



Cahier d'acteur n°26

novembre 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.

Dix chantiers pour le SRADDT 7 avril 2011 - EXTRAIT

“Un impératif pour le moyen - long terme : la construction du POCL :

A titre de rappel, le CESER, en sa plénière du 9 février 2011, a approuvé la communication du Président du Conseil régional sur ce dossier, en se prononçant à **l'unanimité pour la construction - assortie de certaines conditions - d'une LGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon, et sur le scénario de tracé le plus occidental** desservant au plus près Orléans et Bourges - Vierzon. A l'appui de cette communication, de nombreuses interventions ont montré :

- que, si une LGV ne saurait faire seule des miracles, une non desserte effective serait rétrograde pour l'avenir de la région, en termes de maintien ou de développement de l'emploi ;
- que sa construction devait être conditionnée par la mise à niveau de l'ensemble du réseau existant.”

Opportunité du projet

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Le Conseil économique, social et environnemental du Centre, assemblée consultative représentant la société civile organisée a eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises sur la desserte ferroviaire de son territoire et plus largement de l'espace central français.

CESER Région France
9, rue Saint-Pierre Lentin
45041 ORLÉANS Cédex 1
Tél. : 02 38 70 30 39
Fax : 02 38 70 31 20
www.ceser.regioncentre.fr
E-mail : cesr@regioncentre.fr

■ Au plan socio-économique

Sans attribuer au TGV le pouvoir de résoudre tous les problèmes, le CESER Centre considère que la non construction d'une LGV, ou un tracé inadapté, seraient rétrogrades à terme au plan socio-économique, et d'abord d'emplois, pour la région, sa capitale, pour Bourges - Vierzon, mais aussi pour Châteauroux, Blois, Tours par TET ou TER interposés.

Si la nécessité de doubler la LGV Paris-Lyon est à l'origine de ce projet, RFF place désormais au premier plan la desserte des régions traversées.

Le CESER apprécie ce positionnement et en attend une traduction cohérente : **vouloir gagner 10 mn sur Paris - Lyon au détriment du devenir socio-économique des populations de la région Centre n'est pas recevable en termes d'éthique et de logiques aménagementale et environnementale.**

■ Au plan environnemental

A l'échelle macro géographique, le constat est clair : par voyageur/km, le TGV émet 25 fois moins de CO₂ que l'avion, 10 fois moins que la voiture; il consomme plus de 2 fois moins d'énergie que l'automobile, plus de trois fois moins que l'avion.

Or, à l'échelle de la région Centre, la part modale du ferroviaire dans les déplacements entre Orléans ou Bourges, et l'extérieur de ces agglomérations toutes échelles confondues, est exceptionnellement faible : de l'ordre de 20 % contre plus de 80 % pour Lyon, nettement plus de 60 % pour Nantes.

Il y a donc opportunité, en choisissant le tracé de LGV le plus adapté, de faire réellement changer les comportements et de donner au ferroviaire la part qui doit lui revenir.

