



Cahier d'acteur n°147

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.

Avis favorable pour l'Ouest

Le 20 novembre 2011, l'Union Régionale du Mouvement Démocrate du Centre (MoDem) s'est réunie à Tours lors de ses traditionnelles universités d'automne. A cette occasion, elle s'est, lors d'un vote solennel, exprimée en faveur de la création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) reliant Paris à Lyon en passant par le Grand Centre sous la condition qu'elle s'interconnecte avec les réseaux TER et Inter-cités.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

**MOUVEMENT
DEMOCRATE**

**l'Union Régionale du Mouvement
Démocrate du Centre.**
8, rue du Commerce
41000 BLOIS

Conformité à la loi d'orientation du Grenelle de l'environnement

Les scénarios Ouest et Ouest Sud sont les plus conformes aux exigences de la loi d'orientation Grenelle de l'environnement qui demandent que la ligne desserve Orléans, Bourges, Clermont-Ferrand et les autres grandes villes du Grand Centre. En effet ils permettent à la fois de répondre à l'exigence de désenclavement de territoires jusqu'alors en marge des lignes grandes vitesses et à la volonté de dé-saturer la liaison Lyon-Paris.

Trajet Ouest et Ouest sud

Après un débat portant sur les engagements financiers, les opportunités en termes d'aménagement du territoire et les contraintes créées par la construction d'une LGV en région Centre, le MoDem choisit à l'unanimité le scénario Ouest sud ou Ouest qu'il privilégie ainsi que la variante proposée par Roanne. Ce scénario permet de situer les régions concernées, et en particulier la région Centre, au cœur du réseau LGV et non pas simplement en marge.

L'objectif n'est pas uniquement la réduction des temps de parcours avec Paris mais peut-être surtout de placer les villes concernées au cœur des interconnexions LGV comme par exemple avec le nord de la France ou le réseau grand sud.

■ Capacité contributive et perspectives de financement

Les collectivités locales ne peuvent s'engager dans le financement d'infrastructures qui ne répondraient pas à l'amélioration de la vie quotidienne de leurs habitants.

Sur ces aspects, deux éléments sont pour le MoDem essentiels dans l'élaboration de ce dossier :

■ Une nouvelle proposition d'aménagement en LGV d'une liaison Limoges - Bourges en lieu et place de la proposition actuelle Limoges - Poitiers offrirait, en terme d'aménagement du territoire, à Châteauroux et sa plateforme aéroportuaire une connexion au réseau LGV et permettrait au projet de LGV POCL de bénéficier d'un financement régional de région Limousin et d'un report de voyageurs au départ de Limoges évalué à 1, 2 millions de passagers sans compter le potentiel Châteauroux.

■ Une connexion au réseau RER Grand Paris au niveau d'Orly « nouvelle gare » (connexions directes des gares situées entre Versailles et Marne la Vallée) permettrait aux usagers de la région Centre et à ceux du sud de l'Île de France ainsi qu'aux usagers d'Orly et de son bassin d'emploi, de ne pas à avoir à transiter par Paris pour une destination finale qui serait desservie par la ligne POLC. Le report de recettes est alors non estimé.

■ Solidarité territoriale

Nous devons raisonner à l'échelle du Grand Centre, en solidarité avec les territoires voisins. Le scénario OUEST est le plus à même de désenclaver des territoires ruraux du Grand Centre : Orléans, Bourges, Nevers / Moulins, Roanne. Ce tracé permet de connecter plus facilement des villes comme Blois, Châteauroux, Montluçon, Vichy.

Nous retrouvons dans le choix de la variante Roanne, le souci d'une meilleure connexion de Clermont-Ferrand avec Lyon mais aussi d'une volonté d'intégrer au mieux des territoires comme Vichy, Saint Etienne à la recherche d'un nouveau souffle économique.

■ Aménagement du territoire

Un cinquième du territoire national sera concerné par la construction de cette nouvelle Ligne à Grande Vitesse. Les voies de communication ayant depuis toujours favorisé le développement des territoires qu'elles traversent, le MoDem souhaite que ce tracé se développe en interconnexions avec le réseau TER et Inter-cités existant.

C'est à ce prix que les déplacements ferroviaires constitueront une réelle alternative à la voiture et à l'avion, incomparablement plus polluants. Il souhaite qu'il soit, à terme, possible aux habitants de la Région Centre d'aller en train prendre leur TGV.

Cela implique :

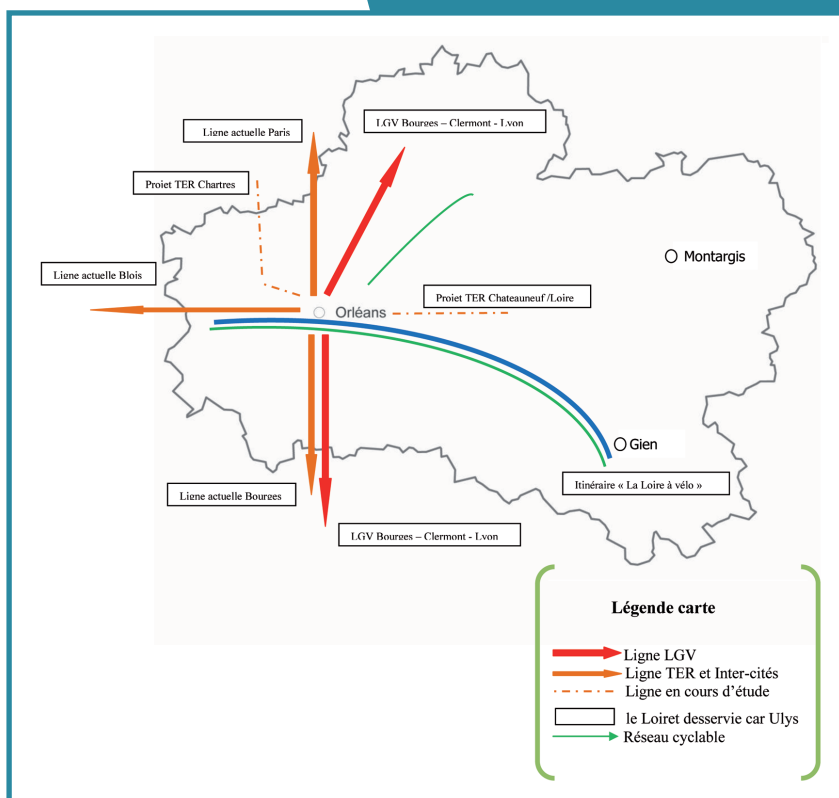
1- Un contournement des agglomérations d'Orléans, de Bourges, de Nevers et de Roanne avec la création de raccordements vers les gares actuelles pour les trains faisant escale, comme cela est d'ailleurs prévu pour la gare de St Pierre des Corps, Ligne LGV Paris-Bordeaux. Et, dans le cas contraire, avec la construction de gares nouvelles qui seront impérativement connectées au réseau TER, Inter-cités, cars et réseaux urbains, cela afin d'irriguer au mieux les territoires concernés.

Cela nous permettrait réellement la valorisation d'une véritable politique de transport régionale par la mise en place d'une intermodalité attrayante pour les voyageurs : horaires cohérents et vente de billets combinés (TER – LGV, bus et tram – LGV)

Source : Union Régionale du Mouvement Démocrate du Centre

Pour la future gare LVG de l'agglomération Orléanaise, l'intermodalité permet :

- Une desserte des trains LGV des gares de Blois puis de Tours sur la ligne existante.
- Une desserte en TER des gares situées entre Orléans "nouvelle gare" et : Blois, Salbris mais aussi Chartres et Châteauneuf sur Loire dont l'ouverture au transport de voyageurs est à l'étude.
- Une interconnexion avec le réseau de bus Ulys, réseau de transport du Conseil Général du Loiret vers les 17 destinations desservies depuis l'agglomération d'Orléans : Pithiviers, Montargis, Gien...
- Une interconnexion avec le réseau de bus et de tramways de l'agglomération
- Une interconnexion en liaison douce (vélo) avec l'agglomération mais aussi la Loire et le réseau "Loire à vélo", le Canal et la forêt d'Orléans.



2- L'ambition du projet LGV POLC ne peut être la seule desserte au nord des gares d'Austerlitz et de Lyon comme cela est envisagé actuellement. Cela ne répondrait qu'à la seule problématique de la saturation actuelle ou future de la ligne existante Paris-Lyon».

Il doit également répondre aux besoins des usagers quels qu'ils soient par une connexion aux réseaux de :

- transports Franciliens grâce au futur hub multimodal vers les territoires du sud de l'île de France (Massy, Saclay, Versailles, Villejuif...) ainsi que vers Paris par le métro automatique et la ligne de tramway T7 (Villejuif et Athis-Mons).
- aux aéroports et Centre d'affaires d'Orly, du Bourget et de Roissy CDG.

3- Au sud de la région Centre, la desserte du Cher, de l'Indre et de la Nièvre par une Ligne LVG favoriserait le désenclavement d'un territoire ne bénéficiant pas du développement naturel dont profite l'axe ligérien.

Ainsi structurant, cet investissement permettrait à des territoires d'atteindre enfin la taille critique leur permettant, au cœur d'un réseau de transport cohérent, d'offrir à de nouveaux investisseurs une attractivité respectueuse de ses habitants, de sa culture et de ses paysages.

Alternative au barreau Limoges-Poitiers, une opportunité pour le développement économique du bassin d'emploi de Châteauroux.

Un barreau Poitiers-Limoges envisagé en LGV est aussi en projet.

Il nous apparaît plus judicieux de desservir Limoges par la LGV POLC et d'intégrer le bassin d'emploi de Châteauroux avec ses opportunités de développement envisagées autour de sa plateforme aéroportuaire à ce projet de LGV Paris Lyon, pour permettre au Limousin

d'être ainsi à la fois connecté au reste du Grand Centre, à Paris et à Lyon.

De plus, en choisissant cette solution, l'économie faite sur le projet Poitiers Limoges (1,5 Md €) compensera la supériorité de coût des trajets OUEST et OUEST Sud par rapport aux tracés plus orientaux.

Ouverture européenne

Enfin, dans la perspective du raccordement Massy-Valenton, cette LGV donnerait une remarquable ouverture européenne aux territoires du Grand Centre qui pourraient ainsi, sans passer par Paris, gagner rapidement Bordeaux, Lyon, Strasbourg, Lille puis les autres réseaux LGV européens vers l'Espagne, la Suisse

et l'Italie, l'Allemagne, la Belgique et les Pays Bas et le Royaume Uni.

L'interconnexion dans la future gare d'Orly, prévue dans le cadre du projet d'interconnexion sud, favoriserait l'intermodalité Air – Fer

Contraintes liées au respect de l'environnement

Le MoDem attend la communication des études environnementales commandées par Réseau Ferré de France. Aucun tracé n'est idéal du point de vue de la protection de la nature. Le choix Ouest Sud traverse la forêt de Tronçais, le tracé Ouest traverse, lui, la Sologne.

Des solutions d'aménagements sont envisageables. Il ne faudrait cependant pas sacrifier la desserte d'un cinquième du territoire et le potentiel de développement et d'emploi pour les personnes y vivant.

CONCLUSION

Le MoDem approuve ce projet de LGV.

Cependant, il refuse l'idée même que la concentration des activités humaines autour de deux grandes mégapoles que sont Paris et Lyon ne soient renforcées par les scénarios Est et Médian proposés et ce, au détriment des territoires de la région Grand Centre.

Il préconise qu'un financement partiel de la Région Centre soit conditionné aux points suivants :

- 1 ■ Le choix du scénario Ouest puis la variante Roanne.
- 2 ■ La création de gares nouvelles toutes interconnectées avec les réseaux TER et Inter-cités existants.
- 3 ■ La création d'une interconnexion au barreau sud de Paris au niveau d'Orly "nouvelle gare".
- 4 ■ L'ouverture d'une ligne LGV entre Limoges et Bourges, cela afin de desservir Châteauroux et sa plateforme aéroportuaire.

MOUVEMENT
DÉMOCRATE

l'Union Régionale du Mouvement
Démocrate du Centre.
8, rue du Commerce
41000 BLOIS

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