



## Cesel

Commission Economie

Rapport à Monsieur Christian Bouleau  
Maire de Gien

**Orléans-Gien, Paris-Nevers, POCL :  
Le ferroviaire un pari d'avenir  
pour un territoire en perte de vitesse**

## Préambule

Par une lettre de mission du 23 décembre 2016, Christian Bouleau, Président de la Communauté des communes Giennes et maire de Gien a saisi le CESEL pour réaliser une étude sur les problématiques ferroviaires concernant Gien et au-delà.

En effet, plusieurs projets concernent directement le territoire sans que localement, des choix motivés et des prises de position claires, voire des engagements précis, aient été formulés par les décideurs, notamment les élus.

Cette situation, alors que certains de ces projets sont controversés, empêche la détermination d'une démarche argumentée permettant d'influencer les décisions qui seront prises à des niveaux divers le moment venu. Au demeurant, rien dans l'espace médiatique ne vient en soutien des intérêts du Giennois dans ce domaine

Or, dans une période où la société évolue rapidement -sans que les conséquences à long terme des choix opérés et mis en œuvre soient réellement évalués- des disparités entre territoires notamment entre les métropoles qui montent en puissance et l'espace rural qui se désertifie- se font déjà sérieusement ressentir. Dans ce contexte, la question des déplacements de population, donc des transports dans lesquels le ferroviaire à toute sa place, est fondamental.

Il ne s'agit pas de s'en tenir aux seuls intérêts politiques des uns ou aux diktats environnementaux des autres pour valider ou condamner tel ou tel projet, pour favoriser ou non une région plutôt qu'une autre, voire pour promouvoir un mode de vie par rapport à un autre. D'ailleurs, le débat entre opposants et partisans concernant le choix d'un tracé pour la ligne à grande vitesse POCL, par exemple, n'a jamais dépassé ce stade.

Se préoccuper aujourd'hui des problématiques ferroviaires du Giennois -et au-delà car le destin de ses contrées voisines est également impacté- va bien au-delà des postures du monde clos des décideurs. Il nécessite de réfléchir au delà des choix techniques, financiers et circonstanciels pour évoquer d'autres sujets majeurs, tels que l'équilibre des territoires, l'égalité des citoyens, les évolutions technologiques et l'avenir de l'automobile, les contraintes environnementales, la perte de substance économique et sociale du monde rural... qui constituent autant de pistes de réflexion à explorer pour aboutir à des propositions.

Mettre les enjeux en perspective, cerner l'avenir du Giennois tel qu'il se présente et comment on peut l'envisager autrement, défendre les intérêts d'une population et de son environnement géographique et social résume la démarche que le Cesel entend entreprendre modestement dans ce vaste débat.

### **Trois grands dossiers**

Autrefois, centre d'une étoile ferroviaire lui donnant accès à cinq directions Gien n'est aujourd'hui relié qu'à Paris et Nevers par la ligne du Bourbonnais.

Dans ce contexte trois dossiers intéressent directement Gien et sa région :

- La réouverture de la liaison ferroviaire entre Orléans et Gien.
- L'amélioration de la desserte sur Paris-Nevers, jusqu'à Clermont-Ferrand.
- La ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon et son tracé médian.

## Un peu d'histoire (\*)

La ville de Gien a été le centre d'une étoile ferroviaire qui la mettait en relation avec Paris, Nevers, Orléans, Bourges et Auxerre. A l'époque de la construction du réseau ferroviaire, les débats sont vifs et les tractations nombreuses. Rien n'a vraiment changé. Il n'est pas inutile de rappeler cette histoire -même succinctement -car elle met en évidence la position centrale de Gien sur le plan, géographique, et par conséquent le rôle majeur qu'elle peut jouer -et peut-être même qui lui revient naturellement- en terme de desserte. Dès lors qu'aucune influence partisane ne vient troubler ce destin.

Ainsi, Gien sans la forte implication de ses élus, et en particulier d'un de ses maires, Guillaume Gonat (1849-1865), aurait pu ne pas être desservie par le train. Située sur la ligne dite du Bourbonnais, gérée par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) la section qui la concerne est ouverte le 21 septembre 1861 sur une voie, puis dès 1862 sur deux voies. Voilà pour Paris-Nevers.

Il apparaît alors nécessaire de réaliser une transversale Ouest-Est mais le réseau s'interrompt à Orléans. Gien se retrouve en concurrence avec Montargis. L'Empereur Napoléon III tranche lui-même en faveur de Gien. Les travaux, retardés par la guerre de 1870 sont achevés en 1873. La ligne appartient à la Compagnie Paris-Orléans (PO). Le fait pour Gien d'être desservie pas deux lignes ferroviaires sera déterminant quand il s'agira d'établir la ligne vers Auxerre. En effet, une proposition donne la préférence à Briare mais sans suite. Ce parcours, dépendant du PLM, ouvre au trafic en deux temps : Gien-Toucy le 17 avril 1884 puis Toucy-Auxerre le 28 décembre 1885.

Si la construction de la ligne Gien-Auxerre a été retardée par la guerre de 1870, celle de Bourges à Gien également. Le conflit a cependant montré le rôle important du train dans l'acheminement des troupes sur la ligne de front. Or Bourges est le siège d'un arsenal central ce qui devint un argument décisif pour réaliser cette ligne également destinée -un temps- à rejoindre la « ligne méridienne » Paris-Barcelone... C'est pourtant Sully-sur-Loire qui est finalement retenue pour une desserte Bourges -Beaune-la-Rolande par Argent-sur-Sauldre-Aubigny-sur-Nère, sur décision du Président Mac Mahon... convaincu par le comte de Béthune-Sully.

Mais l'argument stratégique vaut toujours et Gien obtient une compensation avec l'établissement d'une liaison ferroviaire Argent-sur-Sauldre-Gien (23 km) par Coullons-Poilly-lez-Gien, confiée au PO... et la coûteuse réalisation d'un viaduc ferroviaire supplémentaire à Sully-sur-Loire au lieu d'un seul. En effet, le PLM desservait déjà Beaune-la-Rolande depuis Gien.

Le problème du franchissement de la Loire à Gien se révélera en effet épineux et ce n'est qu'en décembre 1893 que le trafic débutera sur de qui restera la plus courte branche de l'étoile de Gien.

A l'exception de la ligne du Bourbonnais, les autres connaîtront un succès mitigé et une exploitation finalement éphémère. Ferment successivement les sections Gien-Argent-sur-Sauldre le 1er septembre 1932, Gien-Saint-Sauveur-en-Puisaye le 2 octobre 1939, Gien-Les Bordes le 15 mai 1939, comme Argent-sur-Sauldre-Les Bordes-Beaune-la-Rolande. Toutes les lignes fermées en 1939 ont été rouvertes pour la guerre. Celle de Gien-Orléans sera endommagée par les combats et la section Les Bordes-Gien jamais remise en exploitation et ses infrastructures (voies et gares) vendues au privé.

## La ligne du Bourbonnais Paris-Nevers (\*\*)

L'intérêt de la ligne du Bourbonnais s'est renforcé avec la création de nombreuses voies de dessertes adjacentes -comme on l'a vu pour Gien- et la mise en ligne de matériel de plus en plus performant et adapté aux besoins. Mais l'euphorie des origines du chemin de fer se heurte rapidement aux réalités économiques et de la rentabilité. Nombre de lignes secondaires sont abandonnées et ce phénomène va s'accroître après la seconde guerre mondiale. Si la ligne « de Paris à Lyon par le Bourbonnais » reste l'un des grands itinéraires qui dessert le centre de la France, elle est la seule qui concerne, à ce jour, la ville de Gien.

Son itinéraire initial devait pourtant relier Paris à Clermont-Ferrand par... Orléans, Vierzon, Nevers. Mais la capitale de l'Auvergne ne devint qu'un terminus à partir de Saint-Germain-des-Fossés, cette ligne s'infléchissant vers Roanne et Lyon. Un second itinéraire fut donc décidé passant par Montargis et Nevers. Il suscita nombre de rivalités politiques et économiques, nées en particulier de la concurrence effrénée entre les compagnies, d'où une mise en exploitation sur... onze années (1850 à 1861).

Entre Moret et Nevers (186,3 km), son tracé et son profil ont bénéficié de circonstances naturelles favorables puisqu'elle traverse des régions au relief peu accidenté en suivant pratiquement la RD 2007 (ex RN 7) sur une longue distance (Moret à Varennes-sur-Allier). On relève essentiellement des rampes parfois sensibles comme au nord de Gien où vers Nogent-sur-Vernisson la voie accuse une rampe de 6 mm/m avant de se stabiliser jusqu'à Solterre puis de continuer à s'élever par de longs alignements dont le plus important fait 13,709 km., avec des rampes de 5 à 6 mm/m.

Elle descend ensuite doucement vers Gien où elle trouve la Loire dont elle va suivre le cours jusqu'à La Charité-sur-Loire, point culminant de cette partie de la ligne (200,85 m). L'autre handicap technique se situe au niveau de quelques courbes au rayon un peu serré, comme à Neuvy-sur-Loire, Cosne-sur-Loire, Tracy et Pouilly-sur-Loire (entre 750 m et 1 000 m). Cette situation posera problème plus tard lorsque, les engins moteurs devenant de plus en plus performants, il sera décidé de relever la vitesse de circulation des convois.

Car si la ligne du Bourbonnais doit majoritairement aux Compagnies du PO et du PLM quant aux aménagements caractéristiques dont elles l'ont dotées au fil des décennies, les matériels moteurs et remorqués ont toujours été parmi les meilleurs quelle que soit l'une des trois grandes périodes considérées : avant 1914, entre les deux guerres, et de 1948 à 1986. De la même manière, dès avant la fin du XIXe siècle, cette ligne bénéficie de l'évolution des techniques (remplacement des rails en fer par des rails en acier, renforcement des voies pour relever la vitesse, remplacement du ballast en sable par de la pierre concassée, installation et électrification du block système pour la sécurité des convois...etc).

Pour abolir les distances, il faut gagner sur le temps. Cela suppose des investissements sur les infrastructures et les engins moteurs pour aller de plus en plus vite. Pour baisser les coûts d'exploitation du matériel, de nouvelles solutions technologiques sont mises en œuvre. Les jours de la traction vapeur sont comptés au profit de la traction thermique (diesel) et le développement de la traction électrique. Avec cette dernière apparaissent et se superposent deux modes de transports des voyageurs par le rail : les trains classiques et les trains à grande vitesse pour lesquels un réseau spécifique est construit.

Outre les modifications des horaires ou l'utilisation de matériels performants pour réduire les temps de parcours, la ligne du Bourbonnais a subi régulièrement des étapes de modernisation, notamment en 1973, 1976 et 1977, année où y sont introduites les voitures « Corail ». Outre l'amélioration du confort, il s'agissait aussi d'augmenter la vitesse des convois voyageurs ce que permettait l'engagement de puissantes locomotives diesel dont il convenait d'utiliser au mieux les qualités. La vitesse d'exploitation a été relevée à 160 km/h au maximum selon les contraintes techniques (140 km/h à Gien, 100 à 140 km/h autour de Cosne-sur-Loire). On retrouve, notamment, le problème des rayons de certaines courbes qui, lorsqu'ils ne peuvent être élargis, induisent une limitation de la vitesse.

Pour autant, il faut bien avoir à l'esprit que cette ligne, dévolue au final au PLM avant la nationalisation du réseau et la création de la SNCF (1938), est toujours restée dans l'ombre de l'artère impériale de cette compagnie au point d'en être considérée comme son itinéraire de délestage. Ainsi, par exemple, nombre de dessertes ont été transférées sur le Bourbonnais lors des travaux d'infrastructures mis en œuvre pour le TGV Sud-Est (Paris-Lyon-Marseille). L'électrification de Paris-Lyon par la Bourgogne (1956) puis sa conversion à la grande vitesse (1981) lui portent aussi de rudes coups. Paris-Nevers-Clermont-Ferrand n'est clairement pas une priorité même si sa mise à niveau reste constante. Le relèvement de la vitesse entraîne, dès les années 1970, la rénovation des gares les plus importantes et des systèmes d'exploitation (postes d'aiguillages, signalisation), essentiellement sur le sud de la ligne.

Les choses vont changer avec l'électrification décidée dans le contrat de plan signé en avril 1985. Cette fois les travaux d'accompagnement concernent aussi le nord de la ligne : rénovation des gares, modifications de leur plan de voies et des quais, changement des systèmes de gestion des convois... La gare de Gien -précédemment dotée de passages souterrains par le Conseil régional- est équipée à cette occasion d'un PRG (\*\*\*) . La troisième voie à quai est allongée et portée à 640 m. Une voie accessible dans les deux sens est créée, le faisceau impair simplifié par la mise en cul de sac de deux voies côté Nevers et la dépose d'une voie. Les voies des services et têtes de faisceau des embranchements particuliers sont partiellement électrifiés pour la desserte marchandises en traction électrique.

Outre la construction de sous-stations électriques et la pose de la caténaire en 1500 volts continu de Paris à Montargis puis en 25 000 volts alternatif au-delà (l'inconvénient de ce changement de tension quant au nombre de dessertes après Montargis est techniquement compensé par l'utilisation d'engins moteurs bi-courants), les travaux sur la voie portent sur l'adaptation des ouvrages d'art, la création de franchissements supérieurs ou inférieurs, le renforcement éventuel de la plate-forme en zone instable. La signalisation et les télécommunications sont revues et adaptées aux besoins de ce nouveau mode d'exploitation.

La mise en service de l'électrification entre Moret et Nevers est effective le 27 mars 1988.

#### Documentation :

- (\*) « Les chemins de Fer du Giennois, une belle histoire » par Jean Rivier, édité par ARG, 1990.
- (\*\*) « Le Bourbonnais, 150 ans d'histoire » par André Rasserrie, Presses et Editions Ferroviaires, 1988.
- RR220 En cabine d'une Sybic : 200 km sur la ligne du Bourbonnais (3e partie).
- (\*\*\*) PRG : Poste de régulation géographique. Gestion du trafic sur une portion de ligne.

*A ce stade, il paraît pertinent d'aborder deux thèmes de portée générale qui permettront d'éclairer les réflexions sur les dossiers ferroviaires concernant Gien et sa région. Et*

*d'apporter des arguments quant aux propositions auxquels ils peuvent donner lieu.*

## Un territoire à la peine

La question des transports, particulièrement en milieu rural, conduit à s'intéresser à l'évolution de la société et par conséquent aux objectifs d'aménagement du territoire tels qu'ils se dessinent en haut lieu.

La question se pose en effet de cerner les liaisons entre les grandes villes et les territoires ruraux qui les entourent et leur évolution. La question des modes de transport, entre ces deux mondes est par conséquent capitale.

Depuis de nombreuses années, on assiste à un net déséquilibre général entre l'un et l'autre, créant une inégalité entre habitants des villes et des campagnes. Ce phénomène concerne également les villes moyennes, autrefois chefs-lieux de cantons florissants. Dans maints domaines d'activité, on peut constater un net recul : fermetures de services publics et d'entreprises engendrant une baisse de la population qui, par effet « dominos » se traduit par une baisse du reste des activités comme le commerce et les services, notamment en matière d'offre de santé, un marché de l'immobilier contraint.

Tandis que l'attractivité des territoires ruraux s'amenuise, les grandes villes prospèrent et certaines d'entre elles, comme Orléans, dotées du statut de « métropole » vont encore bénéficier d'un développement qui asséchera à leur profit des moyens de financement publics déjà fort limités. Dès maintenant, au travers de certains documents d'orientation comme les SCOT (Schéma de cohérence territoriale) ou PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal) le développement des communes rurales est sérieusement contraint pour les vingt années à venir. Leur régression est même largement engagée : maisons à louer ou à vendre en hausse, commerces de centre-ville fermés sur de longues périodes, création d'emplois en berne, désertification médicale... etc qui s'ajoutent à d'autres faiblesses chroniques comme le départ des jeunes après le baccalauréat contribuant au vieillissement et au renouvellement limité de la population.

Cette tendance - juste effleurée ici - alors que tous les moyens seront transférés sur les métropoles (\*), va s'aggraver au détriment des populations de l'espace rural sans pouvoir être freinée sinon stoppée par des opérations comme la rénovation de centre-ville ou la création de Maisons de santé.

La montée en puissance de la métropole d'Orléans, dont la présidence est désormais assurée par Olivier Carré, maire d'Orléans, doit donc être regardée avec circonspection. D'autant que ce statut lui a été finalement accordé par le gouvernement sous réserve de se tourner vers... Tours, c'est à dire à l'opposé de Gien.

Dans ce contexte, une liaison rapide et sûre avec la « métropole régionale » est absolument nécessaire pour que le Bassin de vie giennois et sa population puissent, à travers un cadre et un confort de vie en rapport avec leurs contributions fiscales et leurs légitimes aspirations, prétendre avoir un avenir.

(\*) Celle du Grand Paris, créée voici un an, vient d'annoncer que son budget n'était pas suffisant pour mener à bien ses projets et demande l'aide d'autres collectivités -juin 2017.

Si l'on parle aujourd'hui volontiers « d'autoroutes de l'information » pour évoquer internet, les déplacements des individus ne pourront pas être seulement virtuels. L'évolution de la société, et ses implications sur le quotidien en milieu rural, implique que les habitants concernés disposent de véhicules personnels pour se rendre les grandes villes.

Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, là se concentreront de plus en plus des activités qui sont tout autant nécessaires à la vie des ruraux que des urbains. Citons, la santé, l'emploi, les administrations, la justice, le commerce ou la culture et les loisirs... etc.

Par principe, tous n'ont pas les mêmes besoins au même moment, ce qui limite le recours aux transports publics souvent inadaptés en termes d'horaires, généralement calés sur les grandes migrations journalières : scolaire, travail... La voiture devrait donc rester un vecteur de déplacement privilégié dans les territoires ruraux.

Néanmoins, autrefois symbole de liberté et de réussite sociale, ce mode de déplacement se heurte aujourd'hui aux problématiques du réchauffement climatique. La voiture en serait une des causes essentielles, en tous les cas la plus médiatiquement évoquée. Il est plus simple de culpabiliser les particuliers que de s'en prendre à un secteur entier de l'économie créateur de richesses et d'emplois mais qui n'est pas exempt de reproche dans ses choix et ses pratiques !

Certes, les constructeurs automobiles pour lesquels les enjeux sont importants, ont effectué des avancées techniques sensibles : moteurs moins polluants, véhicules hybrides ou électriques. Toutefois, le déploiement de ces catégories de véhicules, ainsi que la lente mise en place d'un réseau de recharge des batteries, leurs coûts à l'achat et en entretien (location des batteries entre autres) au moment où les revenus stagnent, les effets du « Dieselgate » qui a terni l'image de cette industrie, limite encore la portée de cette évolution nécessaire. (A rapprocher avec les déclarations du ministre de l'Environnement, Nicolas Hulot, du 6 juillet 2017)

Cette dernière se traduit par une sorte de désenchantement envers la voiture pour des raisons écologiques que reprennent les élus locaux sous l'influence de leurs collègues des grandes capitales.

Dans ces dernières la circulation automobile est de plus en plus réduite et réglementée, voire en passe d'être bannie, dans les centres villes : tarif élevé du stationnement, limitation des places de parking, secteurs interdits à la circulation au profit des modes de déplacements « doux » (bicyclettes par exemple avec le développement des flottes de vélos mises à disposition du public, amendes.

Sous la pression de la sphère écologiste, ce mouvement gagne aussi des villes de taille plus modeste où, à l'occasion de la réfection ou de la réorganisation de la circulation des centres villes, la voiture y est -et y sera- de moins en moins tolérée.

A cela s'ajoutent les effets du réchauffement climatique qui conduisent certaines grandes villes à instaurer des restrictions de circulation en fonction des pics de pollution de l'air qui peuvent survenir aussi bien par grands froids que par fortes chaleurs. Les autorisations de circuler à Paris durant de telles périodes selon le numéro pair ou impair des véhicules peut complètement désorganiser la vie des provinciaux (rendez-vous de santé juste le « mauvais » jour... par exemple avec les conséquences que l'on devine...)

Cette situation, essentiellement parisienne jusqu'à présent, devrait se développer à l'avenir sur Orléans voire sur le Montargois où de tels pics de pollution ont été observés au cours des derniers mois.

S'en prendre à la voiture revient à restreindre la capacité de déplacement des personnes, en particulier celles qui sont le plus éloignées des grands centres urbains. Dans l'esprit de beaucoup de gens et, malheureusement, de responsables administratifs et politiques, Gien est attiré par Paris. Cependant, elle dépend d'Orléans et peut aussi regarder vers Bourges, Nevers ou Clermont-Ferrand. Dans toutes ces villes ou directions, des Giennois vont travailler ou étudier. Et sans doute aurait-on intérêt à ne pas se cantonner systématiquement aux mirages parisiens. D'autant que l'accès à la capitale en voiture deviendra problématique -et peut-être coûteux en termes de stationnement et d'amendes- et moins facile -donc moins attractif- par le train depuis que la gare de Bercy accueille le trafic ferroviaire du Bourbonnais. Sans compter les très nombreux incidents et retards constatés.

### *Gien-Bourges, D 940*

Il est toujours possible de miser sur le réaménagement des axes routiers. Mais à cet égard, on regrette que les promesses des départements du Loiret et du Cher d'un doublement de la D 940 entre Gien et Bourges -qui aurait permis de relier l'A 77 à partir de Boismorand à l'A 71 dans des conditions autoroutières- n'aient pas été tenues. Cela aurait contribué d'une part à relier l'A 77 à une autre autoroute (ce qui n'est pas le cas à Magny-Cours - Nièvre- où elle débouche sur une départementale, limitant son l'intérêt), et à renforcer l'attractivité des régions traversées.

### *Gien-Orléans, D 952*

L'axe qui intéresse le plus le Sud-Est du Loiret (et au-delà la Cher-Nord et la Nièvre) est la D 952 qui relie Gien à Orléans. Depuis une quarantaine d'années les forces vives du Bassin d'emploi réclament le doublement de cette route. En vain. Il est certain qu'un tel aménagement ne se fera jamais en dépit d'une circulation intense mêlant tous les types de véhicules depuis les vélos aux poids-lourds (dont les gabarits vont encore augmenter en raison d'une évolution des normes européennes avec la coûteuse et sans contrepartie nécessité d'adapter les giratoires...).

S'agissant de la circulation des poids-lourds sur cette route - les entreprises choisissant cet itinéraire pour éviter d'emprunter les autoroutes trop chères en péage - on ne peut que regretter le recul du gouvernement Ayrault en 2013 sur l'Ecotaxe.

Particulièrement dangereuse, la D 952 a fait l'objet, durant cette longue période, de nombreux aménagements de sécurité (giratoires) mais aussi mises en place de feux rouges (Ouzouer-sur-Loire, Bray-en-Val), d'un radar automatique (Les Bordes), de nombreuses limitations de vitesse. Ces aménagements ont certes eu pour effet de faire diminuer le nombre d'accidents graves (Tournebride à Bray-en-Val par exemple) mais ont contribué à allonger le temps de route (aujourd'hui en moyenne 1h 15 dans de bonnes conditions de circulation) entre Gien et Orléans d'environ une vingtaine de minutes.

L'opération la plus significative a été la réalisation du doublement de la D 2060 entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire (vitesse autorisée 110 km/h) mais la hausse du trafic rend cette artère particulièrement dangereuse aux heures de pointe au niveau de bretelles de sortie, la voie de secours servant de stockage momentané pour les véhicules...

En dépit de cette situation le Département du Loiret semble s'être résigné à renoncer au

doublage de la D 952 entre Châteauneuf-sur-Loire et Gien en raison de contraintes techniques importantes (passages en zone inondable ou en forêt d'Orléans, habitat important le long de la chaussée) et financières.

Si la route n'est plus une solution pour développer les relations entre Gien et Orléans, il convient de trouver un autre mode de transport qui allie efficacité, rapidité, sécurité, confort.

On peut penser que le car apporte une solution. Mais ce mode de transport, désormais de la compétence de la Région, n'offre pas les mêmes avantages que le train en termes de rapidité et de sécurité. Outre les atouts cités plus haut, on peut ajouter : la régularité et le maintien de l'exploitation en période hivernale alors que le verglas peut, très vite, conduire à une interruption du service par car.

Le train répond à ces exigences et s'inscrit dans d'autres objectifs plus larges et ambitieux.



*En gare de Gien au début du chemin de fer*



Gien a toujours été un point de passage mais aussi d'arrivée et de départ en raison de sa situation sur la Loire. Cette situation géographique en fait le centre du désenclavement d'un territoire en passe de rester à l'écart des développements futurs comme de nombreux signes le démontrent aujourd'hui. Tous les efforts accomplis au XIXe siècle par les élus Giennois pour faire passer le train à Gien peuvent encore porter leurs fruits.

Gien et le Giennois se trouvent aujourd'hui au cœur de deux projets majeurs et d'une problématique.

*Les projets :*

- La réouverture de la ligne ferroviaire entre Gien et Châteauneuf-sur-Loire
- Le tracé médian du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL)

*La problématique :*

- L'avenir de la desserte de Gien sur la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand.

**Pour la Commission Economie du Cesel, il ne fait aucun doute que ces trois dossiers sont liés. En conséquence, ils doivent être menés conjointement, en sachant qu'un échec dans l'un peut entraîner la faillite des autres.**

Il est donc important, voire incontournable, que soit affichée une volonté consensuelle en faveur de ces projets pour arriver à des résultats favorables au bénéfice des populations du Giennois et même au-delà.

A notre connaissance, cette unanimité nécessaire n'est pas réalisée pour différentes raisons au niveau des élus. Il s'avère que les opposants en particulier sur le dossier du POCL s'expriment plus volontiers dans les médias - et là aussi avec des intentions diverses - que ceux qui sont prêts à les soutenir.

C'est pourquoi, la Commission Economie du Cesel préconise de confier la tâche de défendre ces trois dossiers, partout où cela est nécessaire et dans les formes appropriées à chaque situation, à une association indépendante. Chacun, élu ou non, particulier ou collectivité et associations, pourront adhérer à cette association et à sa démarche.

A son indépendance, qui lui permettra de s'exprimer librement et fortement sans compromettre des intérêts particuliers, s'ajoutera un caractère apolitique afin de réunir le plus grand nombre de personnes et d'organismes sur l'essentiel : la défense du territoire et de ses habitants.

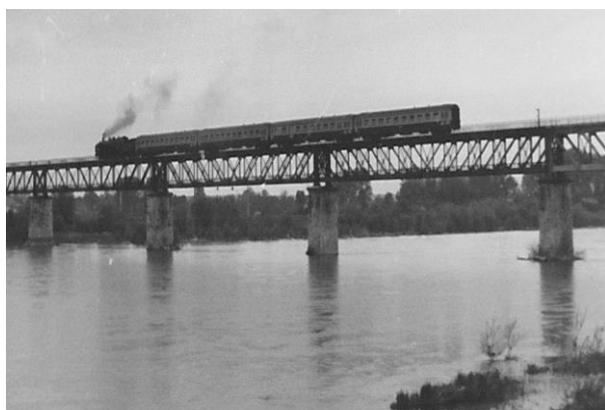
La Commission propose la réactivation de l'association « Les Amis du Rail Giennois » pour prendre en charge la défense de ces dossiers, ou, à défaut, la création d'une nouvelle association.

Cette association a été officiellement créée en 1987 par MM. Jean Rivier (président), Pierre Bergon (vice-président), Jean-Claude Costa, alors chef de gare à Gien (vice-président), Jean-Baptiste Poncet (trésorier) et Martial Poncet (secrétaire). Leur objectif était de promouvoir le train à l'occasion de l'électrification de la ligne du Bourbonnais entre Moret-sur-Loing et Nevers, effective en 1988.

Elle a organisé cette année-là -les 30 avril et 1er mai 1988- une grande fête ferroviaire avec le concours de la SNCF et de différents partenaires locaux dont la ville de Gien et le Département du Loiret.

Présentation de matériel en exploitation, présence de machines à vapeur et d'autorail avec navettes entre les gares de Gien et Poilly-lez-Gien avec passages sur le viaduc surplombant la Loire, diverses expositions d'objets ferroviaires et de modélisme étaient au programme.

Ce même groupe a récidivé de manière moins ambitieuse mais avec le même succès en 1993 pour le cinquième anniversaire de l'électrification de la ligne.



*Sur le viaduc de Gien en direction de Poilly*



*A l'approche du viaduc... à toute vapeur*



*L'autorail X 3800 « Picasso » de l'AATY en gare de Poilly-lez-Gien*



*Dernière vapeur roulante de la SNCF, la 230 G 353 très admirée en gare de Gien*

Entre-temps l'ARG a mené ou tenté de mener à bien différents projets comme

- l'étude en vue de la réalisation d'un train touristique entre Gien et Coullons sur l'ancienne ligne d'Argent-sur-Sauldre pour laquelle elle était officiellement missionnée par le sénateur-maire de Gien, Louis Boyer, et le maire de Coullons, Jacqueline Perrin, puis Georges Saget.

- l'étude en vue de la réalisation d'un train touristique entre Sully-sur-Loire et Aubigny-sur-Nère, sur demande de François Gresset, adjoint au maire d'Aubigny-sur-Nère

- la réalisation avec le concours de la SNCF du blason « Gien » et le baptême de la locomotive de nouvelle génération BB 26001 synchrone et bi-courant, première de sa série et actrice des essais de l'électrification de l'itinéraire Moret-sur-Loing-Nevers.



*La BB 26001 Sybic lors de son baptême en gare de Gien le 20 avril 1991*

- la participation à l'organisation d'un voyage Paris-Gien avec franchissement du viaduc sur la Loire jusqu'à la gare de Poilly de l'AJECTA, association qui préserve et exploite du matériel ferroviaire ancien, dans ce cas la 140C 231 en tête d'une rame de voitures historiques type « Orient Express ».

- la réalisation d'un dossier pédagogique destiné aux scolaires.

structure indépendante la mission de défendre officiellement les intérêts ferroviaires du Giennois. Elle pose comme principe que cette structure doit être **ouverte** et **strictement apolitique** pour rassembler le plus grand nombre de personnes ou d'organismes concernés et être **opérationnelle** dans les meilleurs délais.

Ceci posé, le recours à l'ARG présente les intérêts suivants :

L'association existe et il suffit d'une modification des statuts pour qu'elle puisse s'engager rapidement dans de nouvelles missions.

Elle dispose d'un fond de trésorerie (3 100 € environ) qui lui permettrait de faire face à ses premiers besoins et actions.

Néanmoins la Commission considère qu'un local devra lui être attribué, le siège social devant être impérativement changé (l'immeuble où il est actuellement situé n'appartient plus au membre de l'ARG qui avait accepté qu'il y soit installé à l'origine).

Compte tenu de l'activité que l'association devra déployer, et des intérêts économiques sous-jacents, la Commission suggère que lui soit attribuée une salle spécifique et propose l'ancien local de la Médecine préventive dans les ex-locaux de la Communauté des Communes Giennaises, 49 avenue de Chantemerle à Gien.

Cette localisation, alors qu'elle est appelée à voir grossir ses rangs, lui permettrait de disposer des équipements communs (salles de réunions et du conseil) en cas de besoin, et de mutualiser -notamment avec le Cesel- certains éléments nécessaires à son fonctionnement (clefs d'accès au bâtiment, vidéoprojecteur...).

Bureau, chaises et armoire de rangement, liaison internet devront également être fournis par la collectivité. Dès lors que l'Association recevra des cotisations, subventions et dons, certaines dépenses pourraient faire l'objet d'une convention. Ainsi, son caractère indépendant serait renforcé même si elle se trouve dans des locaux municipaux ou intercommunaux.

A l'heure actuelle, des contacts ont été pris par la Commission du Cesel avec « Les Amis du Rail Giennois » et les cinq membres fondateurs qui restent, à ce jour, les seuls à pouvoir décider des orientations à donner à l'association. Ces derniers se sont réunis le mardi 20 juin dernier et les premiers échanges vont dans le sens proposé.

(En annexe le compte rendu de cette réunion).

De nouveaux statuts ont été rédigés et sont à l'étude. Une assemblée générale extraordinaire devrait les entériner à la rentrée prochaine en attendant l'organisation d'une assemblée générale constitutive publique qui rendra la démarche officielle. Un calendrier et un mode opératoire seront proposés en amont de cette réunion publique en liaison avec le maire de Gien, Christian Bouleau.

Dans l'hypothèse où cette solution ne se concrétiserait pas, il conviendra alors de créer une nouvelle association, impliquant un engagement plus marqué notamment sur le plan financier, tout en gardant le critère d'indépendance qui paraît essentiel.

Trois dossiers devront mobiliser ceux qui se chargeront de les défendre. Voici quelques éléments d'informations et des arguments allant dans le sens de leur réalisation.

## Réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien

L'idée de rouvrir cette ligne ferroviaire appartient à Michel Guérin, ancien conseiller général-maire de Saran. Son opiniâtreté à transformer ce que d'aucuns considéraient à l'époque -voici plus de 20 ans- comme une utopie en projet réaliste, a conduit à la création d'une association : Star 45. Cette dernière a vu le jour en 2006 à Saint-Denis-de-l'Hôtel. Elle a entrepris une intense campagne de communication et rassemble aussi bien des collectivités que des particuliers autour de ce projet fédérateur. SNCF et Région Centre Val de Loire, autorité compétente en matière de transport ferroviaire des voyageurs, sont des interlocuteurs constants.

Sur son site internet ([star45.over-blog.net/](http://star45.over-blog.net/)), l'association actuellement présidée par Daniel Tournez (cadre de la SNCF en retraite), précise ses objectifs : « *œuvrer pour la réouverture de la ligne de chemin de fer aux services voyageurs entre Orléans, Châteauneuf-sur-Loire et Gien ainsi que la création d'une liaison ferroviaire entre Châteauneuf-sur-Loire Bellegarde et Montargis* ». A noter qu'à l'origine, il n'était question que d'Orléans-Gien, dont la rentabilité était supérieure à d'autres éventualités de réouvertures de lignes secondaires (Montargis, Chartres et Pithiviers), tout en étant sous les seuils planchers. Mais que peut-il en être de la demande quand il n'y a pas d'offre ?

Par la suite, le projet initial a été scindé en deux parties : Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, Châteauneuf-sur-Loire-Gien. Cette partition répondait aux intérêts du développement de la métropole orléanaise vers l'Est mais repousse à une date très indéterminée -voire rend incertaine- la réalisation de la seconde partie vers Gien.

### Orléans-Châteauneuf-sur-Loire : opérationnelle en 2021

Sans entrer dans le détail des nombreuses difficultés techniques et politiques qu'il a fallu aplanir et que Star 45 a su maîtriser en se révélant un interlocuteur loyal et compétent, la réalisation du tronçon Orléans-Châteauneuf-sur-Loire par la Région est entrée dans une phase active. Lors de l'assemblée générale de Star 45 du 22 mars 2017 il a été annoncé de la part de Philippe Fournié, vice-président du Conseil régional chargé des transports, et de Jean-Luc Gary, directeur territorial de SNCF Réseau, que « *les études d'avant-projet sont maintenant finalisées, la consultation inter-service s'est tenue début 2017 et le dossier d'enquête publique complet (900 pages) a pu être déposé en préfecture début mars. Les avis de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales ont ainsi été sollicités en vue de la tenue de l'enquête publique comme convenu en octobre prochain après les différentes périodes électorales* ».

Le projet, inscrit au contrat de plan Etat-Région (2015-2020), s'élève à 221 millions d'euros dont 150 à la charge de la Région. La ligne sera ouverte au trafic en 2021 et permettra de relier Orléans et Châteauneuf-sur-Loire en 32 minutes. Il y aura un train toutes les ½ heure en heure de pointe, sinon un toutes les heures. Le trafic fret sera maintenu pendant les heures creuses. La ligne (soit 27 km) sera électrifiée. Les trains de voyageurs circuleront à 100 km/h (50 km/h pour les convois de marchandises) et traverseront six gares. Six haltes nouvelles seront créées dont deux avec deux voies (croisements).

### Châteauneuf-sur-Loire-Gien : trop d'incertitudes

En scindant en deux le projet de réouverture de la ligne Orléans-Gien, les décideurs ont d'emblée instauré une incertitude quant à la réalisation de la seconde tranche, Châteauneuf-sur-Loire-Gien. Certes, les déclarations et soutiens officiels en faveur de ce prolongement sont réitérés régulièrement mais aucune initiative concrète n'a été entreprise à ce sujet jusqu'à ce jour. Ainsi, les demandes exprimées par des membres du Cesel lors d'une réunion de Star 45 en présence de Philippe Fournié, vice-président du Conseil régional, le 7 décembre 2016, quant au lancement immédiat des études afin de pouvoir réaliser le deuxième tronçon dans la foulée du premier, n'ont pas reçu de réponse. Daniel Tournez a seulement simplement indiqué : que les premiers éléments d'études devaient être réunies par une association comme Star 45 l'a fait à l'origine, que les études à faire ensuite sous l'égide de la SNCF, évaluée à 200 000 € (chiffre surestimé selon les techniciens de la société nationale présents), devaient s'inscrire dans un contrat de plan, celui de 2021-2026) pour bénéficier des crédits européens.

Cette réponse insatisfaisante peut donc faire douter de la volonté des décideurs orléanais de prolonger la ligne jusqu'à Gien, même si un des vice-présidents de Star 45, Jean-Pierre Point (\*), est chargé de la zone Est pour cette association.

La demande, favorablement accueillie par toutes les instances concernées, du maire de Saint-Père-sur-Loire, Patrick Foulon, de transformer la partie ferroviaire du viaduc de Sully-sur-Loire en passerelle pour piétons et cyclistes qui ne seraient pas suffisamment en sécurité pour travers la Loire par le pont routier, est également inquiétante. En effet, en l'absence d'un tracé retenu pour le prolongement de la ligne Châteauneuf-sur-Loire-Gien en rive droite ou en rive gauche de la Loire à partir des Bordes, cet ouvrage peut jouer un rôle essentiel dans le futur projet. En réponse à la demande de M. Foulon, la SNCF et la Région Centre Val de Loire ont donné leur accord à un déclassement du viaduc ferroviaire de Sully-sur-Loire.