Les objectifs

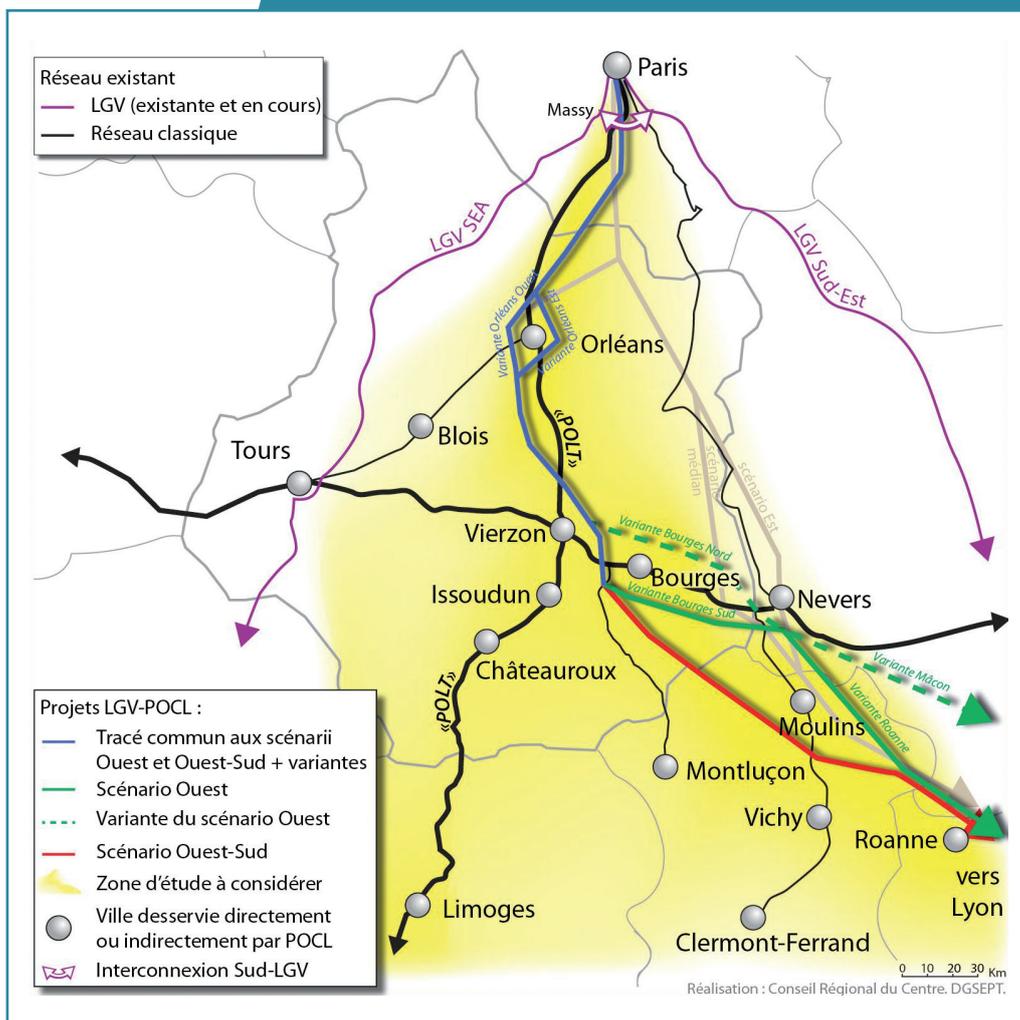
Le CESER Centre attend une intégration “de plein exercice” au réseau LGV, supposant des dessertes rapprochées, à grande vitesse (raccordements compris), d’Orléans et de Bourges - Vierzon.

A cet égard, certaines ambiguïtés sémantiques contenues dans la lettre de mission de l’Etat, et que l’on retrouve dans le dossier de RFF, inquiètent le CESER (“améliorer la desserte de Bourges”, “relier Orléans au réseau LGV”). Il en est de même du classement dans les objectifs “complémentaires”, à satisfaire “dans la mesure du possible”, de la “connexion ferroviaire avec des plateformes aéroportuaires”. Pour le CESER, cette connexion via l’interconnexion LGV/Sud Ile-de-France, est prioritaire et doit être concomitante, contrairement aux propos de la page 99 du dossier. L’attente, notamment d’Orléans, est d’abord d’éviter Paris pour accéder au

réseau européen, et de corriger un déclassement d’ores et déjà effectif par rapport aux autres grandes villes déjà connectées aux aéroports, ou qui le seront.

Les transports collectifs incluant les relations inter urbaines, le CESER Centre insiste pour que l’objectif d’articulation avec les réseaux de transports collectifs soit prioritaire : POCL et dessertes intra régionales (TER), ou inter régionales (TET, dont le POLT) sont indissociables, l’amélioration du réseau existant relevant de l’extrême urgence, et la construction du POCL du moyen terme. Or, selon le tracé retenu, cette indispensable articulation sera facilitée ou au contraire compromise. La région Centre étant dépourvue de liaisons ferrées à l’Est d’une ligne Paris - Orléans - Vierzon - Bourges, plus le tracé sera oriental, plus cette articulation sera difficile à réaliser.

Le système POCL vu par le CESER Centre
Source : xxx



Caractéristiques comparées des scénarios proposés

■ Au regard des objectifs socio-économiques

Le CESER regrette une évaluation des tracés fondée sur "l'économie" du projet au seul sens technico-financier. On est loin des questions fondamentales au plan véritablement socio-économique concernant l'attractivité des villes sur les investisseurs, et donc leur aptitude à développer l'emploi, ou a minima le maintien, sur les étudiants...

A ce titre, **le CESER considère que les tracés Ouest et Ouest - Sud, au plus près des agglomérations d'Orléans et de Bourges, avec des barreaux de raccordements très courts, ou mieux, desservant directement les gares existantes, répondent seuls à la priorité qu'ils accordent aux relations avec les aéroports, le reste de la France et l'Europe**, en soulignant l'importance qu'il faut accorder aux liaisons avec Lyon, le Sud-est et au-delà. Cela vaut aussi pour Blois, Tours via la vallée du Cher, pour Châteauroux via un POLT dont la modernisation et l'intégration dans l'ensemble du projet s'imposent. **Il s'agit bien de "faire système" en articulant étroitement TER, transversale Nantes-Vierzon-Lyon, POLT et POCL.** Une desserte TGV sans irrigation du territoire et association fonctionnelle au dispositif des villes moyennes et des bassins de vie, compromettrait tout à la fois la réussite du POCL (fréquentation

moindre), et favoriserait une concentration excessive des populations et des activités dans les seules agglomérations directement desservies.

La relation LGV avec Paris – intra-muros n'aura d'impact notable pour Orléans – déjà à une heure de Paris et dont la priorité est autre que si le temps de parcours se rapproche de la demi-heure plutôt que des trois-quarts d'heure. Pour Bourges - Vierzon, mais aussi pour Châteauroux et Blois, rejoindre le "club" des villes à une heure de Paris intra-muros, répond à une attente forte, mais parallèlement au désir de rejoindre directement les aéroports et le reste de l'Europe.

Enfin, les tracés Ouest et Ouest - Sud répondent également le mieux à d'autres problématiques socio-économiques : coût des trajets; souplesse pour améliorer les cadencements quand il faudra prévoir des TGV supplémentaires; possibilité d'une gare TGV, à l'ouest de Bourges, facilement accessible aux villes du Berry grâce au POLT. Une gare susceptible de donner cohérence et masse critique à cette région urbaine insuffisamment soudée, via notamment une "Zone d'activités d'intérêt régional" associée, comme l'a proposé le CESER Centre pour le SRADDT de la région Centre.

Approche comparée au regard de l'environnement régional et local

■ Aux plans physiques, de la biodiversité et des paysages...

La Loire : chaque tracé suppose un franchissement, y compris le tracé Est du fait du raccordement vers Bourges. Néanmoins, les tracés Ouest et Ouest - Sud offrent une double opportunité :

- dans l'hypothèse d'un contournement à l'Est d'Orléans, il faudrait envisager de jumeler le pont dédié à la LGV avec le nouveau pont routier;
- autre hypothèse : utiliser le réseau existant dans l'agglomération d'Orléans en branchant directement la LGV au Nord et au Sud. Pas de pont supplémentaire, quelques minutes en plus, mais pour le CESER, l'aménagement du territoire et les exigences environnementales le vaudraient bien.

En Sologne, les tracés dits Ouest ou Ouest - sud s'inscriraient dans le couloir existant de l'A71, de l'ex

N20 et de la ligne Paris-Toulouse. Pas de coupure supplémentaire, étant entendu qu'au titre de Natura 2000, seuls la Sologne des Etangs (principalement Saint-Viâtre et Marcilly-en-Gault) et le Parc de Chambord sont en Zone de protection spéciale, et donc intouchables à juste titre.

On notera enfin que les tracés Est et Médian traversent des zones elles aussi fragiles et que les longs raccordements qu'ils imposent sont autant de coupures et d'atteintes supplémentaires à l'environnement, en plus de celles de la LGV stricto sensu et de leur traversée obligatoire de la Loire. De ce fait, **si en première approximation il n'est pas facile de hiérarchiser les tracés en matière d'environnement, il apparaît que les tracés Ouest et Ouest - sud offrent de réelles opportunités d'un aménagement moins pénalisant.**

■ Au plan humain

Du fait des longs barreaux LGV de raccordement, même les tracés Médián et Est impacteraient les zones périurbaines et encore plus l'agriculture beauceronne et gâtinaise que ne le feraient les tracés Ouest et Ouest -

Sud. En revanche, pour ceux-ci, un passage de l'ensemble des TGV par Les Aubrais et le pont dit de Vierzon supprimerait les inconvénients, au plan humain, des contournements de l'agglomération orléanaise.

Approche comparée au plan financier

Le CESER Centre souligne que les écarts entre les coûts des quatre scénarios sont soit inexistantes (si l'on compare les tracés Ouest et Médián), soit limités (900 millions d'euros entre les tracés Ouest-Sud et Est/variante Roanne). Ce constat est à confronter aux avantages aménagementaux que confèrent les tracés Ouest et Ouest-Sud.

Cela vaut d'autant que **le rapport RFF n'élargit pas l'approche financière à l'ensemble de l'espace central français, lequel comporte le Limousin, ce que le CESER Centre regrette vivement.** La réalisation de la LGV à voie unique Limoges - Poitiers étant supposée acquise, la comparaison n'a pas été faite, au niveau de l'investissement, entre :

- d'une part les coûts cumulés de la LGV Limoges - Poitiers (1,15 à 1,30 milliard d'euros) et d'un tracé Médián ou oriental du POCL ; en y ajoutant la modernisation de la liaison Châteauroux - POCL ;
- d'autre part, les coûts cumulés d'un tracé Ouest ou Ouest - Sud du POCL et d'un POLT modernisé entre Limoges et Vierzon, dans l'hypothèse d'une non réalisation de la LGV Limoges - Poitiers.

La comparaison aurait été encore plus probante en

intégrant le fonctionnement, et en reportant les flux concernant le Limousin (1 million de voyageurs) au profit d'un tracé Ouest ou Ouest - Sud. La "rentabilité" de celui-ci s'en serait trouvée sensiblement améliorée, avec au total, investissement et fonctionnement réunis, une économie d'échelle et un bilan global beaucoup plus satisfaisant au plan aménagemental et environnemental, y compris pensons-nous pour le Limousin.

La ligne actuelle Limoges - Poitiers doit faire l'objet d'une rénovation incontestablement nécessaire. Mais la connexion de Limoges avec le réseau LGV, via un POLT modernisé et le POCL, apparaît beaucoup plus judicieuse. D'autant qu'elle éviterait, en Limousin et en Poitou oriental, les dégâts d'une LGV dans un milieu fragile.

Enfin, le CESER récuse l'argument financier de la concurrence aérienne dans le choix des tracés. Dix minutes en plus sur un Paris - Lyon, ou Paris - Nice sont négligeables, non seulement par rapport au temps perdu et aléatoire pour gagner les aéroports et en revenir, mais parce que l'aviation domestique en France, à l'horizon de 20 ans et plus, deviendra une option impossible à maintenir en l'état, tant économiquement (explosion du coût du kérosène), que politiquement (production de CO₂).

CONCLUSION

Quelle que soit l'approche – socio-économique et aménagementale, environnementale, financière – le CESER Centre considère que les tracés Ouest ou Ouest - Sud, tout en satisfaisant aux exigences du doublement de l'actuelle LGV Paris – Lyon, constituent la réponse optimale aux attentes tant de la région Centre que de l'ensemble des régions concernées.



CESER Région France
9, rue Saint-Pierre Lentin
45041 ORLÉANS Cédex 1
Tél. : 02 38 70 30 39
Fax : 02 38 70 31 20
www.ceser.regioncentre.fr
E-mail : cesr@regioncentre.fr

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