



Cahier d'acteur n°56

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Conseil de développement de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

POCL, le projet de la dernière chance ?

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Conseil de développement de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

Organisme consultatif représentatif de la société civile

Constitué de trois collèges :
vie économique, vie quotidienne et personnalités qualifiées, dont le rôle consiste à guider et à éclairer la collectivité dans ses choix.

Espace Saint-Marc,
Place du 6 juin 1944
45 000 Orléans

Mail :
ldesboiswaller@agglo-orleans.fr
Téléphone : 02 38 78 78 01

Orléans aurait pu être sur la ligne à grande vitesse Paris-Tours, mais l'Etat n'a pas fait ce choix. Le projet de « Y renversé » avec sa branche Limoges et sa branche Clermont-Ferrand/Lyon a également été abandonné ainsi que le train pendulaire sur l'axe central Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Pour finir, l'Etat retient le barreau LGV Limoges-Poitiers, supprimant ainsi toute perspective d'accès à la grande vitesse pour Orléans, alors même que progressivement toutes les grandes villes françaises le voient arriver.

La solution provisoire du TGV Brice-Lille, avec des horaires inadaptés et un financement précaire, ne constitue alors qu'une disposition d'attente.

Mais en 2007, face au succès du TGV Paris Lyon, la prévisible saturation de la ligne pose à RFF un problème sérieux. Les études ayant montré la faisabilité d'une ligne nouvelle, la loi Grenelle 1 du 3/8/09 décide « qu'un programme supplémentaire de 2500 kilomètres sera en outre défini, incluant la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public », cette ligne devant satisfaire quatre objectifs principaux fixés par l'Etat.



*Vue du bâtiment de l'entreprise Shiseido, implantée sur le périmètre de l'agglomération orléanaise.
Source : ADEL*

Les quatre objectifs de POCL sont ils opportuns pour Orléans ?

■ Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse

La grande vitesse est un levier **d'attractivité**, non seulement en terme d'ouverture sur l'Europe et le monde, mais aussi d'image, de notoriété et de ressenti, pour ceux qui y vivent et y travaillent, comme pour ceux qui de l'extérieur évaluent les atouts d'une ville ou d'un territoire. La grande vitesse est aujourd'hui un instrument incontournable au service de l'économie et des entreprises, que ce soit sur le plan de la productivité, des compétences ou des relations

commerciales.. A Orléans, l'arrivée de la grande vitesse s'inscrira dans la dynamique de sa réalité économique : 7000 entreprises dont 220 leaders mondiaux, une ville au cœur de l'économie de la connaissance avec son Université, ses grands laboratoires (BRGM, CNRS), sa proximité de Saclay, le futur quartier d'affaires Dessaux d'une centaine d'hectares autour de la gare, les pôles de compétitivité et les pôles médicaux Nord et Sud. Tous ces grands projets d'aménagement orléanais seront stimulés dès l'annonce d'une décision favorable alors qu'une décision contraire pourra leur être préjudiciable.

Orléans et le Loiret ont longtemps bénéficié d'infrastructures de transport particulièrement bien développées, mais les investissements réalisés dans d'autres régions ont progressivement gommé cet avantage relatif et l'absence du TGV à Orléans est devenue pénalisante.



Vue du parc d'activités Pôle 45 situé au nord-ouest de l'agglomération orléanaise.
Source : AgglO

■ Assurer un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand

Les Clermontois sont unanimes pour juger essentiel cet objectif, et les entreprises du Loiret considèrent elles aussi que le renforcement de leurs liens avec Clermont- Ferrand et Lyon est capital.

■ Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre

Si l'un des principaux atouts d'Orléans fut et est toujours sa proximité de Paris, cet avantage ne saurait être définitif ni exclusif. Les intérêts d'Orléans et des villes du Grand Centre sont liés et réciproques : la capitale régionale ne peut que tirer profit du développement du territoire régional et à l'inverse s'affaiblir de son déclin.

■ Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris Lyon

Pour Orléans, ce nécessaire doublement est une chance, inespérée avant 2007, pour accéder à la grande vitesse ferroviaire, et notamment pour rejoindre le Sud Est sans passer par Paris, à condition toutefois que ce projet soit conduit comme un véritable outil d'aménagement du territoire.

Le projet est il opportun pour l'environnement ?