Le Cesel a donc écrit au Conseil régional pour émettre des réserves à ce sujet et demander à ce que soit étudiée la possibilité d'établir la future passerelle piétons-cyclistes sur la partie libre des piles de ce viaduc, conçu à l'origine pour deux voies. Cette proposition (\*\*), qui ouvre la possibilité de comparer les coûts d'une transformation de l'emprise ferroviaire et d'une passerelle neuve dédiée, éviterait le chevauchement des deux projets au risque que l'un d'eux soit annulé un jour.

En effet, selon Christelle de Crémiers, vice-présidente du Conseil régional et élue à Gien, le déclassement de l'ouvrage pourrait être levé si une utilisation ferroviaire devait reprendre. Pour des raisons de logique et de coûts financiers en cas de ré-exploitation de l'ouvrage à des fins ferroviaires, ces projets doivent recourir à des solutions de terrain indépendantes.

Par ailleurs la reprise du trafic ferroviaire sur le viaduc de Sully-sur-Loire intéresse la société Swiss-Krono, installée route de Cerdon à Sully-sur-Loire, comme l'a rappelé son directeur lors de l'assemblée générale de Star 45 le 22 mars 2017

(\*) Jean-Pierre Point est aussi président du Comité de défense des Usagers du Giennois, association ayant une sensibilité affichée de gauche, ce qui limite la portée des actions qu'il entreprend dans ce domaine qui suppose un large rassemblement.

(\*\*) Cette solution a été directement évoquée de vive voix avec François Bonneau, président de la Région Centre-Val de Loire.

Outre cet aspect de la situation, il faut relever que l'actuel bureau de Star 45 est essentiellement composé de personnes résidant à ou autour de Châteauneuf-sur-Loire.

Elles ne cachent pas qu'elles se retireront une fois la liaison Châteauneuf-sur-Loire-Orléans ouverte au public. Il s'ensuivra une perte de compétences, de réseaux et de retour d'expérience qui pourrait être fatal, en l'état actuel des choses au projet de prolongement jusqu'à Gien.

### Une liaison indispensable

Si le désenclavement de tout un territoire est une préoccupation majeure à tous points de vue, alors le prolongement de la ligne de Châteauneuf-sur-Loire à Gien doit être réalisé. Déjà, en 1854, le maire de Gien souhaitait une relation ferroviaire avec le Département « *pour permettre aux pauvres de trouver un emploi* ». Cette nécessité est toujours d'actualité même si les conditions de la vie moderne en ajoutent d'autres (santé, culture, enseignement, commerce....).

Les arguments de la SNCF pour réaliser la liaison Orléans-Châteauneuf-sur-Loire sont tout aussi valables pour son prolongement jusqu'à Gien :

*« Offrir un mode de transport en commun ferré, alternatif à la voiture, écologique, performant, rapide, et sûr à l'Est de l'agglomération orléanaise*

*Diminuer la congestion à l'entrée d'Orléans aux heures de pointe, notamment pour les trajets domicile-travail et domicile-études.*

*Réduire les émissions de gaz à effet de serre.*

*Faciliter les échanges avec les autres modes de transport (bus urbains, cars interurbains, tramway, vélo...).*

*Pérenniser le trafic Fret ».*

Ceux de Star 45 ne le sont pas moins : « *les grands points positifs de ce projet consistent en :*

*- Une offre de transport sûr et durable pour les adultes (lors du trajet domicile – travail) et pour nos enfants (avec une facilité pour leur trajet pour leur scolarité).*

*- Une alternative écologique de transport à la voiture avec moins d'émissions par effet de serre sachant qu'aujourd'hui une voiture transporte une personne.*

*- L'accessibilité aux loisirs (cinéma, théâtre) et service (les centres de soins).*

*- Un développement économique périurbain avec la complémentarité des moyens de transport tram - train ou le ferroutage ou sur le plan touristique avec le parcours Loire à vélo et retour par les TER ».*

Le fondement de la réflexion qui doit être engagée aujourd'hui repose sur la connaissance du terrain. A partir de Châteauneuf-sur-Loire, la ligne existe jusqu'au Bordes. Elle a été démontée au-delà en rive droite de la Loire. Depuis les Bordes elle s'incurve jusqu'à Sully-sur-Loire. Elle a été fermée au trafic ferroviaire voici quelques années.

La problématique est donc de savoir quel tracé retenir pour rejoindre la gare de Gien.

En rive droite, après Les Bordes, la ligne a été démontée et les emprises souvent vendues. Des maisons ont été construites donnant naissance à un habitat diffus mais finalement dense et proche de la forêt d'Orléans.

En rive gauche, le tracé partirait des Bordes et entraînerait la réutilisation des viaducs ferroviaires de Sully-sur-Loire et de Gien, ce dernier étant à l'abri des crues. Il faudrait établir un nouveau tracé entre Sully-sur-Loire et Poilly-lez-Gien. L'habitat entre ces deux communes se concentre dans les villages. L'avantage de cette solution est de mettre Sully-sur-Loire (pop. mun. : 5 413 habitants - 2014) directement sur la future ligne.



*Un autorail TER Région Centre en gare de Châteauneuf-sur-Loire fin juin 2008 lors d'une manifestation de soutien à la réouverture de la ligne Orléans-Gien.  
(Photo Martial Poncet/Le Journal de Gien 3/7/2008)*

Une troisième... voie : une autre option a été avancée pour desservir l'Est du Loiret depuis l'Orléanais : créer une ligne entre Châteauneuf-sur-Loire et Nogent-sur-Vernisson commune située sur la ligne du Paris Nevers, équidistante de Gien et Montargis et où est implantée une gare ;

*Avantages* : - désenclavement d'un secteur rural avec quelques activités agro-industrielles.  
- Permettre l'économie d'une ligne tout en desservant Gien et Montargis.

*Inconvénients* : - les deux terminus principaux, Gien et Montargis, ne sont pas desservis directement ce qui peut être rédhibitoire pour les populations concernées.  
- Obligation de s'insinuer dans les sillons de la ligne Paris-Nevers dans les deux sens, ce qui peut poser des problèmes de desserte, de correspondance ou de matériel... sauf si Nogent-sur-Vernisson est considérée comme le terminus

- Impact environnemental fort notamment par la traversée d'un secteur de forêt.

- Allongement du temps de parcours quel que soit le choix fait d'un déplacement par la route à la gare de Nogent-sur-Vernisson ou d'une utilisation du train dès Gien ou Montargis, que Nogent-sur-Vernisson soit ou non gare terminus.

Pour le Cesel, cette solution ne paraît pas devoir être soutenue.

## Paris-Nevers : la ligne orpheline

Si la classe politique et les décideurs ont eu tant de mal à s'intéresser à la ligne Paris-Nevers-Cerfont-Ferrand, c'est tout simplement parce qu'elle n'est pas rattachée au reste du réseau régional. Il s'agit d'une ligne orpheline qui, en outre, dessert d'autres régions administratives comme la puissante Île de France et son Syndicat des transports (STIF), Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes-Auvergne, et d'autres régions SNCF. De quoi favoriser la confrontation d'intérêts divers et diluer toutes prises de décisions !

Il aura fallu des risques quant au cadencement des dessertes entraînant une mobilisation populaire sans précédent (2008) pour que les parlementaires de toutes sensibilités politiques agissent de concert pour sauver l'essentiel. Mais essentiel ne veut pas dire suffisant.

Aujourd'hui, la gestion du réseau ayant été redonnée à la SNCF, celle-ci a obtenu qu'on allège la charge en faisant sortir un certain nombre de lignes du réseau national. Paris-Nevers en fait partie. La Région Centre-Val-de-Loire a désormais la responsabilité de la portion de cette ligne qui traverse son territoire dans l'Est du Loiret et le Cher-Nord. Une convention a été signée avec l'Etat en ce sens le 19 janvier 2017 et concerne 3 lignes régionales. Le président François Bonneau a obtenu en compensation : la prise en charge dégressive du déficit (50 M€/an) jusqu'en 2022 année où l'Etat en assumera 50 %, nouvelles rames pour 460 M€, la création d'un atelier de maintenance à Fleury-les-Aubrais, le maintien des services au minimum à leur niveau actuel.

Un minimum que l'on peut juger, concernant Gien, comme insuffisant.

Il paraît intéressant - d'entreprendre des démarches pour obtenir une meilleure desserte sur Paris, notamment le week-end pour favoriser les déplacements culturels, familiaux, étudiants.

- de demander des liaisons avec Clermont-Ferrand .

Par extension, ce nouveau contexte rend particulièrement nécessaire le rattachement direct de Gien à Orléans sur le plan ferroviaire, à la fois pour donner un accès aux Giennois à leur capitale régionale mais aussi aux populations du Cher et de la Nièvre qui se trouvent dans l'aire d'attraction de la ligne du Bourbonnais. Avis partagé et soutenu par Gaëtan Gorce, sénateur de la Nièvre. Cela vaut naturellement dans les deux sens, les Orléanais pouvant avoir un intérêt à prendre le train pour aller vers le Sud-Est sans passer par Paris... fut-ce au prix d'un changement à Gien !



*Train en gare de Gien -2016- (photo Martial Poncet)*

## POCL : le décrochement de Gien

Un TGV traversant le centre de la France n'est pas une idée nouvelle. Sous diverses appellations, divers projets ont été évoqués au cours des dernières décennies... sans aboutir. Comme on le voit encore aujourd'hui avec les dernières et récentes (juin 2017) ouvertures de lignes à grande vitesse vers Rennes ou Bordeaux, l'objectif de l'Etat et de la SNCF vise à relier entre elles les grandes métropoles françaises. Ce qui rend cohérent un projet d'aménagement du territoire qui néglige son tissu rural.

Dans ce contexte, le Centre n'est pas une priorité et l'on voit bien que le déclin de ses régions les plus enclavées est scellé en haut lieu. Si, à l'origine, le train était destiné à irriguer la France au plus près de ses habitants, il participe aujourd'hui à l'émergence d'un pays à deux vitesses. Il y aura ceux qui auront un accès direct aux grands moyens de communication rapides et modernes... et les autres dont le seul critère d'égalité avec les précédents sera... fiscal. Au demeurant, nombre de critères socio-économiques (revenu annuel moyen, prix de l'immobilier, créations de nouveaux emplois, implantations d'entreprises, constructions neuves, vitalité commerciale...) révèlent de forts décalages entre Gien et Orléans.

Sans revenir sur le marasme démographique, social, commercial, industriel, immobilier - réel ou ressenti... qui touche aussi l'accès aux services publics, à la santé, à l'éducation, à la formation et la culture qui exigent de longs et coûteux déplacements souvent routiers, le traitement ferroviaire des migrations des populations devient également fortement inégalitaire. Il contribue à diminuer l'attractivité des territoires les plus sensibles et la grande vitesse accentue encore ce phénomène. Si une personne doit se « délocaliser » choisira-t-elle de s'installer dans une petite commune proche d'un grand centre mais mal desservie ou plus loin dans une ville proche de la mer ou de la montagne, pourvue d'un TGV qui abolit le temps et la distance ? La réponse est évidente.

Avec le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) dont la seule dénomination vaut à elle seule un engagement en faveur de la desserte de grandes cités, le Centre peut avoir accès au réseau TGV. Aujourd'hui, pour Gien et son environnement, la question est donc de savoir si l'on peut faire l'économie de la grande vitesse ? Assurément non.

Pourtant, l'éventualité d'un passage d'un TGV dans la région de Gien (tracé médian) n'a pas soulevé un enthousiasme démesuré dans la classe politique locale. Certains s'y sont opposés formellement s'inscrivant derrière les responsables politiques départementaux, régionaux et nationaux globalement rassemblés au sein de l'association TGV Grand Centre Auvergne présidée par le sénateur Rémi Pointereau.

D'autres ont soigneusement évité le sujet dont on remarquera qu'il n'a été évoqué par aucun candidat lors de la dernière campagne des législatives. Quelques-uns se sont cependant clairement engagés en sa faveur, notamment l'ancien conseiller général -maire de Gien, Jean-Pierre Hurtiger, qui avait même lancé une pétition qui à fin décembre 2011, à un mois d'un débat public organisée par la Commission particulière le 19 janvier 2012 à Gien sur le thème « POCL et enjeux environnementaux, avait recueilli 825 signatures.

Christian Bouleau, maire, conseiller régional et président de la Communauté des communes Giennoises a également pris position et agi en faveur du tracé médian,

comme le sénateur Jean-Noël Cardoux ou le député Claude de Ganay.

En revanche, le lobby agricole s'est joint aux opposants à la solution du tracé médian s'associant ainsi à un certain nombre d'élus locaux qui refusent d'emblée ce que, dans d'autres régions confrontées au même dépérissement que le Giennois, leurs homologues auraient accepté plutôt deux fois qu'une.

Pendant longtemps, seuls les opposants au tracé médian et privilégiant la solution Ouest favorable à la seule ville d'Orléans se sont publiquement et abondamment exprimés. Le Cesel considère que cette tendance doit être inversée et que si ce rôle doit être assumé par un élu, il revient par nature à Christian Bouleau au titre de ces fonctions et missions qui en découlent.

### Les avantages du tracé médian

Le projet initial proposé à l'époque par Réseau Ferré de France, prévoyait quatre scénarii dont deux, l'Ouest et le Médian, ont très vite eu les faveurs des intervenants. Sans entrer dans les détails (de nombreuses contributions se trouvent sur internet en tapant [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)), voici les principaux arguments concernant l'option « Médian ».

A l'issue du débat public et de deux années d'études, le Comité de pilotage LGV POCL a rendu ses conclusions en considérant que « *le tracé médian est « le plus pour atteindre le double objectif d'aménager le territoire et de doubler le Paris-Lyon »* (Michel Fuzeau, préfet de la Région Auvergne et coordinateur du projet in « La Montagne » 4.02.2015). Sur ce dernier point, le scénario médian est considéré comme plus performant.

A cela s'ajoute des contraintes environnementales moins prégnantes que pour le tracé Ouest (traversée de zones Natura 2000, de la Sologne, nouvelle emprise proche de la ligne classique et d'infrastructures routières créant un large sillon très encombré...).

En outre, le tracé médian prévoit un embranchement pour desservir Orléans et un autre, dans le même but, pour Bourges, ce que le scénario Ouest n'envisage pas pour Gien.

Enfin le scénario privilégié serait moins coûteux à 12,9 milliards d'euros (estimation 2012, la fourchette allant de 12 à 15 Mrds€).

### Evolution des coûts et des techniques

Cette question des coûts, dans un Etat impécunieux, est évidemment importante et explique aussi le report constant du projet (on parle de 2030). Cet aspect de la question ne doit pas non plus occulter les évolutions techniques qui peuvent changer la donne. Elles sont d'ordre logistiques ce qui a permis de reculer dans le temps le moment de la saturation de la ligne TGV Paris-Lyon-Méditerranée que le POCL doit suppléer tout en desservant des villes -comme Clermont-Ferrand- qui ne sont pas encore atteintes par la grande vitesse.

Elles sont aussi technologiques car, dans l'objectif de concurrencer l'avion, les chercheurs (américains et canadiens) sont actuellement en train de mettre au point de nouveaux systèmes de déplacement ultra rapide. Ainsi, il est possible de faire circuler des navettes maintenues en suspension pour éviter les frottements dans un tube à plusieurs centaines de km/h... La SNCF a d'ailleurs participé à une levée de fonds au bénéfice d'une société américaine impliquée dans ces recherches. Un prototype devrait être réalisé pour 2019 et une première ligne être opérationnelle dès 2025... Outre-Atlantique.

Quelles seront alors les priorités en France dans ce domaine ?

## Un décrochement sur Gien

En dehors des avantages succinctement évoqués du scénario médian sur son concurrent, l'éventualité d'un raccordement de la ligne à grande vitesse à la ligne classique du Bourbonnais au Nord de Gien et au Sud de Nevers, soit une centaine de kilomètres, en renforce l'intérêt.

Cette idée émise par le sénateur de la Nièvre, Gaëtan Gorce, était soutenue par la Municipalité giennoise en place à l'époque. Elle permettait à toute une population isolée d'être reliée directement au réseau à grande vitesse. La SNCF elle-même avait été sensible à cet argument au point d'officialiser sa préférence pour le tracé médian. Elle voyait là l'occasion de remplir son rôle d'aménagement du territoire tout en favorisant une intéressante complémentarité entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique. Au passage, elle pensait pouvoir capter près de 150 000 voyageurs supplémentaires issus du secteur Gien-Nevers (par an) sur les TGV.

Le principe du décrochement a souvent été mal compris. Il ne s'agissait pas de mettre la ligne classique entre Gien et Nevers aux caractéristiques d'une ligne à grande vitesse ce qui est techniquement impossible et d'y faire passer tous les TGV. Pour un investissement complémentaire modique au regard de l'ensemble d'un tel projet, le but est de créer une bretelle entre les deux lignes (classique et à grande vitesse) au Nord de Gien et au Sud de Nevers, de manière à ce que quelques TGV (on parlait de trois par jour dans les deux sens) puissent desservir Gien, Cosne-sur-Loire et/ou La Charité -sur-Loire.

La distance entre Gien et Nevers étant d'environ 100 km et en limitant le nombre d'arrêts à un ou deux), le temps mis pour rejoindre ces deux villes par la ligne classique devrait rester acceptable par rapport à un TGV Paris-Nevers et au-delà direct ;

Cette formule offre enfin l'opportunité de conforter, sinon de renforcer, les dessertes actuelles des gares précitées et d'optimiser le rôle de la ligne classique par rapport à la LGV. Elle semble primordiale et doit être défendue.

D'autant plus dans le contexte des récentes déclarations du Président de la République, Emmanuel Macron, souhaitant privilégier la rénovation du réseau classique plutôt que de construire de nouvelles LGV. Favoriser les échanges directs d'un réseau à l'autre induirait en effet la nécessaire remise à niveau des lignes classiques tandis qu'un accès au réseau TGV serait offert au plus grand nombre.

Le tracé médian et le décrochement sur Gien-Nevers, qui sont d'emblée indissociables, pourrait prendre une valeur d'exemple et offrir un argument quant à son intérêt expérimental aux acteurs de ce dossier.

## En conclusion

Si le dossier est complexe, on voit bien qu'il existe des opportunités importantes dans le domaine ferroviaire pour le Giennois. Loin d'être un moyen de déplacement désuet, le train peut être à nouveau un facteur développement pour la ville de Gien, le Giennois et les territoires voisins.

Cependant, le Cesel considère comme évident que les trois sujets évoqués : Châteauneuf-sur-Loire/Gien, Paris -Nevers, et POCL ne sauraient être traités distinctement.

Chacun d'eux influe sur l'autre. Il n'y a pas des problématiques ferroviaires pour Gien mais une conjecture unique.

Cette évidence devra guider ceux qui prendront la défense de cet aspect des intérêts de la ville de Gien et de son environnement territorial.

Fait à Gien le 6 juillet 2017  
Martial Poncet, Rapporteur général

## Documents Annexes

### Documentation générale :

- Compte-rendu de la réunion du 18/1/2017 du « groupe Fer » de la Commission Economie du Cesel.
- Extraits du compte-rendu de la réunion du 8/2/2017 de la Commission Economie du Cesel.
- Compte-rendu de la réunion du 20/6/017 /des Amis du Rail Giennois.
- Article République du Centre 19/1/2017 : « *Quel intérêt pour la Région de reprendre des lignes ferroviaires nationales ?* »
- Article République du Centre 10/11/2016 : « *POCL, lignes régionales, qualité de service : nos questions à Guillaume Pépy, patron de la SNCF* ».
- Article du Journal de Gien 4/10/2007 : « *Le fret ferroviaire de proximité sur la voie du développement* ».

### La réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire-Gien :

- Etude budgétaire du 15/4/2013 sur le tronçon Châteauneuf-Gien par l'association Star 45.
- Courrier du Cesel du 5/1/2017 à C. de Crémiers, vice-présidente du Conseil régional, sur le déclassement du pont ferroviaire de Sully-sur-Loire.
- Copie du courrier du 30/3/2017 de C. de Crémiers et Ph. Philippe Fournié, vice-présidents du Conseil régional à M. Gary, directeur régional de la SNCF sur le déclassement de la section ferroviaire Les Bordes-Aubigny-sur-Nère comprenant le pont ferroviaire de Sully-sur-Loire..
- Compte-rendu de l'assemblée générale du 22/3/2017 de l'association Star 45.
- Article du Journal de Gien du 3/7/2008 : « *Réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire : François Bonneau affiche sa détermination* ».

### La desserte de la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand :

- Article du Journal de Gien du 17/4/2008 : « *La réaction s'intensifie contre la diminution des arrêts sur le Giennois* ».
- Article du Journal de Gien 1er/5/2008 après une réunion publique : « *On est toujours l'otage de quelqu'un. L'idée d'une concertation entre les élus et les acteurs du ferroviaire fait son chemin* ».
- Article du Journal de Gien 19/6/2008 : « *Manifestation consensuelle à la gare de Gien* ».
- Article du Journal de Gien 3/7/2008 : « *les élus disent non à la SNCF* ».
- Article du Journal de Gien 2/10/2008 : « *le casse tête du 5904* ».
- Article du Journal de Gien 20/11/2017 : « *En voiture pour... Paris Bercy, le train...arrivera à 8 h 33 !* ».

### La ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon :

- Article du Journal de Gien 22/09/2011 : « *TGV Grand Centre-Auvergne : passera ou passera pas par le Giennois ?* ».
- Article du Journal de Gien 10/11/2011 : « *Le scénario médian favori dans le Giennopis et la Nièvre* ».
- Article du Journal de Gien 24/11/2011 : « *Débat public, le maire de Gien lance une pétition. Le tracé médian suscite de l'intérêt* ».
- Article du Journal de Gien 8/12/2011 : « *Débat public, une participation exceptionnelle mais une réflexion à pousser sur le fond* ».
- Article du Journal de Gien 22/12/2011 : « *Recadrer le débat public : Alors que la SNCF a remis à la CPDP un cahier d'acteur favorable au scénario médian RFF rappelle les règles de la consultation en cours qui doit avant tout servir à éclairer sa décision attendue en juin prochain* ».
- Article de La Montagne 4/2/2015 : « *le scénario médian sur de bons rails* ».
- Article La République du Centre 7/11/2016 : « *Rififi entre le Centre-Val de Loire et l'Auvergne autour du projet de TGV* ».
- Article du Journal de Gien 17/11/2016 : « *Le TGV pointe le bout de son nez* ».