



Cahier d'acteur n°46

décembre 2011

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 législateur a inscrit dans la Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL).

Par ce vote, les parlementaires ont voulu réparer une injustice aussi criante qu'ancienne en donnant enfin au Centre de la France, et à deux capitales régionales que sont Orléans et Clermont-Ferrand, leur vraie place au cœur du réseau ferroviaire à grande vitesse. La LGV permettra à Orléans de valoriser son potentiel et de s'inscrire ainsi dans trois dynamiques :

- Rayonnement international et européen
- Liaisons avec les aéroports internationaux
- Liaisons inter-régionales et aménagement du territoire

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

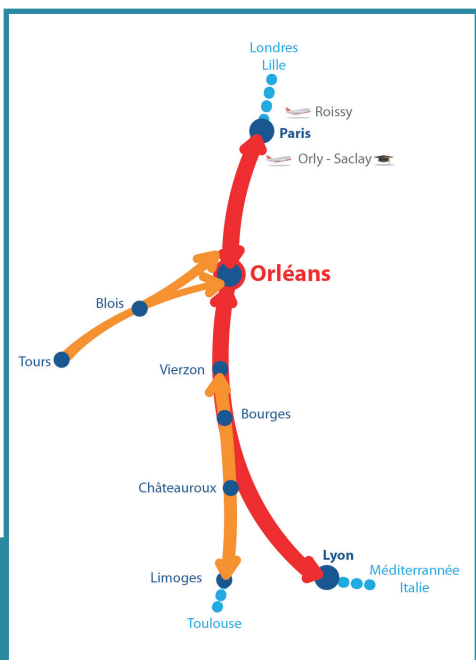


Mairie d'Orléans
1 place de l'Etape
45040 Orléans Cedex 1
Tél. : 02 38 79 22 22
<http://www.orleans.fr/>

Pourquoi la LGV à Orléans ?

■ Pour assurer le rayonnement international et européen de notre ville

Orléans, c'est...
... une aire urbaine de plus de 400.000 personnes et la capitale de la région Centre ;
... 7.000 entreprises sur le territoire de l'AggLO dont 220 leaders mondiaux qui projettent de localiser d'autres activités, souvent de back-office, sur notre territoire ;
... 6 pôles de compétitivité sur le territoire de l'agglomération, une université pluridisciplinaire, la première technopole de la région Centre et 5.600 chercheurs publics et privés, notamment au CNRS, au BRGM, à l'INRA et dans de grandes entreprises telles LVMH, Shiseido ou IBM ;
... un pôle de santé et d'enseignement avec notamment le Nouvel Hôpital d'Orléans, construit sur 205.000 m² d'infrastructures qui sera opérationnel en 2014 ;
... une opération de requalification de l'ensemble de l'ancienne zone industrielle Dessaux qui pourra s'étendre sur 1 million de mètres carrés. L'arrivée de la LGV en gare des Aubrais permettra de donner sa vraie dimension à cette opération ; directement relié à Roissy et Orly grâce à l'arrivée de la LGV en Gare des Aubrais, ce nouveau quartier d'affaires jouera un rôle moteur dans le développement orléanais.



Représentation schématique des principales fonctionnalités attendues du projet POCL
Source : AggLO et Ville d'Orléans

A l'heure actuelle, Réseau Ferré de France (RFF) admet volontiers que "si Orléans a des ambitions économiques nationales et internationales légitimes, sa connectivité n'est pas à la hauteur de ses besoins de mobilité". Avec la LGV, Orléans sera reliée à l'Europe via la liaison ferroviaire Lyon – Turin dont la mise en service sera concomitante de celle de la ligne POCL. En outre, grâce aux différentes branches Est et Nord de LGV d'interconnexion en Ile-de-France, le projet de LGV POCL sera connecté à d'autres branches du réseau à grande vitesse menant au Benelux, au Royaume-Uni et à l'Allemagne.

De plus, Orléans est déjà reconnue

comme une ville de destination touristique et culturelle : inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, disposant du label "Ville d'art et histoire", Orléans est LA ville de Jeanne d'Arc et une porte d'entrée des Châteaux de la Loire.

Par ailleurs, le Festival de Loire, de création récente, s'est imposé comme le premier rassemblement de marine fluviale d'Europe et réunit plus de 600.000 visiteurs.

Notre ville dispose également d'équipements culturels et sportifs de premier ordre, tels le Zénith, que vont prochainement enrichir de nouveaux projets : parmi ceux-ci figurent le nouveau FRAC Centre ou encore la perspective de construction d'un grand équipement à l'horizon 2015, avec le soutien de l'Etat, qui permettra l'organisation d'événements de dimension internationale, notamment sportifs et artistiques, drainant un public nombreux.

Le passage de la LGV par Orléans renforcera l'attractivité de notre ville et facilitera l'accès à ses équipements.



Edition 2011 du Festival de Loire
Crédits photos : Jean Puyo

■ Pour faciliter les liaisons avec les aéroports internationaux de Roissy et d'Orly

La desserte actuelle de Roissy depuis Orléans est quasiment inexistante (seuls 5 TGV par semaine au départ des Aubrais) ce qui est préjudiciable aux acteurs économiques et anormal au regard du rang de capitale régionale d'Orléans.

La LGV qui établira une liaison directe entre Roissy et Orléans permettra à notre ville d'être enfin reliée au hub international de Roissy.

La LGV à Orléans favorisera aussi l'implantation de sièges

sociaux d'entreprises sur le territoire de la commune et développera les synergies entre le monde de la recherche et le monde économique. Orléans sera directement et physiquement reliée au secteur de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris – Saclay et placée ainsi au cœur de l'économie de la connaissance. Orléans peut contribuer à la montée en puissance d'une véritable Silicon Valley à la française grâce à des réserves foncières suffisantes et des savoirs technologiques et scientifiques reconnus pour une mise en œuvre rapide du projet d'OIN.

■ Pour mieux aménager le territoire et favoriser les liaisons inter-régionales

Le chiffre de près de 17.600 migrations quotidiennes domicile-travail entre les aires urbaines orléanaise et francilienne illustre à lui seul le lien fort entre les deux territoires. Au total, on compte 11,7 millions de déplacements annuels entre l'Ile-de-France et Orléans.

Parmi ceux-ci, 23% seulement s'effectuent par le train, alors que ce chiffre se monte à 46% pour Lille ou 63% pour Nantes qui bénéficient d'un accès à la grande vitesse.

Or, la ligne Paris – Orléans – Tours souffre de

dysfonctionnements qu'il convient de prendre en compte indépendamment du POCL : dès maintenant, il est nécessaire d'améliorer prioritairement l'ensemble des conditions du trafic de proximité, la qualité du service rendu à l'utilisateur et l'entretien des lignes existantes. De manière complémentaire, le POCL permettra ultérieurement de renforcer cette desserte de la région Ile-de-France et de Paris.

Orléans génère aussi d'importants mouvements avec ses voisins de l'ouest (notamment Blois et Tours) et du sud, notamment du fait de la présence dans

certaines de ces villes d'établissements dépendant de l'Université d'Orléans. A l'avenir, la LGV POCL doit permettre d'innover les territoires à l'ouest et au sud d'Orléans. RFF doit pour cela retenir l'un des scénarios Ouest, seuls à même de répondre à cet enjeu crucial d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, un temps de parcours de 4 heures est actuellement nécessaire pour se rendre d'Orléans à Lyon ; avec le POCL, le trajet sera direct et inférieur à 1h30 facilitant ainsi les liaisons avec la région Rhône-Alpes et le bassin méditerranéen.

Orléans se prononce en faveur des scénarios Ouest et Ouest – Sud

■ La nécessité de respecter la volonté du législateur

En citant nommément Orléans dans la loi Grenelle I, le législateur souhaite que la LGV passe par Orléans. Or, les scénarios Médian et Est ne prévoient pas un tel passage et nécessitent la construction d'un barreau de raccordement : de ce point de vue, ces deux scénarios ne respectent pas les dispositions expresses de la loi.

Par ailleurs, la pleine efficacité du report modal espéré implique que les usagers potentiels de la LGV aient en tête que celle-ci passe directement par Orléans ; à ce titre, la construction et l'utilisation d'un

barreau de raccordement amoindrirait en effet considérablement les potentialités de report sur le fer offertes par la ligne POCL.

De plus, RFF ne peut aucunement garantir un nombre suffisant de trains qui s'arrêteraient à Orléans dans cette configuration : il y a un risque réel que l'exploitant du réseau estime que l'existence de barreaux de raccordement affecte la rentabilité de la ligne et réduise ainsi le nombre de trains s'arrêtant à Orléans, au profit de trains sans arrêt entre Paris et Lyon.