Le dossier fait un mauvais procès aux scénarii ouest qui auraient, selon RFF, un impact environnemental plus lourd que les scénarios Médian et Est, mettant en cause :

- la traversée de la forêt d'Orléans, qui n'est pourtant pas constituée d'un massif unique mais de trois massifs séparés par des pédoncules,
- le franchissement de la Loire, alors que Tours a son pont LGV sur la Loire avec un tracé passant à l'intérieur de l'agglomération, et que les scénarios Médian et Est impliquent aussi un franchissement de la Loire,

- la traversée de la Sologne : sur ce point, une attention particulière devra bien sûr être accordée aux zones humides. Les secteurs boisés pourront quant à eux être plus facilement compensés.

Le Conseil considère au contraire que les scénarios ouest disposent d'un avantage considérable : ce sont les seuls qui permettent d'éviter de nouvelles coupures environnementales avec un tracé au plus près des infrastructures existantes, l'A71 et le POLT, alors que les barreaux de raccordements pour desservir Orléans et Bourges dans les scénarii Médian et Est constitueraient autant de coupures des milieux naturels.

Les avantages : il s'agit d'un grand pas en faveur du report modal de la voiture ou de l'avion vers le ferroviaire avec 500 milliers de tonnes de CO2 économisés par an. Pour Orléans, sur les 11,7 millions annuels de déplacements avec l'Île de France, 23% seulement s'effectuent par le train alors que ce chiffre se monte à 46% pour Lille ou 63% pour Nantes. Pour les déplacements vers Lyon ou Clermont, il n'existe aujourd'hui pas d'autre solution que la voiture, et pour les destinations du Sud-est ou de l'Europe, le TGV demeure la seule alternative à l'avion. La nouvelle ligne libérerait en outre des sillons au profit du fret, avantage très appréciable pour la 3^e plateforme logistique nationale.



*Vue du pôle d'affaire de l'Îlot de la Rêpe situé à proximité du faisceau ferroviaire Orléans – Les Aubrais.
Source : Agglo*

Quelles fonctionnalités pour Orléans ?

■ La LGV POCL doit permettre prioritairement aux habitants d'Orléans et du Loiret

- d'accéder au réseau LGV national et européen et de rejoindre avec facilité et rapidité les aéroports internationaux (Orly, Roissy, Lyon St Exupéry), afin de pouvoir se rendre directement, et sans transiter par Paris, à New York, Tokyo, Lille, Londres, Strasbourg, Francfort, Milan ou Turin,
- de gagner en temps et en fréquence sur les trajets à destination de Paris,
- d'établir des liens fréquents et rapides avec Lyon et Clermont Ferrand, comme avec Limoges au moyen

de l'indispensable connexion de POCL à la ligne POLT, et avec Bordeaux grâce aux deux barreaux de jonction entre le POCL et la ligne Sud-Europe-Atlantique que sont les lignes classiques Orléans-Tours et Vierzon-Tours.

Cependant, ces liaisons ne seront réellement profitables que si, avec les gains de temps annoncés dans le dossier, elles offrent **des dessertes suffisamment fréquentes, régulières et adaptées aux besoins.**

Quel scénario répond le mieux aux quatre objectifs ?

La réponse serait insuffisante et inopérante si elle n'était fondée que sur les seules aspirations d'Orléans et du Loiret : s'agissant d'un projet commun à plusieurs territoires, ce sont les intérêts légitimes de toutes les parties prenantes qui doivent être évalués et autant que possible pris en compte.

- Le temps de parcours étant inférieur à 2h dans tous les cas, les 4 scénarios constituent une alternative pertinente à la ligne actuelle Paris Lyon. Cependant le gain supplémentaire de 10' attribué aux scénarii

Médian et Est est apprécié par RFF au motif qu'il augmenterait la fréquentation de 800000 voyageurs (+12,3%) en facilitant le report modal de l'avion vers le train. Le Conseil ne considère pas cet argument recevable :

- d'abord parce qu'il est théorique et ne prend en compte ni les ruptures de charges, les temps d'attente, les aléas quotidiens de l'avion, ni les conditions d'exploitation du transport aérien dans 15 ans, aujourd'hui inconnues.

- mais aussi parce que l'intérêt des territoires a plus de valeur que le gain de quelques minutes supplémentaires sur Paris-Lyon.

- Le temps de parcours Paris- Clermont-Ferrand se situe entre 1h55 et 2h selon les scénarios, et l'Auvergne marque sa préférence pour le scénario Ouest Sud. L'écart de 5' ne saurait toutefois être considéré comme déterminant pour le choix d'un scénario.
- Ce sont les scénarii Ouest Sud et Ouest qui procurent la meilleure amélioration de desserte pour Bourges et les villes du Grand Centre, les scénarios Médian et Est imposant un barreau de raccordement. Nevers étant pénalisé dans le scénario Ouest Sud 1h30 pour Paris contre 1h05 avec l'Ouest et 55' avec le Médian, il faut trouver un compromis. Celui-ci ne doit toutefois pas ignorer le poids socio-économique des villes concernées : l'aire urbaine de Nevers de 100000 habitants est à comparer à celles d'Orléans (415000 habitants) et de Clermont-Ferrand (430 000 habitants).
- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse : alors que pour Clermont-Ferrand l'objectif recherché est un temps de parcours (moins de 2 heures de Paris), il s'agit pour Orléans d'être relié au réseau LGV. Il s'agit donc de faire passer la ligne par Orléans, ou en cas d'impossibilité, au plus près :

seuls les scénarios ouest répondent à cet objectif. Au delà du respect de la loi, plusieurs réalités s'imposent pour rendre incontournable le passage au plus près de la ville :

- **Les dessertes** : seuls certains trains s'arrêteront aux Aubrais. Plus le raccordement sera court, plus les dessertes seront nombreuses et faciles à obtenir (RFF ne prend aucun engagement sur les dessertes). Les décisions de l'opérateur seront également plus aléatoires dans le cas d'un raccordement long.

- **Le financement des raccordements** : bien que celui-ci soit officiellement prévu dans les budgets annoncés, la réalisation de l'infrastructure sera phasée, avec priorité pour la ligne principale, et donc un risque de retard technique et financier d'autant plus prévisible que les raccordements seront plus longs.

- Enfin le **ressenti des investisseurs** : une carte qui montre une LGV à 50kms à l'est d'Orléans, même raccordée à la ville, ne renvoie pas l'image d'une capitale régionale inscrite dans le réseau des lignes à grande vitesse.

De tout ceci il apparaît que si pour Orléans et le Loiret, les deux scénarii ouest apportent des avantages équivalents, le Conseil considère que le scénario Ouest est le plus adapté à un choix consensuel entre les régions.

Demeure la préférence de RFF pour les scénarios Médian et Est, plus facilement finançables selon le dossier. C'est sans compter sur l'opportunité qu'offrent les scénarios ouest d'une desserte de Limoges en 2h environ, contre 2h46 aujourd'hui, remettant ainsi en cause la nécessité du barreau Limoges-Poitiers estimé à 2 Mrd\$. C'est également un impact environnemental épargné pour un report de voyageurs du Limousin de l'ordre du million, compensant ainsi largement les 800 000 voyageurs « virtuels » espérés du report modal air-fer.

En indiquant que le programme de lignes à grande vitesse *pouvant être lancé* d'ici 2020 *pourra* porter sur une liste de projets, dont le barreau Limoges Poitiers, le législateur ouvre une possibilité, il ne prend pas une décision. Toute latitude est donc laissée à RFF d'enrichir son dossier en incluant l'option de prolongement jusqu'à Limoges, option compatible avec les scénarios ouest. **Alors que RFF semble s'y refuser, le Conseil insiste pour que soit retenue cette variante complémentaire, porteuse de valeur ajoutée et de cohérence.**

CONCLUSION

En conclusion, le Conseil souhaite rappeler le principe de fongibilité entre les premiers 2000 km de LGV et les 2500 km programmés après 2020, énoncé dans la loi Grenelle 1. Convaincu que cette opportunité doit être saisie mais qu'elle ne sera possible que si le débat public se conclut par un consensus sur les tracés, le Conseil appelle toutes les parties prenantes à s'accorder sur le scénario Ouest.

Conseil de développement de
la communauté d'agglomération
Orléans Val de Loire

Espace Saint-Marc,
Place du 6 juin 1944
45 000 Orléans
Mail :

ldesboiswaller@agglo-orleans.fr
Téléphone : 02 38 78 78 01

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL