

Cahier d'acteur n°144

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.

Le Département du Loiret est engagé depuis longtemps dans une démarche de soutien ou d'accompagnement de projets structurants contribuant à l'aménagement du territoire

- l'autoroute A19 (section Artenay - Courtenay) comme chef de file des collectivités contributrices et interlocuteur privilégié de l'Etat et du concessionnaire ;
- le Très Haut Débit avec lequel le Département entend conserver une avance significative dans l'équipement en réseaux de télécommunications de son territoire ;
- L'action de l'Etablissement Public Foncier Local en matière d'acquisitions foncières des communes ;
- la mise en place d'un service en matière de transport public routier (ULYS), et d'un réseau de communication routier de qualité ;
- le soutien direct aux entreprises et indirect par la création, notamment, de zones d'activités d'intérêt départemental ;
- les projets de liaisons ferroviaires entre Orléans/Châteauneuf et Orléans/Chartres, le Département considérant ces deux projets comme essentiels pour son développement ;
- le projet de terminal d'accès à la ligne Atlantique Eco Fret, le Conseil général soutenant cette implantation sur son territoire.

La poursuite du développement maîtrisé de notre territoire doit s'envisager par une intégration de ce dernier dans le réseau à grande vitesse. Aussi, le Conseil général apporte tout son soutien à la réalisation d'une LGV Paris/Lyon via Orléans et Clermont-Ferrand, afin qu'il se réalise dans les meilleures conditions.

Porte d'entrée du Val de Loire, classé au patrimoine mondial de l'Unesco, et à une heure de Paris, le Loiret allie l'authenticité de ses terroirs à un dynamisme économique exceptionnel, cultivant un équilibre harmonieux entre modernité et qualité de vie.

Outre Orléans, capitale régionale, le Loiret se compose de villes à taille humaine, de villages authentiques, et bénéficie d'une nature omniprésente ainsi que de toutes les infrastructures (santé, éducation, transports, communication), d'offres culturelles, sportives, de loisirs... indispensables à une vie moderne et active...

Quatre bassins d'emploi dynamiques, quatre pôles de compétitivité d'envergure internationale, des conditions de vie particulièrement favorables... le Loiret, dont le dynamisme économique et démographique ne cesse de s'affirmer, est une terre d'entreprises.

Avec l'Université d'Orléans partenaire actif du monde de l'entreprise et des organismes de recherche (CNRS, BRGM, INRA), avec ses écoles spécialisées et ses centres de formation professionnelle, le Loiret est un cadre idéal pour se former et innover...

cahier d'acteur a été rédigé par :



Conseil général du Loiret -

15, rue Eugène Vignat - BP 2019 - 45010
Orléans cedex 1 rue Eugène Vignat
BP 2019 - 45010 Orléans cedex 1

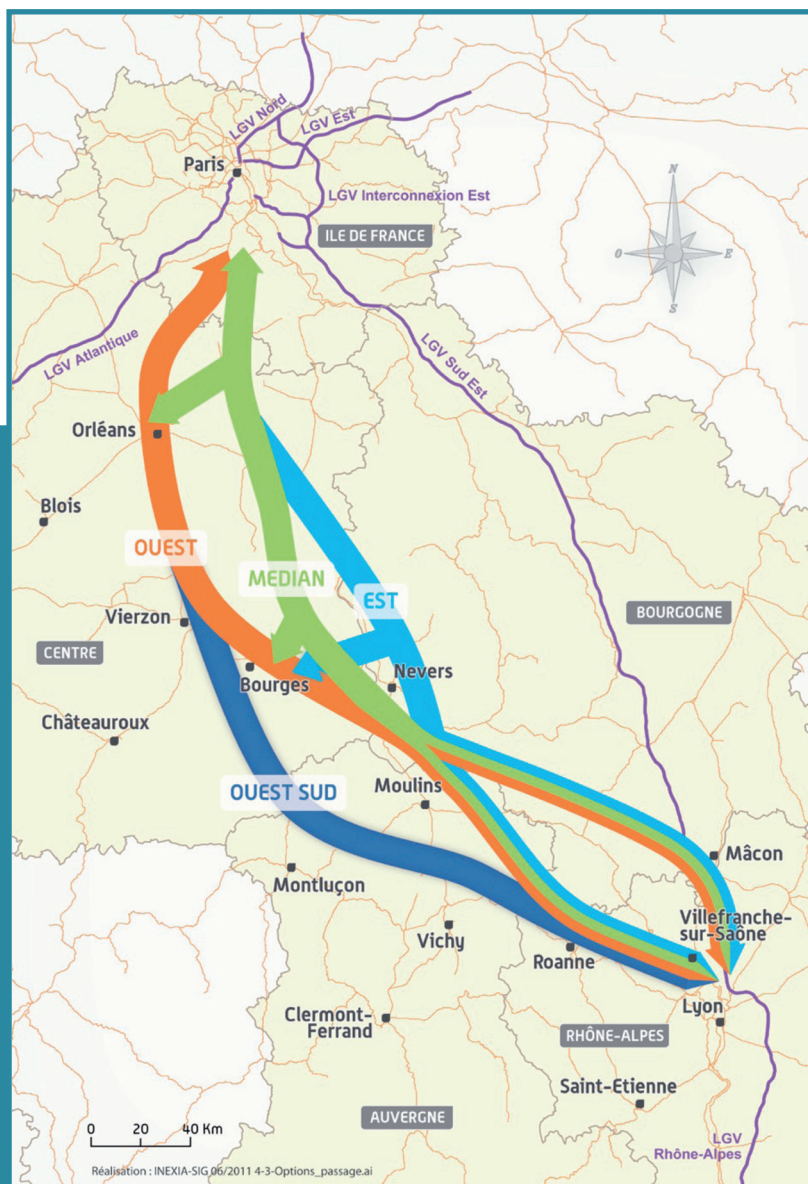
Tél. : 02 38 25 45 45

Fax : 02 38 25 43 70

www.loiret.com

LGV POCL, impérieuse nécessité pour le Loiret

■ Nécessaire liaison TGV pour les territoires du Grand Centre



Le projet POCL : représentations schématiques des 4 scénarios
Source : RFF

En termes d'infrastructures, une zone située dans le Grand Centre de la France est complètement dépourvue de liaison ferroviaire à grande vitesse. Elle est encadrée par deux LGV – Atlantique à l'Ouest et Sud-Est à l'Est mais ne bénéficie pas des fonctionnalités offertes par ces axes : accès rapide et direct à l'Arc Atlantique et au couloir rhodanien. Pour les usagers du train depuis Orléans, le trajet vers Lyon ou le Sud-Est de la France impose un passage par Paris et un changement de gare (gare d'Austerlitz puis gare de Lyon) créant une rupture de charge importante.

Le Grand Centre a besoin d'une véritable colonne vertébrale ferroviaire, pour désenclaver ses territoires et les rapprocher de Paris, des métropoles nationales et des grands axes européens.

■ Connexion indispensable au réseau ferré à grande vitesse et aux grandes métropoles européennes

Orléans, capitale de la région Centre, demeure exclue du réseau ferré à grande vitesse. Cette situation pourrait devenir contre performante, le territoire départemental ambitionnant un développement économique national et international.

Depuis Orléans, l'accès aux aéroports parisiens, les liaisons vers les métropoles françaises et européennes ne sont pas satisfaisantes. Les durées de trajet restent exagérément longues vers Limoges, Nevers, Clermont-Ferrand et Lyon.

L'apport de la LGV en termes de temps de trajet serait considérable. Orléans ne serait guère à plus d'une quarantaine de minutes de Paris et à moins de 1h40 de Lyon.

■ Accès facilité aux aéroports parisiens

A l'heure actuelle, le Loiret bénéficie d'une liaison TGV vers Roissy empruntant des lignes "classiques", ne permettant pas aux voyageurs de profiter des performances du matériel utilisé.

Avec la mise en service de la LGV POCL, le Loiret bénéficiera d'échanges compétitifs avec les plateformes aéroportuaires parisiennes grâce à un accès direct à Orly via le projet d'interconnexion Sud des LGV en Ile-de-France.

Les objectifs visés par le Département du Loiret concernant le projet

■ Exploiter l'effet levier du projet LGV POCL

La LGV POCL est d'ores et déjà intégrée à la plupart des politiques départementales. "Loiret 2021", document stratégique du Conseil général, l'évoque au travers des missions du Département :

■ Aménagement du territoire et mobilité :

La mise en service d'une LGV correspond totalement à la détermination du Département d'impulser une dynamique en matière de transports ferroviaires.

Cette volonté se matérialise, par exemple, à travers la mobilisation du Département en faveur de l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-Fret. Une étude d'opportunité et de faisabilité a conclu à la pertinence de réaliser un terminal dans le Loiret, à la croisée de grands axes de communication.

En soutenant le projet de LGV POCL, le Conseil général entend favoriser des infrastructures ferroviaires (transport de voyageurs et de marchandises) dans une logique de développement durable. Ces aménagements participeront, dès lors, à une mobilité durable des trafics de transit en contribuant à libérer des sillons de fret ferroviaire.

Le Conseil général souhaite préparer l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pour faciliter la mobilité entre les pôles urbains du territoire départemental par une adéquation de l'offre avec les attentes des différents territoires et publics via le réseau ULYS.

Le Département apporte aussi son soutien au projet de mise en deux fois deux voies de la RN154 qui facilitera le rabattement d'usagers vers Orléans.

■ Environnement :

Le Loiret, pays de forêts pittoresques, de plaines boisées et de champs à perte de vue, est traversé par le dernier fleuve sauvage d'Europe et des canaux pour flâner en bateau. La protection et la valorisation de ces espaces naturels sensibles seront obligatoirement prises en compte par le maître d'ouvrage de la LGV tout au long de la procédure règlementaire préalable à la réalisation du projet. Le Conseil général, grâce à ses compétences en la matière, saura se mobiliser pour limiter l'impact sur l'environnement et la biodiversité.

■ Développement économique :

La part des cadres dans l'agglomération orléanaise est très nettement supérieure à la moyenne nationale : 9,5% sachant que la moyenne est de 7,2% dans l'ensemble des unités urbaines de 50 000 à 200 000

Recherche
Crédit photo : Dominique Chauveau



emplois), l'industrie et la recherche dans le département s'appuyant sur un emploi hautement qualifié.

La présence d'entreprises innovantes et d'un réseau dense et dynamique d'acteurs d'animation économique tels que l'ADEL, Réseau Création Orléans Loiret et Orléans Technopôle sera confortée par l'arrivée de la LGV.

L'arrivée du TGV devrait promouvoir l'image du Loiret, en associant son potentiel économique au regard de son environnement, le territoire devenant accessible plus aisément par les décideurs économiques tout en leur permettant d'emprunter l'un des modes de transport les moins consommateurs en CO₂.

■ Recherche, innovation et enseignement supérieur :

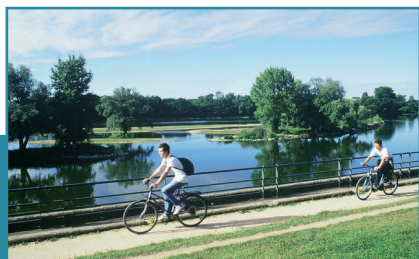
La mise en service de la LGV POCL permettra d'attirer des étudiants et des chercheurs dans le Loiret, notamment en provenance de l'Ile-de-France ou de l'étranger.

Par ailleurs, le rayonnement des laboratoires du Loiret dans l'espace européen de la Recherche sera renforcé et les infrastructures présentes sur le territoire tel que le Laboratoire d'Excellence VOLTAIRE à Orléans (Etude des géofluides et des VOLatils – Terre, Atmosphère et Interfaces - Ressources et Environnement), seront mieux valorisées.

■ Tourisme :

Le Loiret est riche d'une offre touristique variée et complémentaire (tourisme vert, urbain, culturel, d'affaire, fluvial), d'une bonne accessibilité pour se positionner comme destination de courts séjours et de grands projets ("la Loire à Vélo" ou la valorisation des canaux).

La LGV conforterait la position du Loiret sur ce marché très concurrentiel, notamment en facilitant l'accès au Val-de-Loire par l'Est, avec un rééquilibrage escompté des flux avec Tours, déjà desservie par la grande vitesse. De plus, la gare d'Orléans deviendrait un point de transit important des cyclotouristes sur l'itinéraire de "la Loire à Vélo".



La Loire à vélo

■ Développer des stratégies avec d'autres territoires



Partenariat
Crédit photo : Dominique Chauveau

Une desserte optimale du Loiret par une LGV permettrait d'améliorer les déplacements vers Paris, le Grand Centre et le Sud de la France, des acteurs du monde économique. D'importantes perspectives seraient ouvertes pour les échanges commerciaux.

Les pôles de compétitivité : S2E2 (technologies de l'électricité intelligente), Cosmetic Valley (parfumerie / cosmétique), Elastopole (chimie / matériaux) et DREAM (écotechnologies / eau), seront renforcés par des liaisons facilitées entre Orléans et les régions Auvergne et Rhône-Alpes.

L'accès aux grands réseaux et équipements de recherche est également essentiel pour permettre aux laboratoires du Loiret de poursuivre des travaux de pointe.

■ Valoriser le territoire loirétain, dans le respect de ses richesses et de sa diversité

Le territoire du Loiret, plus particulièrement sa partie Nord, a été impacté par la réalisation de l'autoroute A19 : près de 40 000 hectares ont fait l'objet d'une procédure d'aménagement foncier, dont 1300 hectares représentant l'emprise autoroutière.

Fort de cette expérience réussie, le Conseil général s'investira sur ces opérations foncières liées à ce projet d'infrastructure, en préservant au mieux les paysages agricoles et les ressources naturelles.

Le territoire départemental est fortement sollicité par des projets de développement économique, urbain, de transports et de logements : la définition de zones de

préservation de la surface agricole utile serait un atout. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le Val de Loire offre des panoramas uniques et de nombreuses balades en vélo, randonnées pédestres ou à bord d'une embarcation traditionnelle de marinières.

Outre les châteaux, dont trois sont propriétés du Département (Gien, Sully-sur-Loire et Chamorrolles), d'autres sites jalonnent le territoire. Ainsi, on compte plusieurs musées, un patrimoine religieux d'une grande richesse, de nombreux parcs et jardins, des sites archéologiques préservés et un réseau de Parcs départementaux développé par le Conseil général.

Tracés adaptés aux stratégies de développement du Département du Loiret

Le choix du tracé le plus pertinent pour le Loiret est essentiel : s'il est parfois difficile de mesurer l'impact direct sur le développement d'un territoire desservi par le TGV, il est certain que l'absence ou la mauvaise desserte peuvent le rendre rédhitoire pour d'éventuels investisseurs.

Attractivité renforcée : la desserte d'Orléans par la grande vitesse permettra aux investisseurs de se positionner dès l'annonce de l'arrivée du projet dans le Loiret.

Foncier économisé : une infrastructure d'une telle

envergure doit également être appréhendée sous l'angle de l'aménagement foncier et de la consommation de terres agricoles.

Milieux naturels préservés : concernant la traversée de Loire et la Forêt d'Orléans, il serait possible d'emprunter les itinéraires suivants :

- soit en empruntant le faisceau du futur pont de Jargeau ;
- soit en utilisant les voies classiques traversant la Loire ;
- soit à l'Est de Gien, en amont du site UNESCO.

CONCLUSION

Les scénarios « Ouest » et « Median », avec une préférence pour l'Ouest, seraient les plus à même de répondre aux objectifs poursuivis par le Département du Loiret :

- bénéficier de l'effet levier de la LGV, notamment en termes d'aménagement et de développement économique du territoire loirétain ;
- valoriser le territoire loirétain ;
- favoriser le rapprochement et les stratégies avec d'autres territoires en s'appuyant sur les infrastructures routières (RN154, RD2152, RD2157, RD2020, RD2060), autoroutières (A6, A10, A19, A71, A77) et ferroviaires (Paris/Orléans/Tours, Paris/Nevers, projet de réouverture Orléans/Chartres et Orléans/Châteauneuf-sur-Loire)



Conseil général du Loiret -

15, rue Eugène Vignat -
BP 2019 - 45010 Orléans cedex

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