



ASSEMBLÉE  
NATIONALE  
**Olivier CARRE**  
Député du Loiret

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Monsieur Michel GAILLARD  
Président de la  
Commission particulière du  
Débat Public LGV-POCL  
68, rue du faubourg Saint-Honoré  
75008 PARIS

Olivet, le 26 janvier 2012

Monsieur le Président,

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, engagé depuis le 3 octobre 2011 s'inscrit dans le cadre de la loi du 3 août 2009 de programmation relative au Grenelle de l'environnement.

Cette ligne nouvelle doit répondre aux objectifs fixés par l'Etat à Réseau Ferré de France, soit assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures, relier Orléans au réseau ferroviaire à grande vitesse, améliorer la desserte de Bourges et des grandes villes du Centre. Elle viendra dédoubler l'actuelle voie à grande vitesse Paris-Lyon par un itinéraire alternatif pertinent venant désenclaver les régions Centre et Auvergne.

Pour Orléans, comme l'indique vos études, cet enjeu est capital pour améliorer la desserte ferroviaire de l'ensemble de l'aire urbaine, la première du parcours envisagé en population et en PIB, en lui assurant une ouverture directe sur Roissy ainsi que vers les grandes villes européennes, notamment du sud-est de l'Europe. Cet atout renforcera considérablement, la compétitivité de notre territoire, favorisera son ancrage européen et confirmera sa vocation de capitale régionale. Cet argument vaut aussi pour Clermont-Ferrand et Bourges.

Dans ce contexte, seul la famille des tracés « ouest » satisfait cet objectif de structuration de ces territoires. Ni le tracé Est ni le tracé Médian ne correspondent à cet objectif.

Sur les deux tracés « ouest », après examen des nombreux documents et études mis à la disposition du public, ce dont je félicite votre commission, il est clair que le tracé « ouest » permet une atténuation de coûts tant écologiques que financiers. En épousant les faisceaux existants, en s'appuyant sur la traversée de la Loire sur les piles déjà fondées des ponts de Vierzou ou Thinat à Orléans, le maître d'ouvrage permet de faire entrer les trains au plus près des usagers, donc des besoins réels, dans de bonnes conditions économiques et écologiques.

Je suis convaincu que dans ces conditions, les projections de fréquentation de passagers sont très sous-estimées dans le scénario ouest. Si cela ne modifierait pas beaucoup les recettes de l'exploitant, l'utilité sociale du POCL en serait nettement améliorée. Dans le cas inverse, on peut se demander qu'elle serait la justification publique du

financement du projet par les collectivités, la ligne ne desservant alors, de fait, que Lyon et Paris.

En conclusion, je suis très **favorable au tracé ouest**, le seul permettant de desservir directement la gare d'Orléans. Au regard du coût global des différents faisceaux proposés, je milite pour l'utilisation optimum des infrastructures existantes sur la ligne de Vierzon, ainsi que pour le franchissement de la Loire, de plus la gare des Aubrais dispose d'une marge de croissance, n'étant pas utilisée à hauteur de ses capacités.

Demeurant à votre disposition, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus cordiaux.

*Respectueusement*



Olivier CARRE