



# Cahier d'acteur n°182

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Le POCL doit passer par l'agglomération Orléanaise et la desservir

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Comité d'Agglomération d'Orléans PS**  
46 Boulevard Alexandre Martin  
45000 Orléans  
Tél : 06 32 60 46 23  
[fede45@parti-socialiste.fr](mailto:fede45@parti-socialiste.fr)

*Le comité d'agglomération d'Orléans du parti socialiste est un acteur impliqué dans la vie orléanaise et il a décidé de participer au débat public pour que la cité johannique soit correctement desservie par la LGV Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon. Cette LGV aura un impact sur l'aménagement du territoire de la région Centre et de l'agglomération orléanaise pour les décennies à venir. Une gare LGV dans l'agglomération orléanaise permettra un aménagement urbain de grande ampleur qui soutiendra la dynamique de la capitale régionale du Centre. L'amélioration de l'accessibilité permettra d'accompagner la dynamique économique, universitaire et culturelle de la ville.*

*Les socialistes d'Orléans s'engagent pour que l'agglomération soit gagnante avec le projet de la LGV.*

# La LGV doit permettre de désenclaver la région Auvergne, Centre, de desservir Orléans et prendre en compte l'amélioration du POLT (Paris/Orléans/Limoges/Toulouse)

Le dédoublement de la LGV Paris/Lyon est une chance pour faire de ce projet un outil d'aménagement du territoire pour l'Auvergne et le Centre en rapprochant les zones urbaines les plus peuplées de ces territoires du réseau européen de LGV.

La région Auvergne comme la région Centre sont des territoires mal desservis par les transports ferroviaires et il est nécessaire de leur permettre d'accéder de manière efficace aux grandes villes européennes et continuer à être attractive pour les entrepreneurs et les entreprises. L'attractivité n'est pas qu'un mot. Elle est à la source de la dynamique économique, de la création et de la conservation des emplois. La facilité de déplacement est un critère important pour l'implantation et le maintien des entreprises sur un territoire. La LGV permettrait d'aménager des territoires qui restent, pour l'instant, en marge des dynamiques du centre de l'Europe.

Orléans se situe à 120 kilomètres de Paris. Son agglomération, dynamisée par le rôle de capitale régionale, a toujours tiré le meilleur parti de sa situation géographique au cœur de l'axe ligérien et à proximité de l'agglomération parisienne. Aujourd'hui, malgré cette position géographique avantageuse les Orléanais n'ont pas la chance d'avoir ni de liaison directe, **sans rupture de charge**, sûre et rapide avec des aéroports internationaux ni de connexion au réseau européen de trains à grande vitesse.

Nous souhaitons que soit mis à l'étude, en plus de l'accès à Roissy, la possibilité de faire une liaison avec l'aéroport d'Orly.

Les scénarios Médian et Est sont conçus dans le seul objectif de dédoubler la liaison Paris/Lyon et ne prennent pas en compte cette formidable chance de desservir plus d'un million de personnes du centre de la France. Ces deux scénarios créeraient un « effet tunnel » sur les espaces traversés. Les territoires subiraient les

inconvenients d'un passage sans en avoir les bénéfices. Le scénario Médian ne desservirait directement aucune ville sur son tracé et le scénario Est ne desservirait que l'aire urbaine de Nevers qui compte un peu plus de 90000 habitants. Dans les scénarios Est et Médian, Orléans et Bourges ne sont pas sur le tracé et des décrochages, par nature moins nombreux, seraient nécessaires pour desservir ces deux agglomérations. Le financement de ces raccords n'est pas précisé dans le chiffrage final des différents scénarios ce qui altère les comparaisons. Pour ces raisons, nous excluons les scénarios Est et Médian et nous comprendrions la réticence des collectivités territoriales à financer un projet qui passerait sur leur territoire sans les desservir d'une manière efficace.

Seuls les scénarios Ouest et Ouest-sud permettent un aménagement du territoire desservant le maximum de population dans les régions Centre et Auvergne (Plus de 415000 habitants pour l'aire urbaine d'Orléans et plus de 160000 pour l'aire urbaine de Bourges/Vierzon). Les scénarios Ouest et Ouest-sud rapprocheraient l'aire urbaine de Blois (115000 habitants) du réseau avec une connexion au niveau d'Orléans. Le scénario Ouest-sud rapprocherait sensiblement les habitants des aires urbaines de Châteauroux (90000 habitants), de Montluçon (80000 habitants), de Vichy (80000 habitants) et de Clermont-Ferrand (430000 habitants) du réseau principal de la LGV.

Le tracé du POCL doit en outre être réfléchi en cohérence avec le Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT) et, dans cette perspective, seuls les scénarios Ouest et Ouest-sud sont géographiquement compatibles avec une amélioration de la ligne vers Toulouse.

**Nous nous prononçons favorablement pour les scénarios Ouest-sud et Ouest.**

# La LGV doit desservir Orléans pour favoriser son développement, conforter son rôle de capitale régionale, soutenir le développement de ses pôles de recherche et de son université

Afin que les 415 000 habitants de l'aire urbaine de la capitale régionale du Centre aient accès dans les meilleures conditions possibles à la LGV POCL, il faut que celle-ci passe au plus près d'Orléans pour que des TGV puissent s'arrêter dans une gare pratique et bien desservie dans un contexte urbain dense.

Orléans, capitale régionale du Centre, est aussi un pôle majeur de recherche et de développement avec le CNRS et l'université d'Orléans. Il y a, en plus sur le territoire de l'agglomération orléanaise, des installations uniques en France comme le BRGM et les pôles de compétitivités tels que la Cosmetic Valley, DREAM et Elastopole. L'ensemble des entreprises, des chercheurs et des entrepreneurs qui les constituent ont besoin d'être raccordés aux aéroports et au réseau européen de LGV. Ces derniers doivent pouvoir se déplacer facilement sur des lieux éloignés de conférences, de recherches et pour la prospection de marchés à l'exportation afin de sauvegarder les emplois existants et permettre d'en créer de nouveaux.

**Au centre de la région et au cœur de l'agglomération orléanaise, la gare LGV d'Orléans doit être un pôle intermodal** entre les TGV, le réseau ferroviaire régionale et les transports urbains de l'agglomération. La crise énergétique va renchérir considérablement les déplacements en voiture. L'interconnexion de la gare TGV doit notamment être assurée avec l'étoile

ferroviaire d'Orléans et au réseau urbain tram-bus de l'agglomération. L'étoile ferroviaire aura, dans un avenir que nous souhaitons proche, des branches vers le val de Loire, le blésois, Chartres, Châteauneuf-sur-Loire et la Sologne.

La future gare doit pouvoir disposer à proximité de grandes zones à aménager pour pouvoir recevoir la dynamique économique engendrée par l'arrivée du TGV. Il nous semble que l'actuelle gare des Aubrais permettrait de remplir ces critères. Elle dispose d'une place de choix dans l'armature urbaine orléanaise, elle a à proximité, une importante offre foncière avec la ZAC Dessaux. Ce choix permettrait de requalifier de vastes friches industrielles. Cependant, nous n'excluons pas la création d'une nouvelle gare si les contraintes techniques sont insurmontables.

La traversée de la Loire au niveau d'Orléans doit prendre en compte les espaces extrêmement sensibles de l'Ouest avec la réserve faunistique de Saint Hilaire Saint Mesmin et de la pointe de Courpin. Une variante à l'Est d'Orléans doit prendre en compte le classement au patrimoine mondial de l'Unesco et la biodiversité de ce lieu emblématique de l'espace ligérien. Il faut étudier la possibilité de traverser la Loire avec l'actuel pont de Vierzon. Cette traversée diminuerait l'impact écologique et paysager de la traversée de l'agglomération.

## Une LGV respectueuse des milieux humains et de l'environnement

La gare qui accueillera la LGV dans l'agglomération orléanaise sera un pôle intermodal de grande ampleur pour la région Centre et permettra aux habitants de l'Orléanais d'avoir accès au réseau européen à grande vitesse et aux aéroports parisiens et lyonnais.

La création de la LGV doit être l'occasion de remettre à niveau l'ensemble des dessertes ferroviaires des territoires traversés. L'essentiel des transports ferrés dans notre région sont des déplacements pendulaires

de courtes ou moyennes distances. Ce réseau doit continuer d'être développé et rénové pour une utilisation efficace et quotidienne afin d'avoir une alternative aux véhicules individuels et polluants. La poursuite de l'investissement dans l'amélioration du réseau régional est un complément indispensable à l'ouverture de la LGV. C'est en effet le réseau régional qui assurera le succès de la LGV en drainant les flux d'usagers vers la gare LGV

**La LGV ne doit pas vampiriser le financement du réseau régional, mais être le moteur de sa rénovation et de sa restructuration.**

**Un réseau ferroviaire de proximité efficace pour les dessertes locales et permettent le rabattement des usagers sur le réseau LGV.** L'arrivée de la LGV doit avoir l'impact le plus limité possible sur le prix des déplacements en train pour les usagers.

# L'environnement et la nouvelle LGV

Une ligne de LGV a inévitablement un impact sur l'environnement humain et l'écologie des espaces traversés. Elle constitue un couloir qui coupe des espaces biologiques, qui transforme les terrains sur lesquels passent les voies et qui s'inscrit dans le paysage pour des décennies. Une LGV c'est aussi une infrastructure pérenne qui permet le passage de trains à plus de 320 km/h à une fréquence élevée. Le maximum de précautions doit donc être pris pour assurer la meilleure insertion possible dans le paysage et dans l'environnement.

La pénétration dans l'agglomération doit se faire au plus près de l'emprise ferroviaire actuelle et doit s'accompagner de la réalisation de protections phoniques pour limiter les nuisances sonores. Le bruit est une contrainte importante qui doit être prise en compte lorsqu'on traverse des espaces densément peuplés mais ces contraintes peuvent être surmontées. Afin de diminuer l'impact écologique dans la traversée des grands espaces de notre région, nous souhaitons que la pénétration nord dans l'agglomération se fasse au plus près de l'emprise ferroviaire actuelle afin de ne pas empiéter sur la forêt d'Orléans. Au sud de l'agglomération, il existe pour traverser la Sologne un couloir comprenant l'autoroute et l'actuelle ligne de chemin de fer qui permettrait de ne pas créer une nouvelle fragmentation de la Sologne et de protéger l'espace le plus sensible classé Natura 2000, de la zone des Étangs, autour de St Viâtre.

Le scénario Médian n'est pas exempt d'inconvénients, minorés dans le rapport de présentation, sur le plan

environnemental. Il aurait en particulier un impact fort sur la zone fragile du Pays Fort.

Pour la traversée de l'agglomération orléanaise, nous privilégions une traversée par le couloir d'infrastructure existant. Si cela n'est pas possible techniquement, il faudra arbitrer entre un passage à l'Est ou à l'Ouest.

**Des études environnementales seront nécessaires afin de pouvoir faire un choix qui est le moins impactant sur l'écologie.**

La création d'une LGV, c'est aussi en terme environnemental une alternative aux transports automobiles polluants et à l'utilisation de l'avion pour des destinations européennes. Une ligne LGV permettrait à de nombreux Orléanais de pouvoir arbitrer différemment le choix de leurs moyens de transports pour des destinations comme Paris, et les aéroports de Roissy et Orly, les grandes villes européennes mais aussi Lyon, et le sud de la France. Elle contribuerait ainsi à la diminution des émissions de carbone dans l'atmosphère. La LGV permettrait de désengorger le réseau autoroutier et permettrait de ne pas bitumer davantage de sols.

La LGV est, malgré les contraintes environnementales et les gênes qui vont être inhérentes aux travaux, une chance pour le développement économique, social et culturel de l'agglomération. Elle permettrait une meilleure desserte d'Orléans avec des interconnexions au réseau européen et aux aéroports parisiens et lyonnais.

## CONCLUSION

Le comité d'agglomération du Parti Socialiste se prononce en faveur des scénarios **Ouest-sud et Ouest, avec une desserte d'Orléans en gare des Aubrais.**



Comité d'Agglomération d'Orléans PS  
46 Boulevard Alexandre Martin  
45000 Orléans  
Tél : 06 32 60 46 23  
fed45@parti-socialiste.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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL