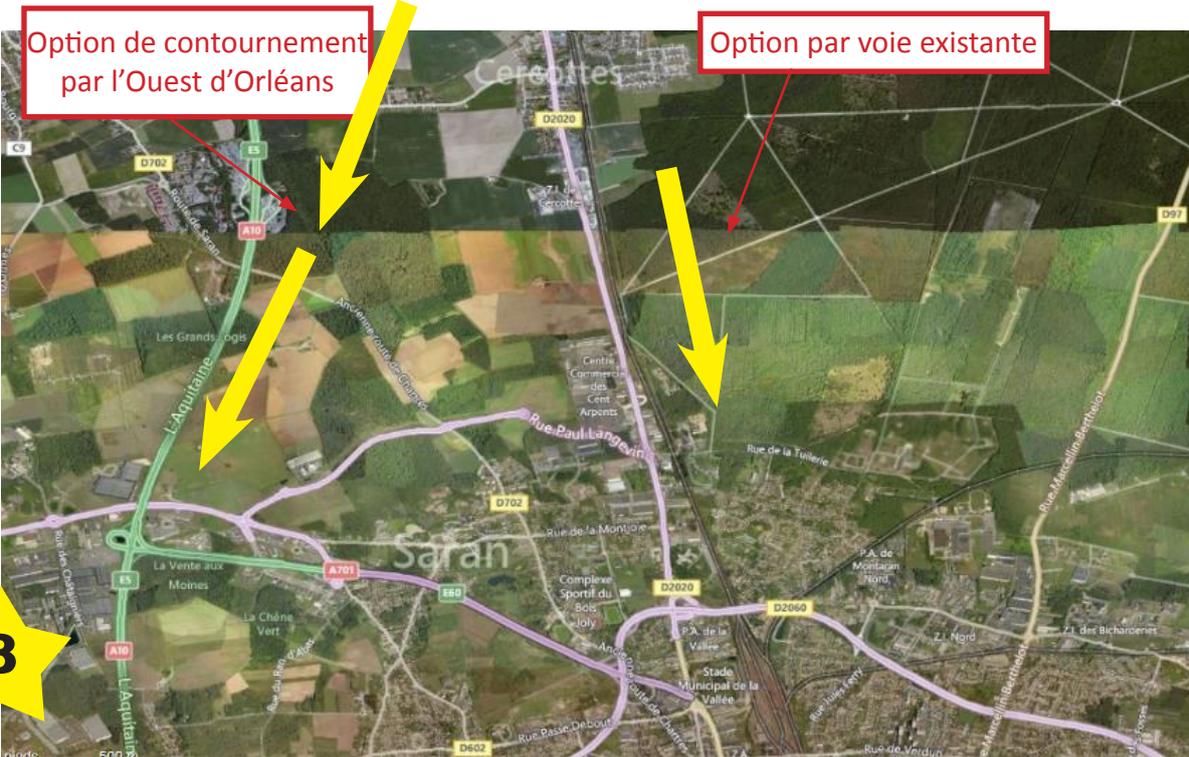
Crédit photo : site de l'aérotrain. Grandes plaines alentour. Excellent passage pour le tracé Ouest de la LGV. Entre Chevilly et Cercottes.

N°015

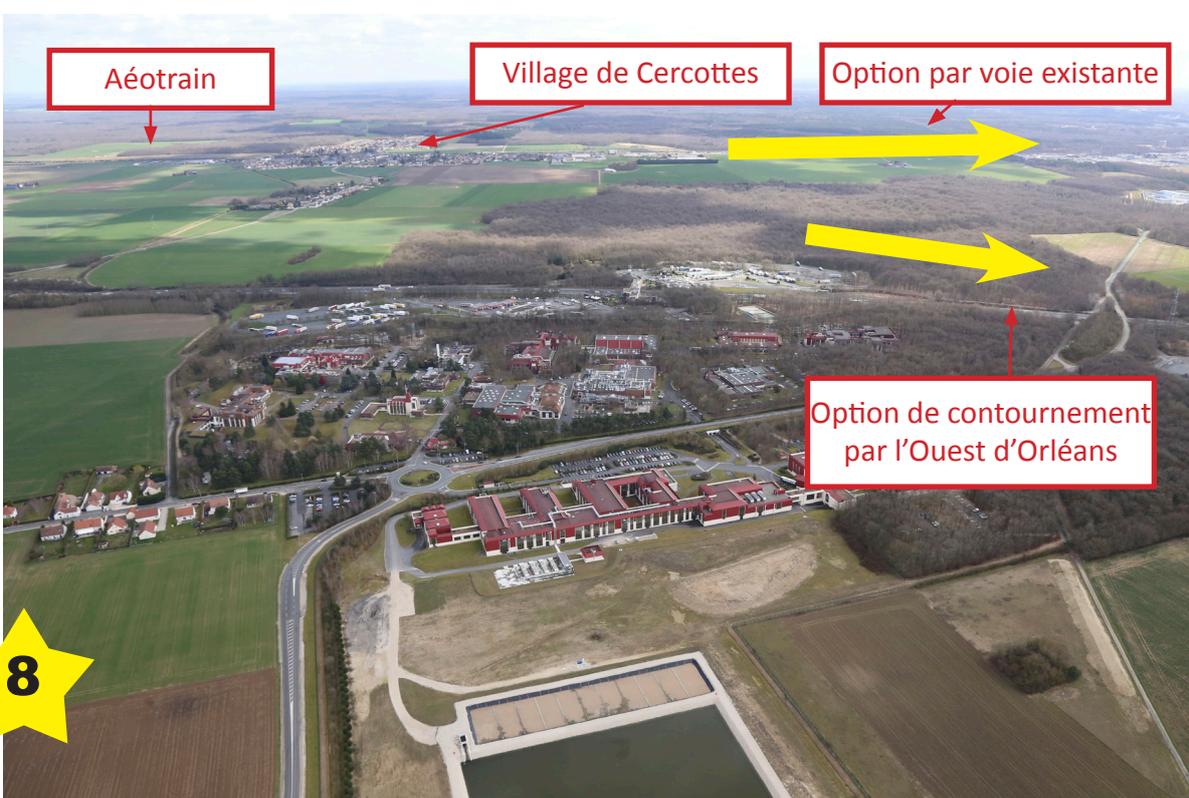


7

Les 3 infrastructures : en premier plan : RN20, en second plan : la voie ferrée, en fond : l'aérotrain. L'A71 n'est pas loin non plus. Entre Cercottes et l'entrée d'Orléans.



8



8

Option de contournement par l'Ouest d'Orléans. Au premier plan ZA de Gidy. Au centre l'A10. Cercottes en fond avec Aérotrain et la RN 20.

N°018



Option de contournement par l'Ouest d'Orléans. Entre Cercottes et Saran, en s'écartant de la RN20, le long de l'A10 en descendant vers Orléans.

N°019

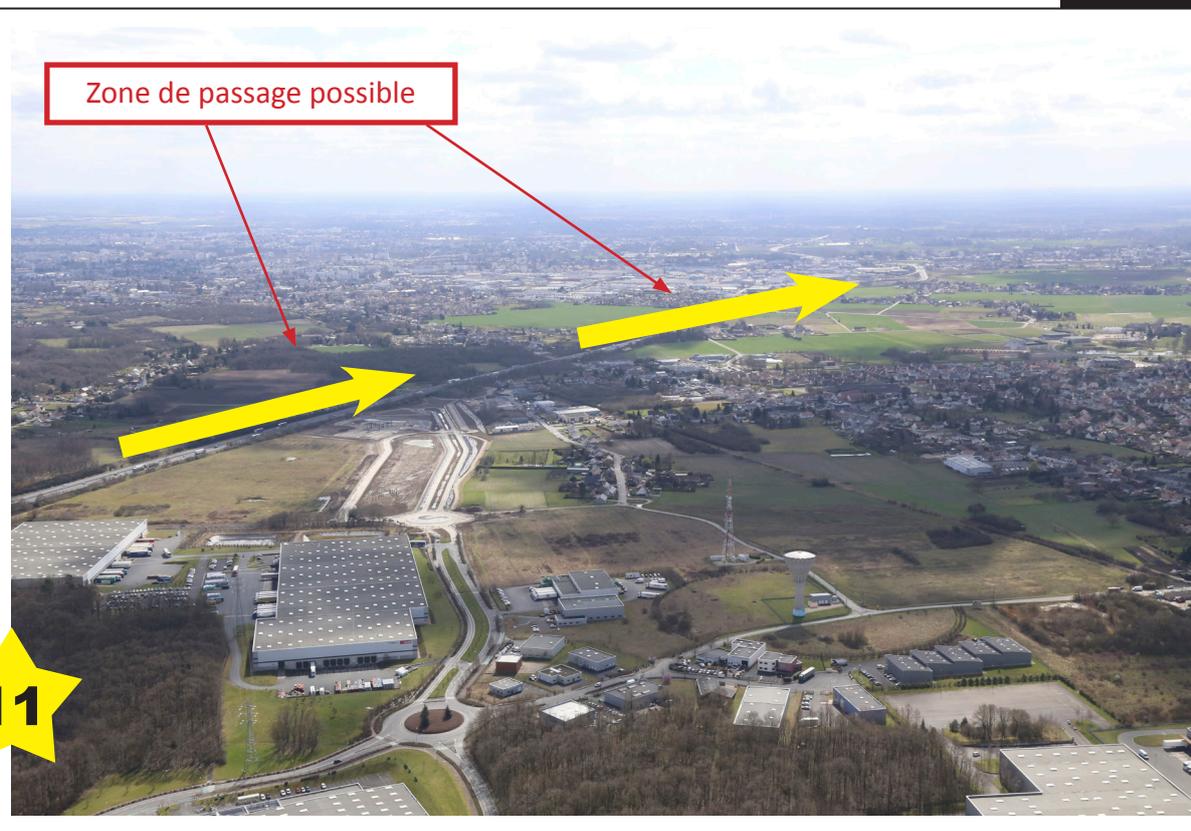


Entre Saran, Ormes et A10. Saran et A10 en milieu de plan. Nord d'Orléans en fond



10

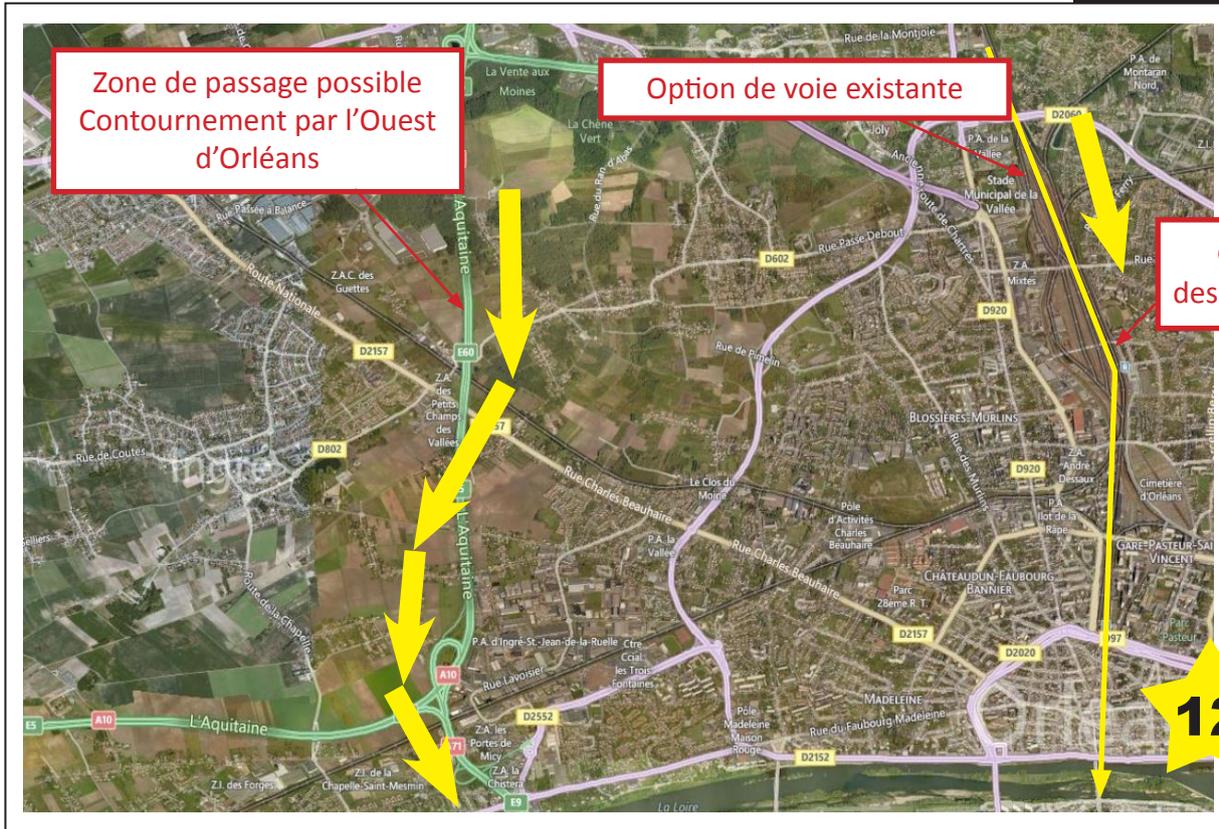
Echangeur Saran. Croisement A10 A701 et N157



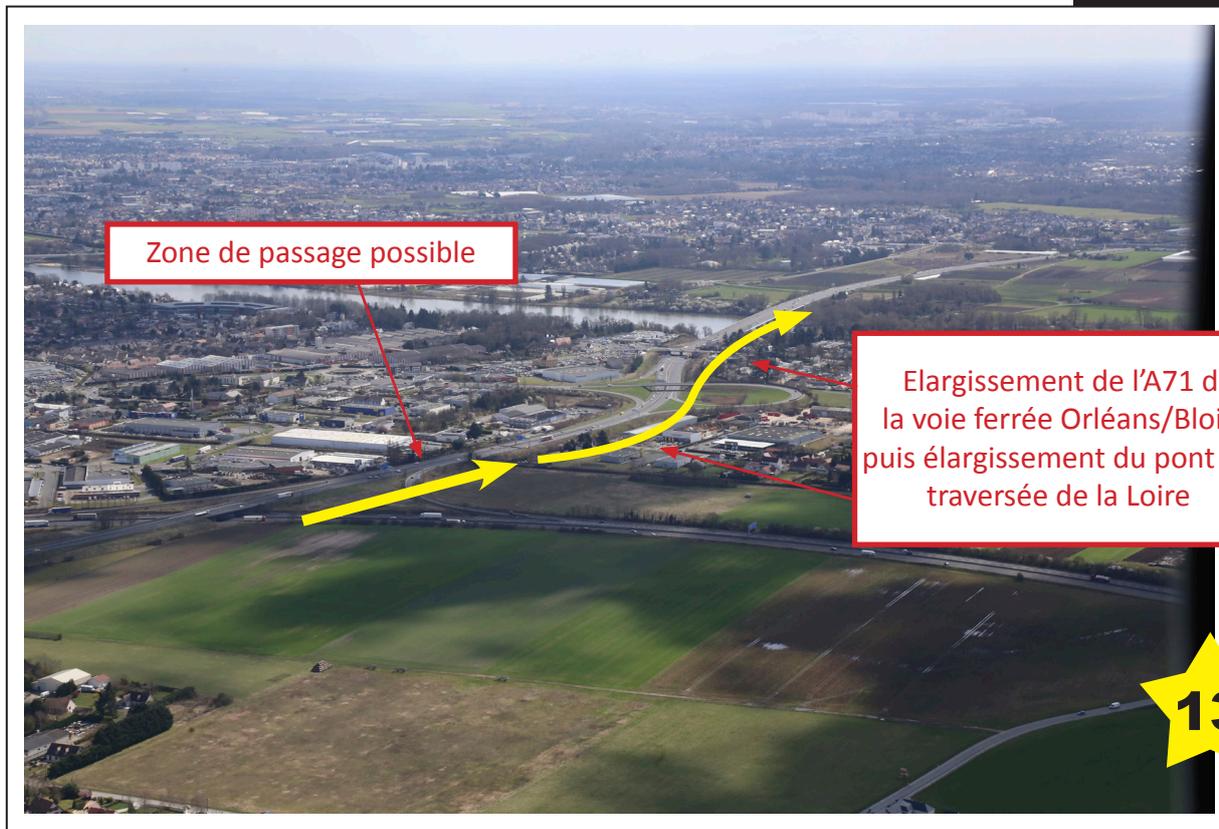
11

St Jean de la Ruelle en fond et A10 à gauche.

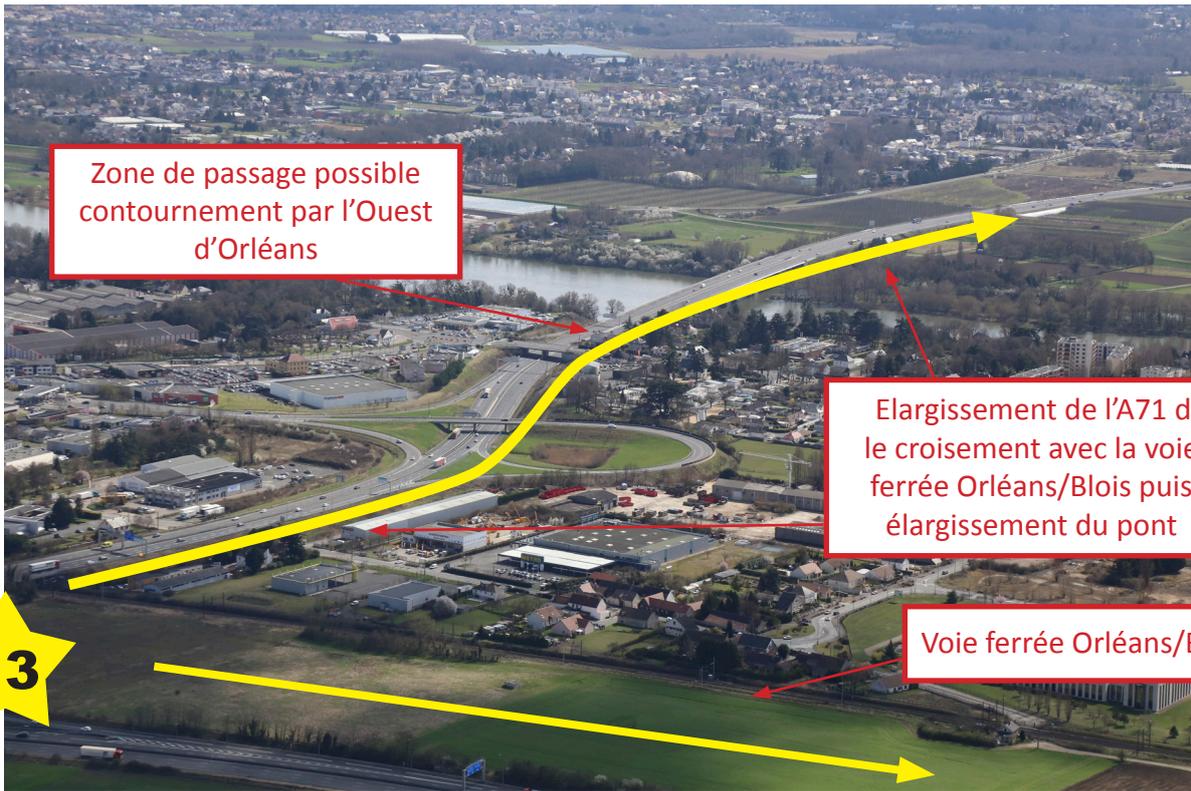
N°022



N°023

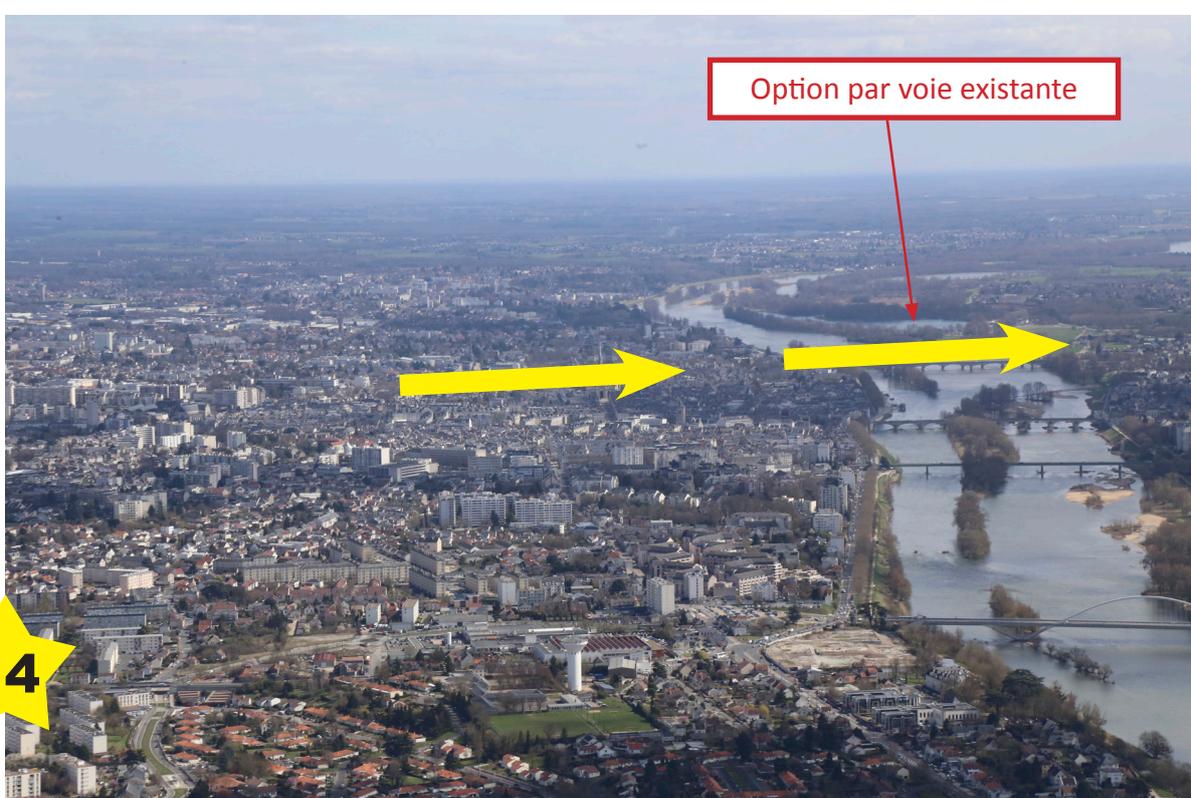


Passage de la Loire. Echangeur A10 A71. Croisement avec la N152. Passage LGV Ouest Orléans en élargissant le pont existant avec élargissement de l'A71 dès la voie ferrée Orléans/Blois puis élargissement du pont de traversée de la Loire



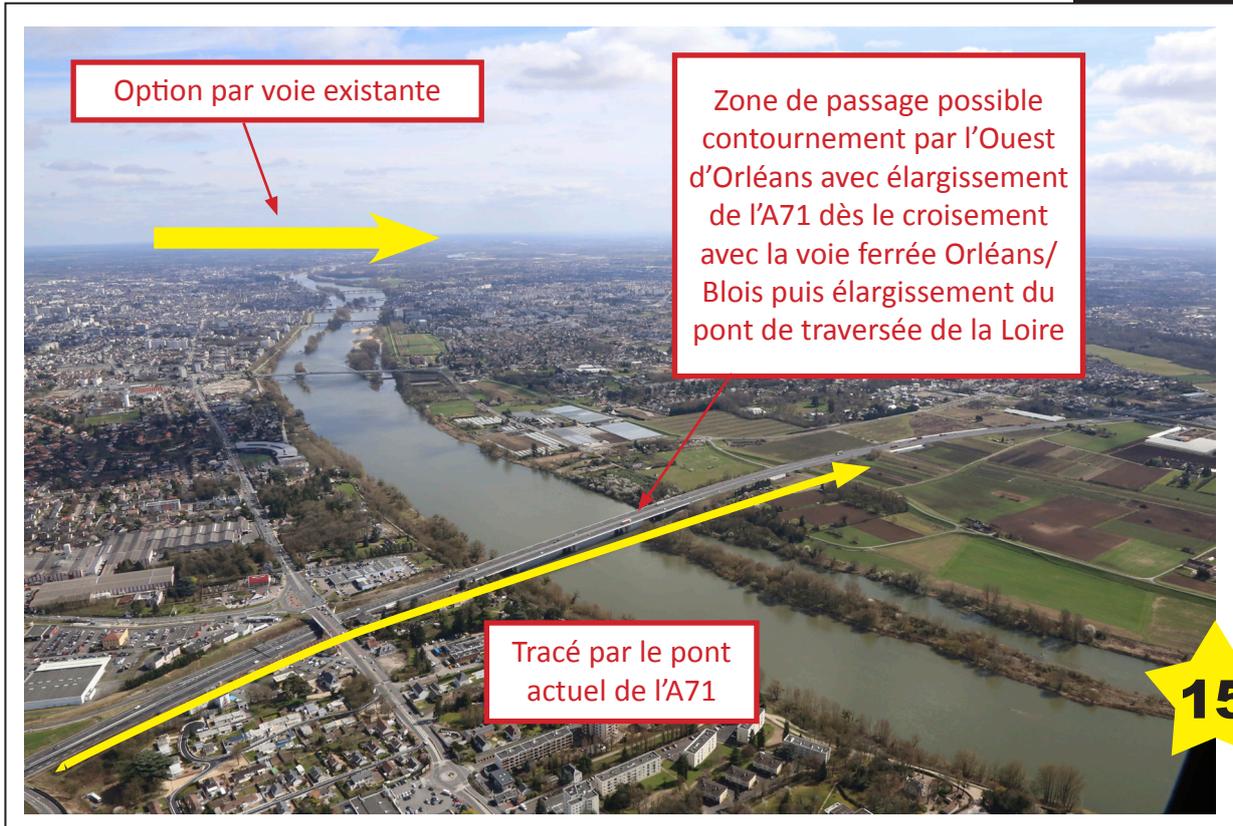
13

Passage de la Loire. Echangeur A10 A71. Croisement avec la N152. Passage LGV Ouest Orléans en élargissant le pont existant. Vue rapprochée avec élargissement de l'A71 dès le croisement avec la voie ferrée Orléans/Blois puis élargissement du pont de traversée de la Loire



14

Orléans



Passage LGV Ouest Orléans en élargissant le pont existant. Vue rapprochée

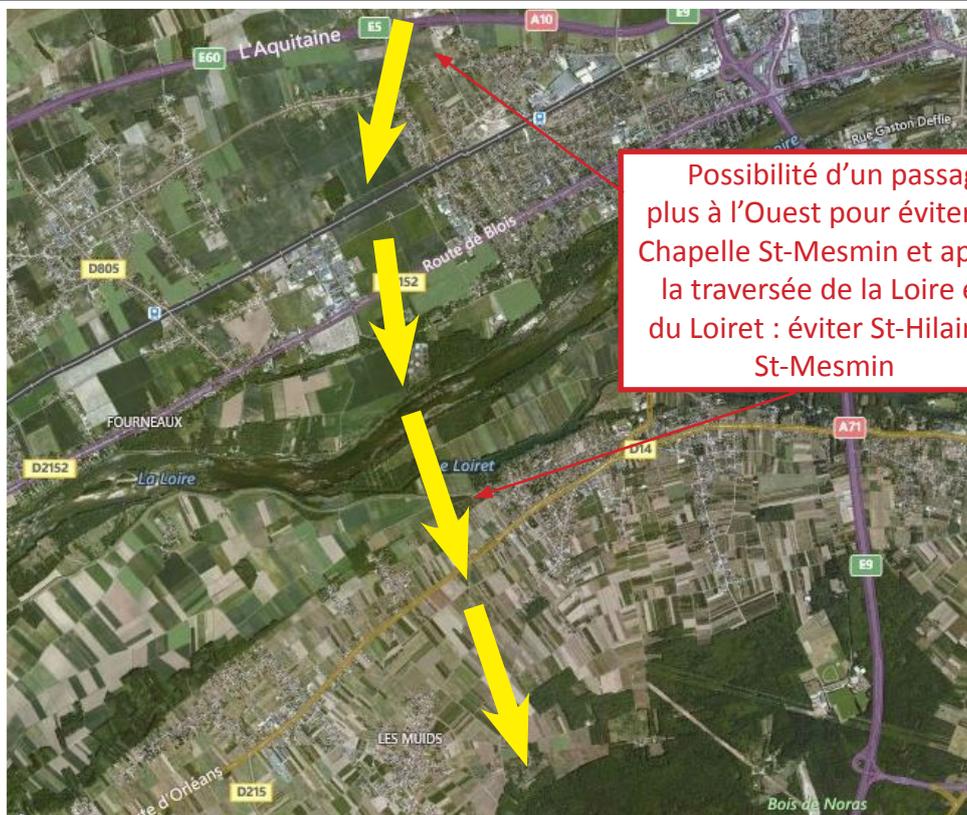


Passage LGV Ouest Orléans en élargissant le pont existant. Vue rapprochée avec élargissement de l'A71 dès le croisement avec la voie ferrée Orléans/Blois puis élargissement du pont de traversée de la Loire



15

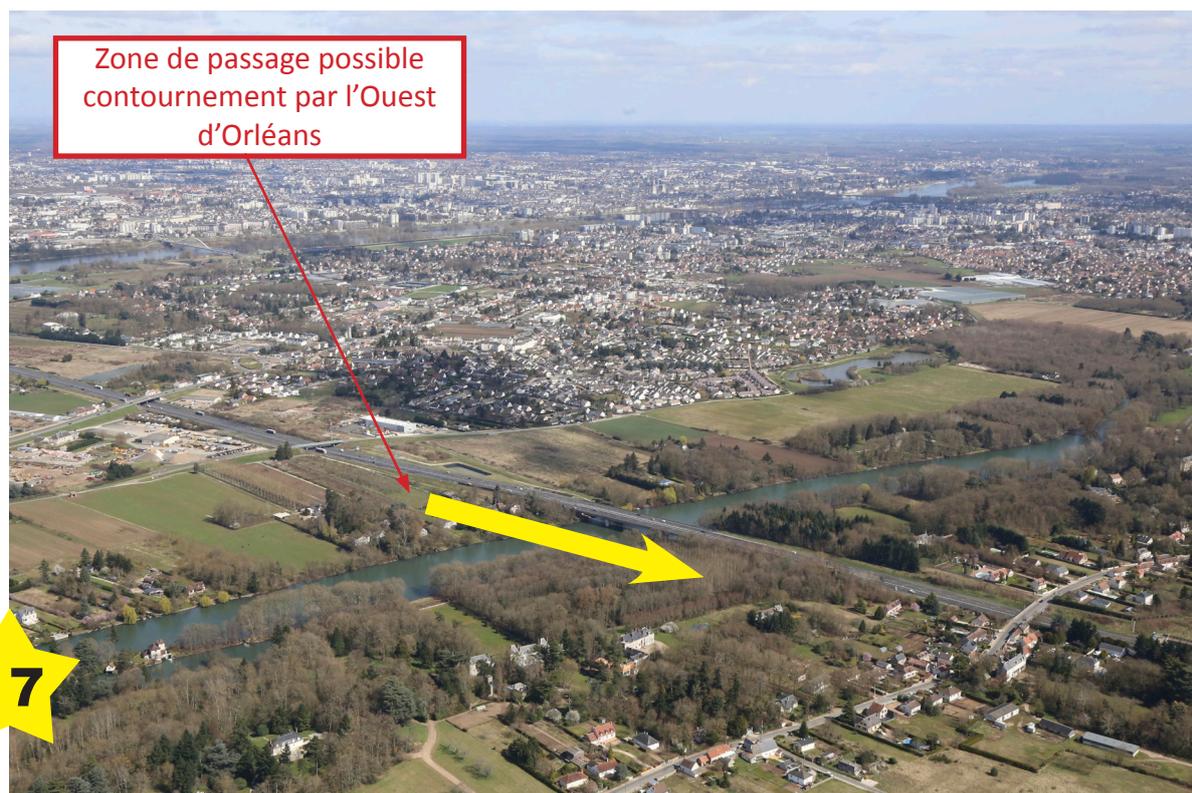
Tracé à l'ouest du pont actuel de l'A71



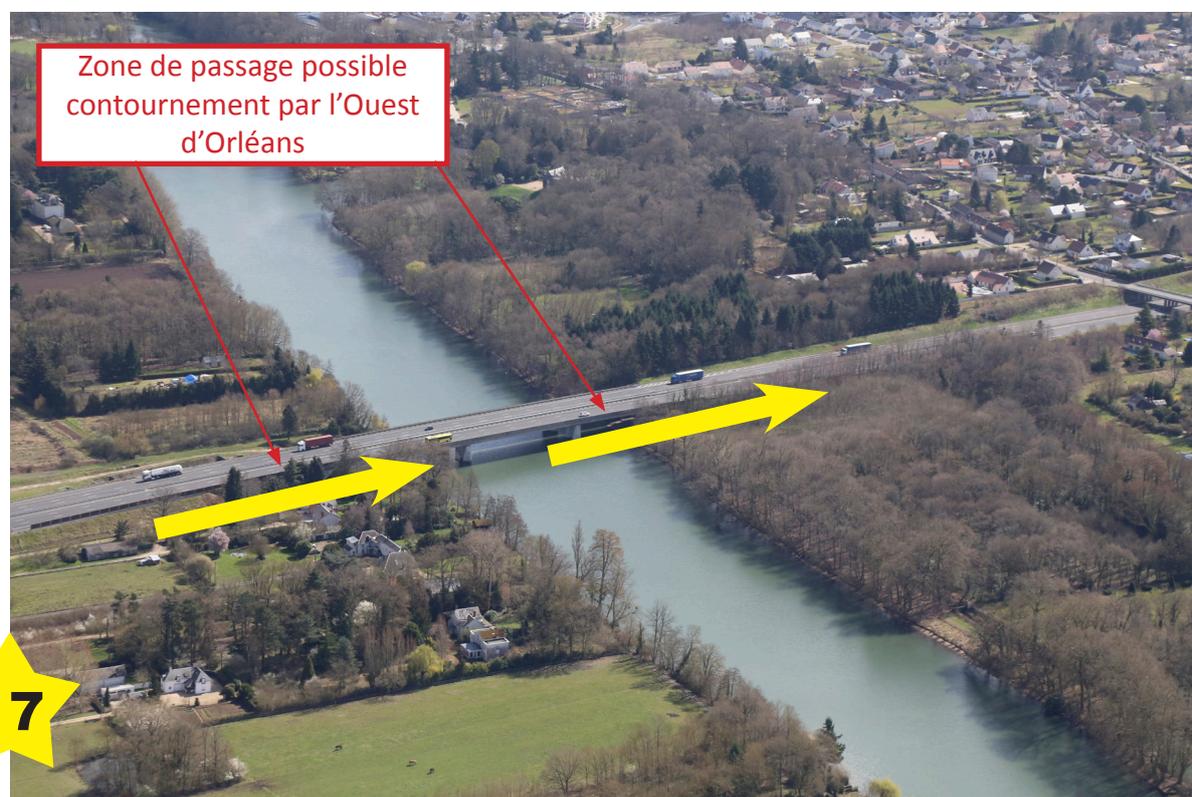
15

Tracé à l'ouest du pont actuel de l'A71

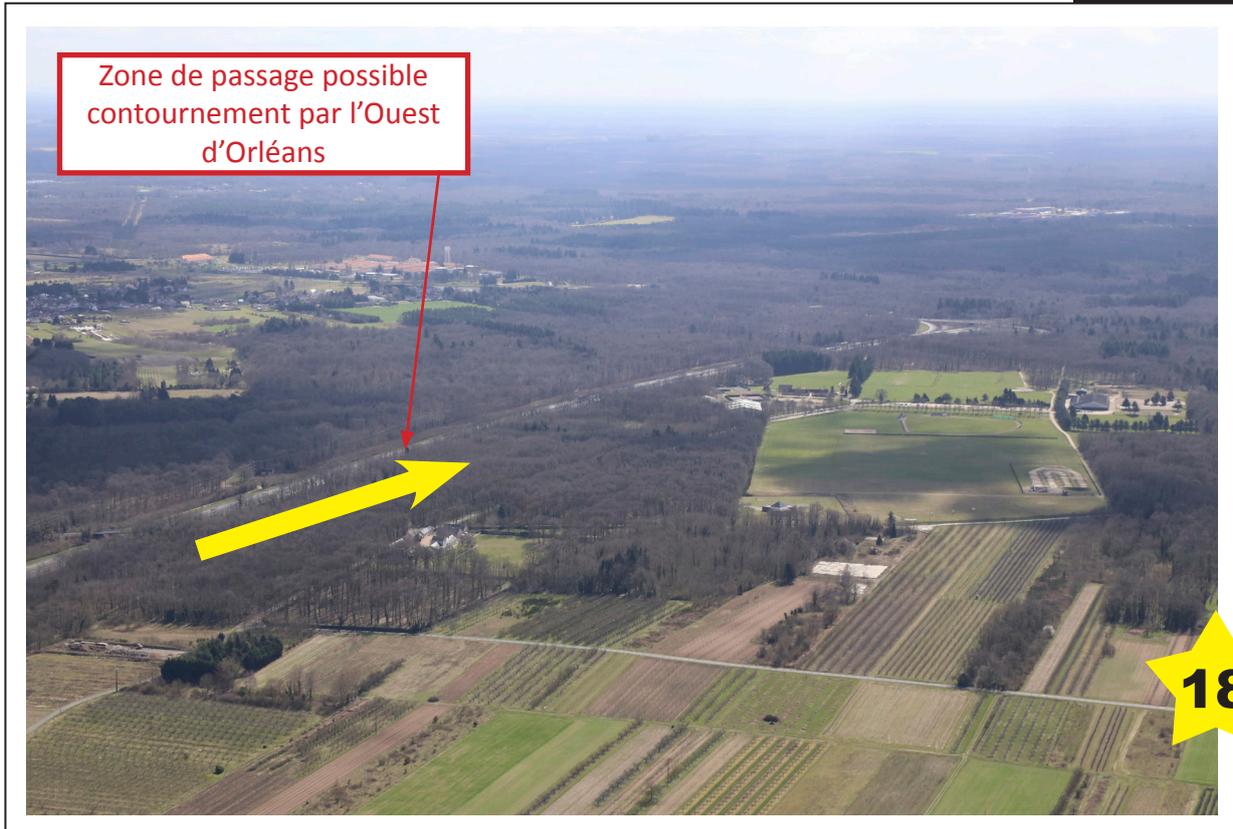




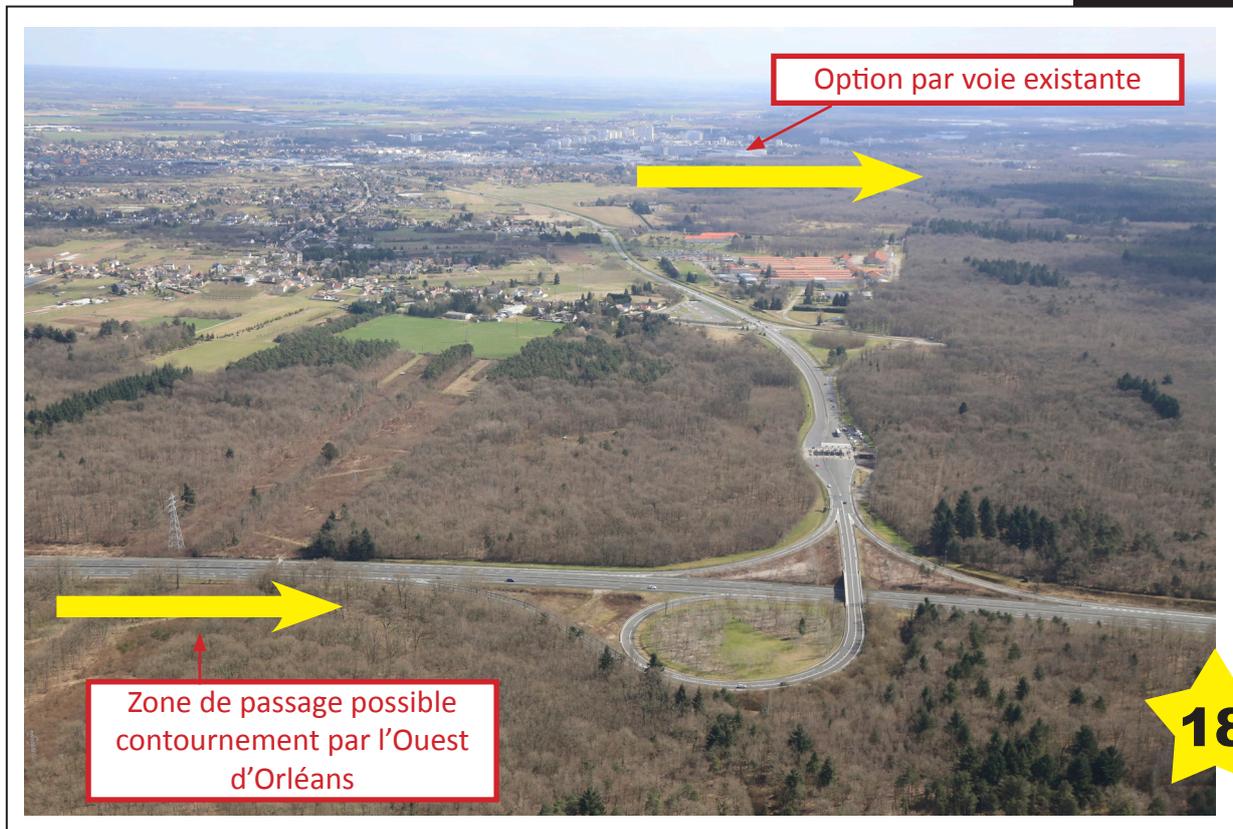
Passage du Loiret. Passage LGV en élargissant le pont existant. Vue rapprochée



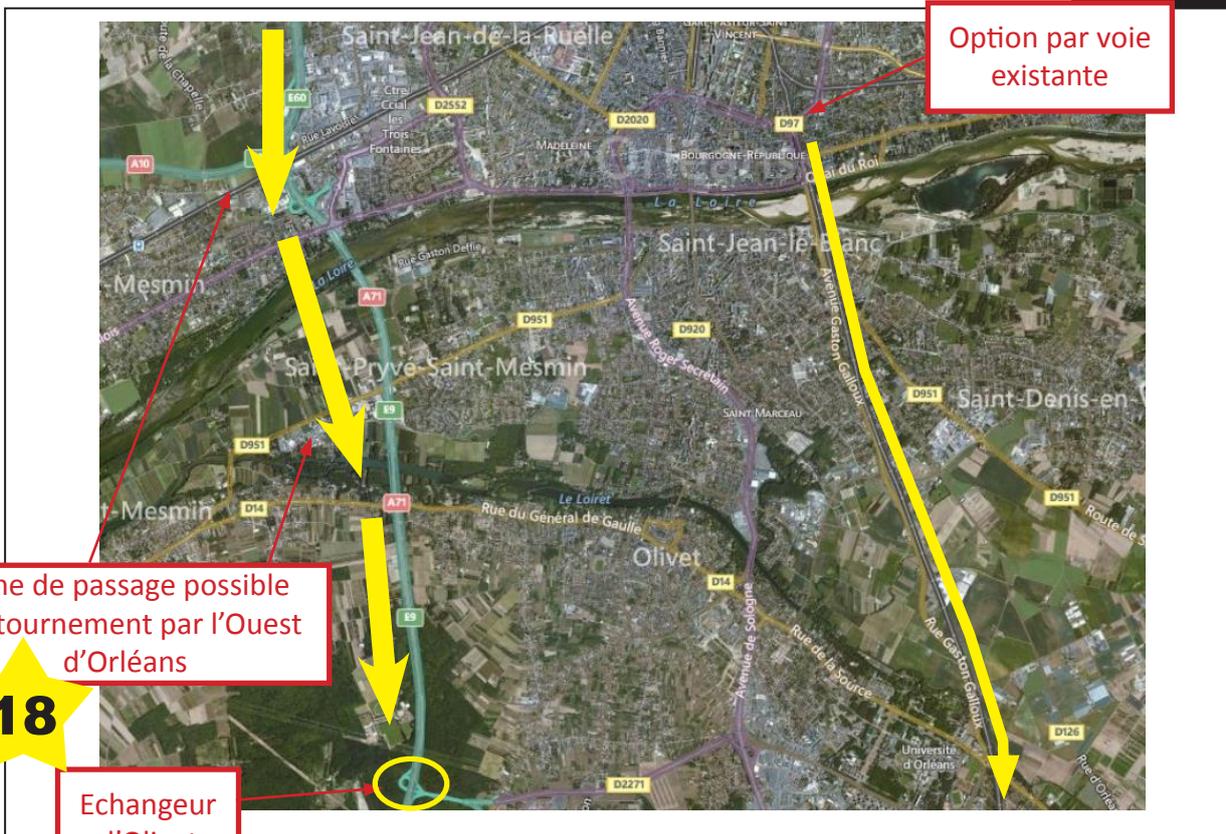
Passage du Loiret. Vue vers Orléans. Elargissement du pont de traversée du Loiret.



Après le passage du Loiret, en descendant vers l'Echangeur d'Olivet



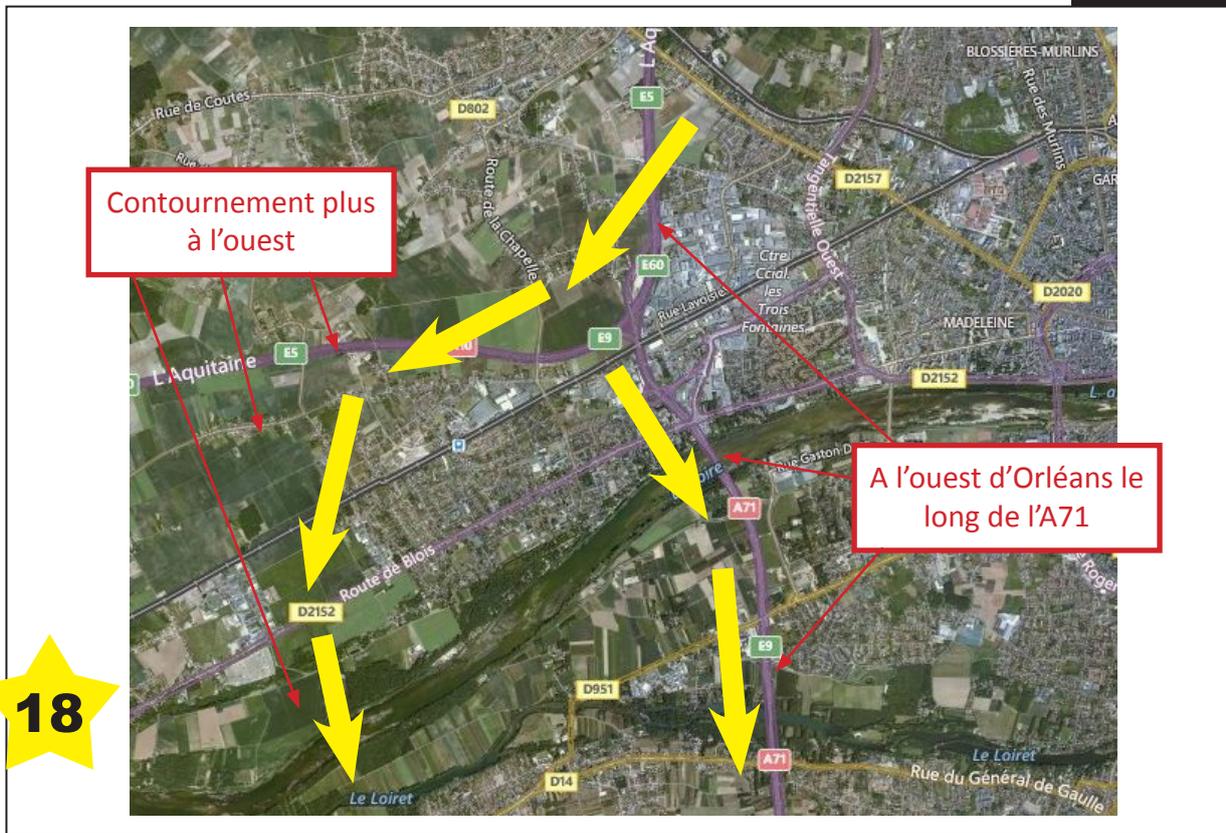
Entre Saran, Ormes et A10. Echangeur d'Olivet. Arrivée



Zone de passage possible contournement par l'Ouest d'Orléans

18

Echangeur d'Olivet



Contournement plus à l'ouest

A l'ouest d'Orléans le long de l'A71

18

Contournement par l'Ouest d'Orléans : soit le long des infrastructures autoroutières existantes (A71) avec élargissement des ponts de traversée de la Loire et du Loiret; soit beaucoup plus à l'Ouest.

# Note de conclusion pour la ZONE 1 Tracé OUEST

## - Avant Etampes jusqu'à Artenay

Les possibilités d'exploiter un jumelage d'infrastructures afin de limiter les impacts sur l'emprise des terres agricoles en Beauce et Gâtinais existent et demeurent sous-estimés.

Depuis le sud de Paris via Etampes puis Angerville, comme vous pouvez le voir sur les photos n°001, un jumelage au plus près de la RN20 et de la voie ferroviaire existante via Artenay présente tous les atouts pour un minimum d'impacts, de coupures nouvelles et de délaissés.

## - D'Artenay vers Orléans.

Le dossier photo illustre bien les possibilités de jumelage entre l'aérotrain et la RN20 sur les 18 km au nord d'Orléans. La ligne LGV traverserait de larges plaines et en passant au droit de l'aérotrain limiterait l'impact sur les zones cultivées (*cf photos n°001 à 014*).

## - Arrivée au nord d'Orléans, traversée d'Orléans

Par ailleurs, au nord d'Orléans, juste après Cercottes, trois options de passage coexistent : soit par la voie ferrée existante POLT, soit deux contournements par l'Ouest d'Orléans.

- L'option de passage par les voies ferrées existantes via la gare des Aubrais et l'utilisation ou **l'élargissement des infrastructures de traversée de la Loire par le pont de Vierzon (ou René THINAT)** assure une traversée et un impact sur le milieu urbain et humain minimisé (*cf photos n° 022, 025 à 027*), puis, en descendant vers le sud (*cf photos n°031, 036*), le jumelage au plus près de la voie ferrée existante (le POLT) assure une bonne insertion dans le tissu urbain.
- L'option de passage par l'ouest d'Orléans permet à nouveau un jumelage au plus près des infrastructures existantes, ici l'A10 (*cf photos n°015 à 021*), puis l'A71 (*cf photos n°022, 023, 024, 026, 027*) en élargissant le pont existant qui traverse la Loire puis le Loiret (*cf photos n°032, 033*), puis, en arrivant vers l'échangeur d'Olivet (*cf photos n°031, 035, 036*), le jumelage au plus près de l'A71, minimise les impacts sur le tissu urbain et l'environnement.
- L'option de passage encore plus à l'ouest et encore plus au sud permet quant à elle l'évitement de zone urbanisée comme le montrent les photos n°028, 029, 030 et 037.