

## **Futur TGV Nord-Méditerranée : « l'axe royal, le tracé du bon sens, passe par Nevers » selon Pascal JACOB**



Nevers, le 20 octobre 2009 - L'hebdomadaire l'Express vient de consacrer un dossier essentiel en matière d'infrastructure et d'aménagement du territoire : la future ligne LGV Nord Sud en délestage de l'actuel tracé Paris Lyon. Pascal JACOB, Président du Medef Nièvre et Vice-Président du Medef Bourgogne, également industriel engagé dans le développement économique territorial, prend clairement position pour un tracé via Nevers qu'il qualifie « d'axe royal, le tracé du bon sens ».

« Depuis les temps les plus reculés les hommes pour se déplacer ont toujours privilégié les couloirs naturels de circulation empruntés par les fleuves et les rivières. La Vallée de Loire dans sa partie nivernaise relayée plus au sud par la vallée de l'Allier a toujours constitué la ligne la plus droite pour atteindre Lyon et l'Auvergne depuis Paris. Ce fut l'époque glorieuse de la Nationale 7 que s'apprête à reproduire l'autoroute A77 après son achèvement au sud de la Nièvre.

Les techniques modernes permettent sans peine de s'affranchir des handicaps du relief sans toutefois les gommer totalement surtout lorsqu'il s'agit de tracé ferroviaire emprunté par des trains à grande vitesse. L'axe Paris Lyon est jalonné de reliefs plus ou moins importants que l'on ne doit pas ignorer dans l'aménagement d'une ligne à grande vitesse et qui oblige à se rapprocher des voies naturelles de circulation.

Toutefois, les obstacles du relief, dans cet important projet de ligne TGV ne doivent pas représenter le seul critère de motivation. Le projet doit également se soucier des impératifs économiques en cette période de raréfaction des finances publiques. Pour cela il lui faut respecter les contraintes inhérentes à la géographie et rechercher les solutions sources d'économie.

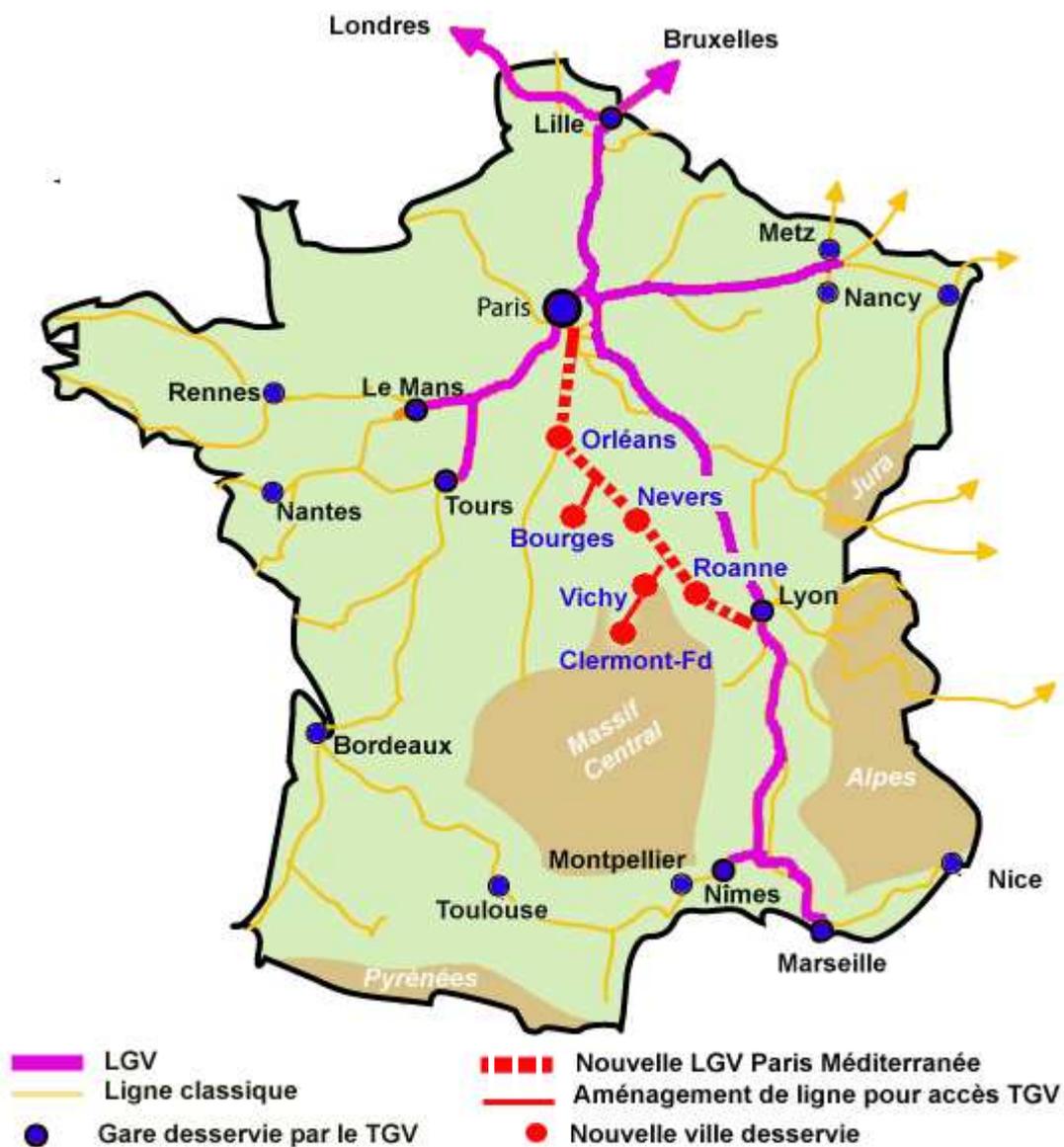
L'Express dans son important dossier présente quatre tracés possibles se déplaçant d'est en Ouest sur une ligne Nevers Bourges. Le tracé qui semble le plus réaliste et par conséquent le plus économique dans sa mise en œuvre et répondant au mieux à l'objectif de chacun des territoires devra, quelque soit la solution retenue, se rapprocher au plus près de Nevers sur la trajectoire la plus directe : l'axe historique Paris Lyon.

Le projet de nouvelle ligne TGV, issu des consultations du Grenelle de l'Environnement, pose comme principe de base un passage obligé par Orléans. A partir de cette ville il convient que le futur TGV, puisse se frayer un chemin le plus court en direction de Lyon et de la Vallée du Rhône. Cela oblige à la sortie d'Orléans à mettre le cap résolument au Sud-est et donc en

direction de Nevers pour franchir l'Allier très vraisemblablement à quelques kilomètres au sud de la préfecture nivernaise comme l'actuelle ligne ferroviaire le fait à Saincaize.

Ce tracé idéal se poursuivrait au sud-est de Moulins pour rejoindre Roanne et la vallée de la Loire, le seul couloir naturel que puisse emprunter le TGV avant d'opérer un virage sur l'Est pour gagner Lyon.

La Carte : TGV Nord-Méditerranée : « l'axe royal, le tracé du bon sens » selon Pascal JACOB



### Pourquoi privilégier cette synthèse ? : La conjugaison de plusieurs impératifs

Il me paraît nécessaire de retenir le tracé le plus court pour réduire le temps de parcours entre Paris et la Méditerranée en moins de 4 heures (Paris-Nice en 3h35) : C'est le véritable challenge que vise la SNCF dans ce projet au-delà d'une simple liaison Paris Lyon. En d'autres termes il s'agit de prendre des voyageurs à la route et à l'avion ... Mais il faut aussi contourner les obstacles du relief tourmenté aux abords du Massif Central qui oblige à choisir la trajectoire la plus directe et la moins couteuse gage d'une rentabilité économique durable ...

Parallèlement à ces postulats, il sera bien sûr nécessaire de mener une véritable politique d'aménagement du territoire qui n'écarte aucune ville, ni département positionné sur le tracé. Il sera également fondamental, à mon sens, de privilégier la desserte de l'Auvergne dont l'ensemble de la Nièvre se sent proche.

A priori, la ligne TGV ne peut pas passer à Clermont-Ferrand pour des questions évidentes de reliefs compliqués à l'est et au sud de la capitale auvergnate. L'actuel Ministre de l'intérieur, Brice Hortefeux espère pourtant que cette ligne TGV desserve Clermont-Ferrand qui veut naturellement renforcer ses liens avec Lyon ...

En conséquence, il s'agit que la future ligne TGV dans son tracé en direction de Roanne se rapproche au plus près de Vichy. Cela veut dire opérer un décrochement à hauteur de Jaligny sur Besbre à 20 kilomètres au Nord de Lapalisse tout près de Vichy. L'avantage de cette approche permet de mettre Clermont-Ferrand à 2 heures tout juste de Paris et une petite heure de Lyon. Ce tracé pourrait d'ailleurs parfaitement emprunter la portion existante à partir de ce décrochage sur la ligne classée V200 (200 km/h). Cela permettrait une économie importante sans modifier l'objectif temps recherché.

Le succès de cette future ligne TGV essentielle à la structuration de l'espace territorial du centre de la France, la rapidité de sa mise en œuvre dont on peut espérer qu'elle voit le jour dès 2018 seront conditionnés par l'étroite collaboration et l'énergie qu'auront su mettre en commun les hommes et les femmes de ces territoires.

Par ailleurs, les hommes, de tout temps, ont toujours construit en tenant compte de la nature qui les entoure. Le progrès des machines ne doit pas faire oublier le bon sens. Alors que la Loire naturellement puis la nationale 7 démontrent bien cette adaptabilité et ce respect. Un tracé « contre nature » n'irait pas dans le sens d'une écologie responsable.

Alors que nous sommes de plus en plus sollicités, tant comme individu que comme citoyen pour participer et favoriser toute action de développement durable notamment par des économies d'énergie au quotidien, nous ne pourrions pas comprendre qu'un gain même minime d'un quart d'heure de parcours d'un TGV multiplié par le nombre d'aller/retour ne puisse pas retenir l'attention d'une économie cumulée d'une telle importance.

Il appartient par conséquent à ceux et à celles animés par l'aboutissement de ce projet de se réunir pour choisir et défendre le tracé qui s'impose : **celui empruntant la voie royale par référence au fleuve La Loire dont la future ligne devra plus ou moins se rapprocher dans sa traversée du Sud-ouest de la Bourgogne et du Nord de la région Rhône Alpes. L'axe royal Paris-Méditerranée, que je qualifie de « tracé du bon sens » devra par conséquent desservir : Orléans, Nevers Sud (ou Nord), Vichy/Clermont Ferrand et Roanne.**

**Pascal JACOB**

Président du Medef Nièvre

Vice-Président du Medef Bourgogne

Nevers, le 20 octobre 2009