



Cahier d'acteur n°162

janvier 2012

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.

Ville de Chécy

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CHÉCY

La ville de Chécy

Appartenant à la communauté
d'agglomération Orléans Val de Loire

Hôtel de ville
11, place du Cloître
45430 Chécy

Tél. : 02 38 46 60 60
contact@checy.fr - www.checy.fr

Le projet POCL a été inscrit dans la loi de Grenelle 1 du 3 août 2009. Deux capitales régionales, Orléans et Clermont-Ferrand, trouvent ainsi leur véritable place au cœur du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Pour Chécy, comme pour les 400 000 habitants que compte l'aire urbaine d'Orléans, le passage de la LGV à Orléans est essentiel :

- *pour le rayonnement européen et international de l'agglomération*
- *pour le développement des entreprises déjà positionnées sur le plan national et international,*
- *pour renforcer les liens avec la région parisienne et avec les villes de la région Centre.*

Un dynamisme économique qui justifie la LGV à Orléans

7 000 entreprises sur le territoire dont 220 leaders mondiaux, ces grands groupes internationaux projettent de localiser d'autres activités, souvent de back-office, sur notre territoire.

La première technopole de la région Centre, qui fédère 5 600 chercheurs publics et privés, aide à la création d'entreprises innovantes et facilite les transferts de technologies.



Vue du parc d'activités de Chécy
Source : Ville de Chécy - 4 vents

Avec la LGV, le bassin économique orléanais sera relié aux aéroports internationaux et à l'Europe, via Lyon et l'interconnexion TGV en Ile-de-France.

La LGV à Orléans sera l'un des facteurs clés du dynamisme économique de l'agglomération, en favorisant la compétitivité des activités existantes et l'implantation de nouvelles entreprises sur son territoire. À ce titre, 71% des chefs d'entreprises interrogés de l'agglomération estiment que l'accès aux aéroports et aux TGV européens sera déterminant pour leur activité du fait des gains de productivité engendrés et de la fluidification de leurs relations commerciales.

L'amélioration de la desserte de la région lyonnaise et de tout le sud-est sera également un point essentiel pour le développement des entreprises : 61 % d'entre elles y voient une condition nécessaire pour maintenir et renforcer leurs liens avec les nombreux clients, filiales ou partenaires hébergés en région Rhône-Alpes. Il en va de même pour la région PACA.

Pour que toutes ces dessertes existent en nombre suffisant et pour qu'elles soient performantes, la LGV doit passer en gare des Aubrais.

Une affirmation du rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche orléanaises avec la LGV à Orléans

L'université d'Orléans, reconnue dans le domaine scientifique, est en lien avec l'université d'Orsay, université scientifique réputée au niveau international. Les échanges entre universités au niveau des enseignants ainsi qu'avec les universités parisiennes est important. Les étudiants sont aujourd'hui très mobiles dans leurs parcours de formation. Les liaisons entre universités deviennent là aussi un enjeu important.

Ce partenariat suppose de pouvoir accéder en journée de façon régulière et en moins d'une heure au secteur de Saclay/Orsay : les infrastructures de transport doivent être à la hauteur des ambitions scientifiques et économiques.

L'agglomération orléanaise compte un nombre important de laboratoires de recherche publics (BRGM, INRA, CNRS), parapublics et privés (Dior, Shiseido, Servier). Ces laboratoires développent des actions dans de nombreux domaines en lien avec les entreprises étrangères. À ce titre le raccordement au réseau européen est un atout essentiel pour leur développement futur. L'agglomération dispose également de plusieurs pôles de compétitivité labellisés en réseau avec des laboratoires de recherche et un maillage important d'entreprises.

Paris en lien direct avec les villes du Centre et de l'Ouest grâce à la LGV à Orléans

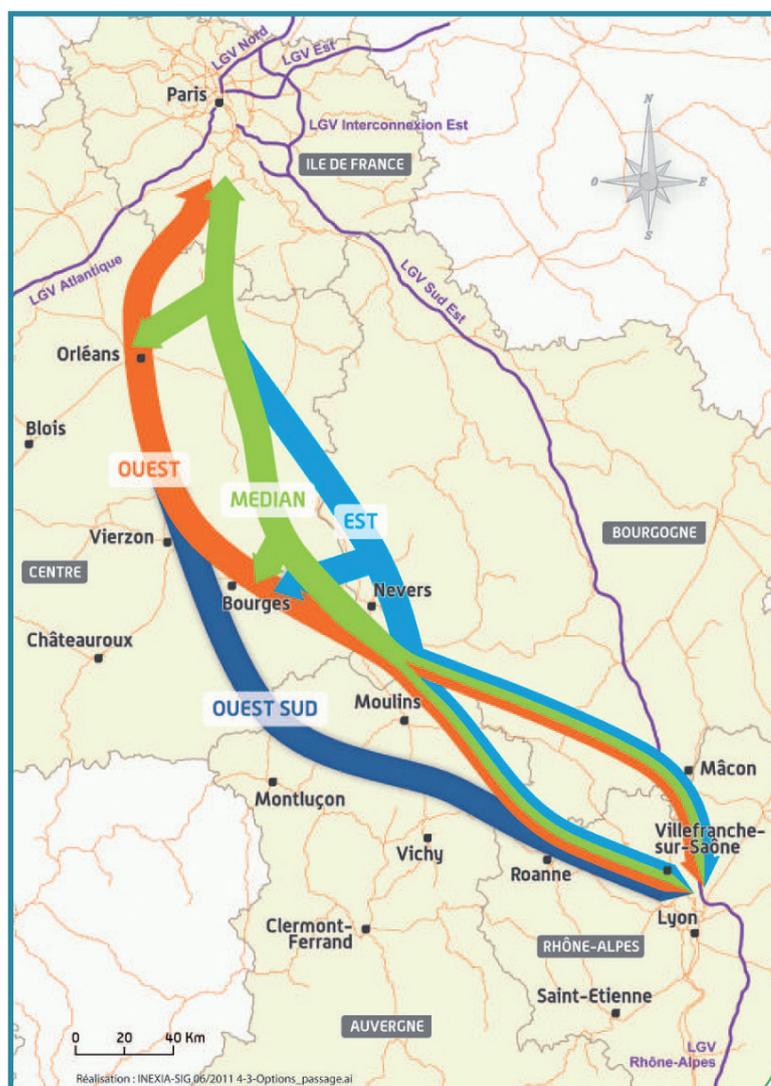
Le chiffre de 17 600 migrations quotidiennes domicile-travail entre les aires urbaines d'Orléans et de Paris illustre à lui seul le lien fort entre les deux territoires. Au total, on compte 11,7 millions annuels de déplacements entre l'Île-de-France et Orléans. Or, parmi ceux-ci, 23% seulement s'effectuent par le train, alors que ce chiffre se monte à 46% pour Lille ou 63% pour Nantes qui bénéficient d'un accès à la grande vitesse.

La LGV POCL permettra de combler ce décalage en offrant une desserte de l'Île-de-France plus fréquente, de meilleure qualité et reliant davantage de gares franciliennes. Ce qui induira à la fois moins d'encombrement des réseaux routiers et des gains

de productivité importants pour les entreprises, qui entretiennent des contacts étroits et fréquents avec la région parisienne.

Par ailleurs, Orléans génère d'importants mouvements avec ses voisins de l'ouest (notamment Blois et Tours). L'optimisation de la desserte d'Orléans reposant sur un passage à l'ouest se répercutera directement sur ces villes. Les relations avec Vierzon, Bourges et Châteauroux sont également essentielles pour les habitants comme pour le développement économique du territoire. La mise en place de la LGV ne devra pas remettre en cause le projet de POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)

Les scénarios Ouest et Ouest-Sud proposé par RFF doivent être retenus



Représentation schématique des 4 scénarios
Source : RFF

pour une véritable desserte de l'agglomération

Comme le montrent les études complètes du maître d'ouvrage, les scénarios Médian et Est ne peuvent répondre aux enjeux cités précédemment : les dessertes non parisiennes, que ce soit vers le nord ou vers Lyon et le sud-est présenteront peu d'intérêt pour les utilisateurs. Les ruptures de charge rendent ces liaisons inopérantes. La voiture sera à nouveau privilégiée.

pour limiter les nouvelles coupures dans l'environnement

Les scénarios Ouest présenteraient selon le dossier de RFF un risque d'impact plus fort sur l'environnement. Cette approche est totalement biaisée car on oublie les infrastructures linéaires préexistantes comme l'A71, suffisamment importantes pour minimiser l'impact environnemental ; en outre, les scénarios Est et Médian évitent certes plus de zones classées, mais les dommages causés à la biodiversité ordinaire dans les autres zones sont plus importants, contredisant ainsi sur ces deux volets l'esprit du Grenelle de l'environnement. Enfin, les barreaux de raccordement qui seraient nécessaires pour desservir Orléans et Bourges, constitueraient autant d'obstacles à la continuité écologique des milieux naturels.

Le choix des scénarios Ouest et Ouest-sud s'inscrit donc dans la continuité de l'action de l'agglomération en faveur de l'environnement et du développement durable.

pour réduire le coût du projet

Pour aller au bout de cette logique environnementale, la ville de Chécy avec la communauté d'agglomération considère que l'utilisation du réseau ferré existant pour la traversée de la Loire et de l'agglomération orléanaise doit être privilégiée. Ceci permettrait à la fois de

réduire significativement le coût du projet dans une période où les fonds publics doivent être utilisés au mieux et de limiter les impacts environnementaux liés à de nouvelles infrastructures.

pour répondre aux enjeux d'aménagement du territoire

L'optimisation des dessertes via Orléans pour les voisins de Blois, et l'amélioration des liaisons vers le sud - Vierzon, Châteauroux et Limoges - représentent des atouts essentiels des scénarios Ouest.

Inévitablement, un arbitrage sera nécessaire entre le temps de parcours, la desserte des pôles de vie et le

coût. Nous contestons la logique qui sacralise à ce point la minute gagnée. Le choix devra être et sera un choix politique équilibré.

Un choix entre :

- une logique basée exclusivement sur les surplus prévisionnels de recettes sur le trajet Paris – Lyon, qui implique un tracé plus rectiligne qui traverse des espaces jusque là préservés,
- une approche beaucoup plus large, privilégiant la proximité et les territoires, conforme à l'esprit du Grenelle de l'environnement.

RFF et la SNCF doivent poursuivre leur engagement en matière de renforcement de l'accessibilité des territoires et demeurer attentif aux attentes des citoyens-usagers. À cet égard, le maintien d'un nombre suffisant de trains de proximité assortis de tarifs modérés est indispensable.



Vue de Chécy avec la ligne de chemin de fer
Source : Ville de Chécy - 4 vents

CONCLUSION

En conclusion, la ville de Chécy soutient totalement le projet POCL, dans ses scénarios ouest et ouest-sud, pour garantir à son territoire et à son agglomération un avenir européen. Ce choix est également celui qui répond le mieux aux enjeux de développement durable et d'aménagement du territoire tout en ouvrant des perspectives d'optimisation économique du projet en respectant l'équilibre du territoire.

Pour autant, la ville de Chécy affirme que le projet POCL ne peut se faire aux dépens des dessertes locales, qu'elle souhaite maintenues voire améliorées et sans préjudice pour le projet de la future ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire.

La ville demande que le projet utilise les infrastructures existantes tant que faire se peut (pont, voies existantes) qui structurent déjà le territoire et l'ensemble des réponses de transports publics offertes aux habitants.



La ville de Chécy

Appartenant à la communauté
d'agglomération Orléans Val de Loire

Hôtel de ville

11, place du Cloître

45430 Chécy

Tél. : 02 38 46 60 60

contact@checy.fr - www.checy.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