



Cahier d'acteur n°113

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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Agence d'urbanisme
de l'agglomération orléanaise
www.auao.org

Agence d'Urbanisme
de l'Agglomération Orléanaise
3, rue de la Cholérie
45000 Orléans
Tél. : 02 38 78 76 76
Fax : 09 72 13 23 42
mél : agence.urba.orleans@auao.org

Par l'inscription du projet POCL dans la loi Grenelle 1 du 3 août 2009, les parlementaires ont voulu réparer une injustice aussi criante qu'ancienne en donnant enfin au Centre de la France, et à deux capitales régionales Orléans et Clermont-Ferrand, leur vraie place au cœur du réseau ferroviaire à grande vitesse. En citant nommément Orléans, ils affirment que celle-ci doit être directement reliée à la future ligne TGV.

Avec les 415 000 habitants de son aire urbaine, il est en effet essentiel que le passage de la LGV se fasse à Orléans :

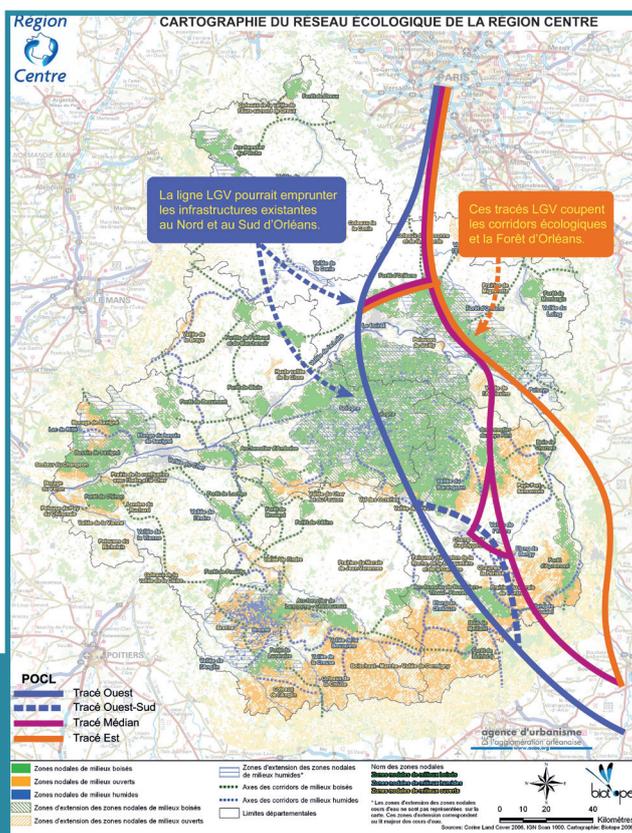
- *Pour le rayonnement européen et international de l'agglomération en reliant directement le territoire orléanais avec les aéroports parisiens, et, en l'intégrant dans le réseau européen de la grande vitesse (Lyon, Marseille, Lille, Turin, Londres,...),*
- *Pour le développement local, le fonctionnement en réseau des entreprises et la synergie avec les milieux de la recherche, en particulier Saclay dans la mesure où le projet permettrait d'imaginer une véritable "Silicon valley" à la française autour des laboratoires des 4 pôles de compétitivité principalement "S2E2" systèmes d'énergies électriques et "Dream" ressources en eau (géothermie, valorisation et préservation des milieux aquatiques,...), mais aussi la "Cosmetic valley" et l'Elastopole,*
- *Pour le renforcement des liens avec la région parisienne (6500 personnes effectuent l'aller/retour quotidiennement) et avec les villes de la région Centre (2800 échanges quotidiens vers Blois, Tours, Chaumont et 1000 vers Bourges, Châteauroux, Vierzon,...)*
- *Pour l'augmentation de la part de cadres des fonctions métropolitaines qui renforcerait le rayonnement de la capitale régionale (de 7,7 % de la part de l'emploi total en 1999 elle atteint 9,1 % en 2008).*

Oui la LGV POCL s'inscrit dans le développement durable et le bilan carbone du POCL est favorable pour tous les tracés

■ Grâce à une consommation énergétique limitée par personne transportée, combinée à une faible émission de gaz à effet de serre, le train à grande vitesse est un vecteur de progrès en matière de consommation d'énergie et de qualité de l'air. Les émissions de CO₂ par voyageur/km d'un TGV sont 25 fois moindres que celles de l'avion, 10 fois moindres que celle de la voiture ; il consomme 2 fois moins d'énergie que la voiture et plus de 3 fois moins que l'avion. En matière d'économie de CO₂ sur 60 ans, le gain pourrait approcher 20 MteqCO₂, soit une contribution non négligeable à l'objectif « facteur 4 ». La France émet environ 500 MteqCO₂/an, et la Région Centre en émet environ 20 MteqCO₂ (Plan climat de la Région Centre). Le projet permettra d'économiser sur les 50 ans de sa durée d'amortissement l'équivalent d'une année d'émission de gaz à effet de serre de toutes les activités industrielles, agricoles, résidentielles et de transport de la Région Centre.

■ Par sa praticité, ses qualités de confort et le temps d'accès aux gares pour la plupart des voyageurs bien moindre que celui nécessaire pour atteindre les aéroports – le TGV est un concurrent direct de l'avion mais le défi à relever aujourd'hui serait qu'il permette un report significatif de la route vers le rail. Pour atteindre cet objectif d'un transfert de la part modale de la voiture sur le ferroviaire une des conditions majeure est que les zones les plus densément peuplées soient desservies au plus près par la grande vitesse, c'est-à-dire par leurs centres urbains ou leur proximité immédiate. Dans ce cas la ligne à grande vitesse contribue réellement au développement et à l'équilibre des territoires car elle favorise alors la desserte des capitales régionales (Orléans, Clermont-Ferrand) et des agglomérations moyennes (Bourges, Vierzon, Châteauroux, Blois, ...) et leurs interrelations.

De l'intérêt des tracés ouest et ouest-sud au regard de leur impact sur la biodiversité et les paysages



Le territoire orléanais et ses secteurs limitrophes, Beauce et Sologne, sont des zones d'enjeux tant en matière de biodiversité que de qualité des paysages et du patrimoine, en particulier dans le secteur inscrit au patrimoine mondial par l'Unesco.

Les tracés Ouest et Ouest Sud permettent de s'inscrire dans les couloirs existants de l'A71, de l'ancienne N20 et de la ligne SNCF Paris-Toulouse ce qui minimiserait les impacts notamment sur le territoire solonot largement protégé au titre de Natura 2000 et qui abrite 25 ZNIEFF et des zones nodales d'importance régionale en matière de continuum boisés et forestiers (1 515 km², 17,3% de ce type de zones en Région Centre) et de continuum des milieux humides (1 426 km² soit 20,4% des zones de ce type en Région Centre). Les zones nodales sont les secteurs sources de biodiversité d'un territoire.

Les tracés Ouest et Ouest Sud en suivant des infrastructures existantes évitent d'accroître les coupures écologiques. Ceux-ci ne toucheraient que le corridor qui relie les forêts d'Orléans (à l'est) à celles de Fréteval et Marchenoir (à l'ouest) créant moins de nuisances nouvelles sur le territoire. Tandis que les tracés médian et Est impactent la forêt d'Orléans et les corridors écologiques qui la relie à la Loire puis à la Sologne.

Dans ce cadre, la recherche de jumelage dans les corridors des infrastructures existantes apparaît comme un des moyens de minimiser les impacts de la création de la nouvelle ligne à grande vitesse en particulier à proximité des zones sensibles. Cela est d'ailleurs souligné dans le dossier fourni par INGEROP, les possibilités de jumelage sont évoquées mais les impacts positifs de ce jumelage ne sont pas quantifiés.

Les tracés est et médian sont moins favorables à la préservation de l'environnement et la biodiversité car, il y a peu ou pas d'infrastructures linéaires majeures à l'est. Un nouveau fuseau générerait une nouvelle saignée dans ce territoire. De ce fait, la partie est de l'orléanais serait alors fortement impactée et la biodiversité qu'il abrite d'autant plus menacée.

La traversée de la forêt d'Orléans constitue un défi environnemental majeur. Avec ses 50 000 ha dont 35 000 ha de forêt domaniale, elle est un espace naturel remarquable. C'est une véritable richesse pour l'agglomération orléanaise car elle accueille de nombreuses espèces : balbuzard pêcheur, aigle botté, circaète jean le blanc, engoulevent d'Europe,

pour n'en citer que quelques uns, viennent y nicher. Tritons, lucane cerf-volant, écaïlle chinée, ... , et de nombreux lichens et champignons présentant un intérêt écologique y sont également présents. Les barreaux de raccordements nécessaires viendront encore malmenés ces continuités écologiques si nécessaires à la préservation de la biodiversité.

Les temps de parcours des tracés Ouest et Ouest Sud ne sont pas défavorables par rapport aux scénarios est et médian

Dans le cas des tracés est et médian, les dessertes, autres que celles vers Paris et celles directes à longues distances vers le sud (Lyon) et le sud est (Marseille, Nice) ou vers le nord (Lille) ne permettent pas de répondre aux enjeux du Grenelle vis-à-vis des territoires du centre de la France et d'Orléans en particulier. De plus, la longueur des raccordements nécessaires, dont l'impact écologique n'est pas abordé dans l'étude INGEROP, augmenteront la durée des dessertes locales d'une façon significative. On peut estimer que le temps de parcours sur le barreau de raccordement du tracé médian vers les Aubrais-Orléans serait de l'ordre de 10 à 14 minutes. La Communauté d'Agglomération Orléans Val-de-Loire et la ville d'Orléans se sont fortement engagées en faveur du développement durable en développant des projets ambitieux notamment en termes de transports. L'arrivée du TGV en cœur d'agglomération permettrait

en complétant la chaîne locale du déplacement de se rapprocher de l'objectif d'un territoire écologiquement responsable. Cette qualité de desserte nouvelle et efficace contribuera au report de déplacements en voiture vers le train.

La question des ruptures de charges et des lieux où elles se placent devrait être reconsidérée notamment dans les mises en perspective du projet avec le transport aérien. L'accès au plus proche des centres des agglomérations semble en effet un facteur important pour les agglomérations comme Orléans qui possèdent des transports en communs performants. Le tramway est en relation directe avec la gare de Fleury-les-Aubrais et l'agglomération met en service une seconde ligne de tramway en 2012. La conformité avec l'esprit du Grenelle devrait conduire à plus de proximité et de développement des opportunités pour les territoires.

Le tracé Ouest permet de conforter le territoire ligérien dans sa partie la plus dynamique

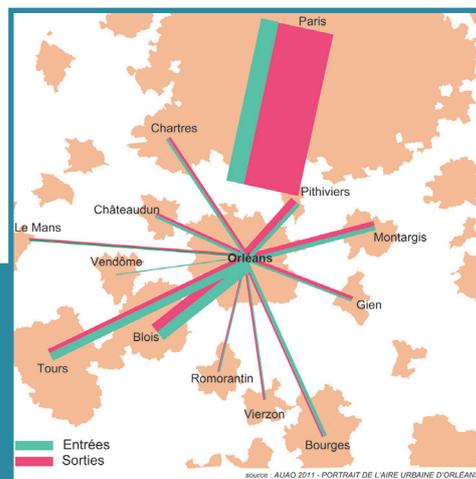
LIBGEO	entrées	sorties	total
Paris	1 963	5 764	7 727
Blois	1 318	1 222	2 540
Tours	875	458	1 333
Pithiviers	205	937	1 142
Montargis	482	550	1 032
Châteaudun	312	377	690
Gien	187	430	617
Chartres	271	295	566
Bourges	349	158	506
Vendôme	127	116	243

AUAO - source Insee RP 2008 - FD MOBPRO

AUAO - Source Insee RP 2008
FD MOBPRO

Migrations alternantes centrées sur l'aire urbaine d'Orléans, flux d'au moins 100 personnes en 2006

Source : AUAO 2011 Portrait de l'aire urbaine d'Orléans



Dans l'environnement proche, les secteurs les plus peuplés sont situés à l'ouest d'Orléans et plus particulièrement le long de l'axe ligérien (Meung, Beaugency, Blois, Chaumont, Amboise, Tours).

Des relations fortes existent avec les agglomérations de Blois et de Tours : les migrations alternantes domicile/travail le font nettement apparaître. Les relations avec Vierzon et Bourges viennent conforter ce rôle central de l'agglomération orléanaise à l'échelle régionale. Les agglomérations placées à l'Est (Montargis, Pithiviers) ne possèdent pas la même ampleur tant en poids de population qu'en importance économique pour le territoire.

Dans ce cadre, les options ouest desservant un axe ligérien fort de plus de 500 000 habitants constituerait un véritable projet de territoire à l'échelle de l'aménagement national. Les autres scénarios (Médian et Est) génèrent moins d'impacts positifs sur le développement local, y compris à l'Est d'Orléans, puisqu'aucune gare n'est prévue sauf un raccordement vers Orléans. Les aires urbaines de Montargis, Pithiviers et Gien comptabilisent seulement 110 000 habitants au total.

Le tracé Ouest renforce la centralité urbaine : une opération de requalification urbaine de grande ampleur à l'échelle de la métropole régionale du Centre

Les scénarios Ouest et Ouest Sud permettraient de mobiliser le potentiel existant autour de la gare des Aubrais/Orléans, site déjà majeur du réseau ferré français, né en 1843 avec la création de la première ligne ferroviaire longue distance.

Autour de ce site, de vastes emprises foncières en partie maîtrisées par les collectivités sont en capacité d'accueillir des développements urbains importants, tant en termes d'activités économiques que d'habitat et d'enseignement. Ce site bénéficie d'une excellente desserte (transports en communs, bus, tramway, proximité de la rocade nord et des autoroutes,...) et la première tranche d'aménagement prévoit entre 200 000m² à 500 000m² de surface de planchers constructibles. Ce projet d'aménagement a vocation à accueillir un quartier nouveau au cœur d'une agglomération ou la qualité de vie, à laquelle contribue la proximité de la nature, est reconnue par des entreprises d'envergure nationale.

Cette opération associe dans son comité de pilotage le Conseil Régional, le Conseil Général, la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, les villes d'Orléans et de Fleury-les-Aubrais, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret, RFF et la SNCF, a pour ambition de faire de ce site un lieu de centralité basé sur des solutions innovantes d'organisation urbaine. Celles-ci inscriront l'agglomération dans une dynamique de développement durable du territoire en rationalisant la consommation de l'espace tout en offrant des conditions de vie de qualité aux nouveaux habitants. Le temps de maturation nécessaire à la mise en place des structures politiques, techniques et économiques de ce projet majeur pour l'agglomération et les équilibres régionaux est tributaire des décisions qui seront prises dans le cadre du débat public dont les conclusions peuvent accélérer sa réussite.

NB: ce document est le fruit d'une contribution d'un comité technique partenarial.

agence d'urbanisme
DE l'agglomération orléanaise
www.auao.org

**Agence d'Urbanisme
de l'Agglomération Orléanaise**

3, rue de la Cholérie
45000 Orléans
Tél. : 02 38 78 76 76
Fax : 09 72 13 23 42
mél :

agence.urba.orleans@auao.org

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