■ La méthodologie de RFF conduit à privilégier mécaniquement certains scénarios et s'avère contestable

Il apparaît clairement que la méthodologie utilisée pour élaborer les tableaux comparant les scénarios qui figurent dans le dossier du maître d'ouvrage conduit à choisir de manière quasi-mécanique les scénarios Est et Médian, ceux-ci étant jugés plus rentables, car permettant un gain de temps de 10 minutes sur le trajet Paris – Lyon par rapport au temps de parcours prévu par les scénarios ouest ; une minute gagnée sur le trajet Paris – Lyon est en effet supposée

induire mécaniquement un nombre de voyageurs supplémentaires sur la future LGV.

La ville d'Orléans conteste ce biais méthodologique qui fait du temps de trajet Paris - Lyon le critère majeur censé emporter la décision en faveur des scénarios Est et Médian : un gain de temps aussi faible et aussi incertain sur un trajet de près de 2 heures ne saurait constituer un argument décisif.

■ L'évaluation des coûts de réalisation du projet est également contestable

Les scénarios Est et médian amèneraient à construire deux fois plus de kilomètres de raccordement que les scénarios Ouest.

Le coût du raccordement d'Orléans apparaît nettement sous-évalué : il conviendrait en effet de construire un barreau de raccordement de près de 50 kilomètres particulièrement coûteux.

En revanche, seuls les scénarios Ouest et Ouest-Sud qui passent à proximité d'Orléans, pourraient permettre d'utiliser les infrastructures préexistantes, tant pour la traversée d'Orléans que pour le passage de la Loire. Cette possibilité que RFF n'a pas étudiée permettrait pourtant un gain potentiel d'environ 1 milliard d'euros.

Le choix des scénarios Ouest et Ouest-Sud complète la démarche orléanaise de développement durable

La Ville d'Orléans figure parmi les collectivités les plus en pointe en matière de développement durable et dispose d'un agenda 21 particulièrement ambitieux. Son implication en faveur d'un tracé respectueux du développement durable s'inscrit dans la continuité de son action.

Les scénarios Médian et Est présentent selon le dossier de RFF un risque moindre d'impact sur l'environnement : or, ceux-ci ne bénéficient pas d'une infrastructure linéaire préexistante suffisamment importante pour minimiser leur impact environnemental ; en outre, s'ils évitent plus de zones classées, les dommages causés à la biodiversité

ordinaire dans les autres zones sont plus importants notamment du fait de la construction des barreaux de raccordement, ce qui contredit ainsi sur ces deux volets l'esprit du Grenelle de l'environnement. La logique du Grenelle consiste en effet à ne plus se focaliser exclusivement sur la protection de certains territoires, mais à appréhender de manière globale la protection de la biodiversité sur l'ensemble du territoire national.

A ce titre, les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont ceux qui s'inscrivent véritablement dans ce nouveau cadre, a fortiori en prenant en compte les possibilités de couplage avec les infrastructures existantes, notamment l'A 71.

Les scénarios Ouest et Ouest-Sud répondent à l'enjeu central d'aménagement du territoire

La logique fondamentale de cette ligne voulue par le législateur est celle de l'aménagement du territoire : pour cela, il est essentiel que la LGV POCL puisse irriguer l'ensemble du territoire de la région Grand Centre Auvergne, notamment Blois et Châteauroux,

ce que ne permettraient pas les scénarios Est et Médian qui laisseraient ces villes de l'ouest et du sud de la région Centre à l'écart de la grande vitesse.

Ces scénarios vont desservir une population plus importante, tout en procédant au doublement de la ligne Paris-Lyon dans de bonnes conditions, et pourront ainsi améliorer l'efficacité de l'exploitation de la ligne.

Ce choix est fondamental et engage l'avenir de notre pays : en effet, il s'agit aussi d'articuler au mieux la LGV POCL avec la future ligne Paris - Orléans - Limoges, ce que garantissent les scénarios Ouest et Ouest-Sud qui impliquent moins de barreaux de raccordement vers cette ligne, optimisent la desserte ferroviaire et l'aménagement des territoires concernés.



TGV traversant la Loire

Crédits photos : Emeline Beaupère, Conseil régional du Centre

CONCLUSION

La Ville d'Orléans soutient donc les scénarios Ouest et Ouest-Sud car ceux-ci sont les seuls à :

- respecter la volonté du législateur ;
- garantir l'insertion d'Orléans dans le réseau européen à grande vitesse ;
- prendre en compte l'ensemble des volets du développement durable ;
- s'inscrire pleinement dans une logique d'aménagement du territoire, en couplant cette ligne avec le POLT et en touchant un maximum d'utilisateurs potentiels.



Mairie d'Orléans
1 place de l'Étape
45040 Orléans Cedex 1
Tél. : 02 38 79 22 22
<http://www.orleans.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

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL