

Cahier d'acteur n°67

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.

Aménager et développer la région centre, les entrepreneurs de travaux publics s'engagent pour la LGV POCL

Le Centre, comme d'autres territoires limitrophes de la région-capitale, ne doit plus être considéré comme le glacis de l'Ile de France. Proche et lointaine à la fois, sa situation est de nature à entraver ses ambitions de développement en dépit d'indéniables atouts (université, pôles de compétitivité - DREAM eau et milieux... -, tourisme...). Pour répondre à cet enjeu, il nous faut rendre notre région plus attractive et renforcer l'accessibilité de ses centres d'intérêts économiques ou culturels. Le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) nous offre cette opportunité. Il nous faut collectivement la saisir. Elle ne se représentera pas. Les entrepreneurs de travaux publics de la région Centre, quotidiennement engagés aux côtés notamment des collectivités locales, réalisent les équipements publics. Aujourd'hui, les professionnels que nous sommes, spécialistes en particulier des enjeux de la mobilité, s'engagent pour concrétiser notre volonté commune de voir notre territoire s'épanouir, prendre toute sa place et accroître son rayonnement. La décision de réaliser la LGV POCL doit être guidée par la volonté de faire prévaloir les intérêts de notre région et d'aménager son territoire, en particulier sa partie sud déjà en difficulté, d'autant que la rentabilité des différents scénarios se tient dans un mouchoir. C'est maintenant qu'il faut s'unir autour des tracés ouest en recherchant un consensus pour le Centre et ses 2,5 millions d'habitants !

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



F RTP CENTRE

32, rue Charles Sanglier
45000 ORLÉANS
Tél. : 02 38 54 12 27
email : centre@fntp.fr

Travaux publics en région centre

- 612 entreprises de travaux publics
- 1 430 millions d'€ de chiffre d'affaires
- Plus de 10 000 salariés
- Une profession experte de l'aménagement durable des territoires

Combiner la poursuite des objectifs fixés par l'Etat et une desserte efficiente du Centre et, dans son prolongement, du Massif Central

4 objectifs doivent être atteints:

- Aménager le territoire régional pour assurer son développement et favoriser l'emploi,
- Relier Orléans au réseau grande vitesse et placer Clermont-Ferrand à moins de 2h00 de Paris,
- Desservir et désenclaver le grand centre de la France,
- Réaliser une liaison alternative pertinente à la LGV Paris-Lyon qui tend à la saturation (38,9 millions de passagers en 2008 – 57,0 millions en 2025 (estimation)).

La poursuite de ces objectifs doit, du point de vue de la FRTP Centre, assurer notamment à l'occasion du choix du tracé :

- Une desserte LGV de plein exercice et efficiente,
- favorisant un développement de la région Centre et, dans son prolongement, du massif central.

Choisir un tracé au plus près des attentes des habitants, des principaux pôles urbains de notre région et des exigences d'aménagement de nos territoires

La Fédération régionale des travaux publics Centre estime que le tracé optimum de la LGV POCL est celui qui permettra d'atteindre simultanément les objectifs suivants :

- **Aménager le territoire en réduisant le temps de parcours** pour rejoindre directement l'interconnexion LGV sud/Ile de France, Lyon, la région Rhône-Alpes et, au-delà, l'Europe du sud, ainsi que Paris de façon à situer Bourges, Vierzon, Châteauroux, le pôle berrichon de 300 000 habitants ainsi que Blois à environ 1h00 de la capitale facilitant les relations futures.
- **Développer les villes moyennes et favoriser l'emploi en intégrant la LGV POCL à la chaîne globale de transport de la région :**
 - ferroviaire classique (TER...) pour garantir un développement déconcentré irrigant le tissu de villes moyennes, favorisant ainsi, sur ces territoires, l'implantation d'entreprises nouvelles et donc l'emploi, notamment le recrutement de cadres. Ceci permettrait d'offrir aux ménages actifs la possibilité de concilier vie professionnelle (Orléans, Paris, Lyon...) et maintien au pays. Cette politique devra être conduite en cohérence avec les efforts consentis par le conseil régional pour moderniser les infrastructures existantes et électrifier la transversale Nantes-Lyon...
 - intermodale en assurant un lien étroit avec le mode de transport aérien en particulier les aéroports d'Orly et Roissy.
 - **Créer une gare nouvelle à l'ouest de bourges** aisément accessible notamment de Vierzon ou de Châteauroux consolidant ainsi le potentiel de développement de cette zone urbaine et plus largement celui de notre espace régional.

Liaisons permises par POCL



■ **Optimiser le coût** : le conseil économique, social et environnemental et la région Centre estiment qu'un tracé occidental (ouest-sud ou ouest) de la LGV POCL connecté au POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) modernisé permettrait :

- d'une part, d'apporter une alternative possible, efficace et moins coûteuse au projet de LGV Poitiers-Limoges,
- d'autre part, d'augmenter les flux de transport de la LGV POCL ainsi que sa rentabilité.

La poursuite de ces objectifs implique, du point de vue de la FRTP Centre, de retenir un **tracé occidental (ouest-sud ou ouest)**.

À l'inverse, plus le tracé est oriental plus il s'écarte des collectivités territoriales à desservir (Orléans, Bourges, Châteauroux, Vierzon, Blois).

Favoriser l'épanouissement des territoires du Centre par l'accroissement de la portée des déplacements

Nous consacrons généralement à nos déplacements (tous modes confondus) un temps qui ne varie pas de l'ordre d'1 h 30 par jour*. Dans ce « budget temps » les agents économiques, pour satisfaire leurs besoins, recherchent les contacts les plus pertinents possibles. Cette pertinence, pour produire et vendre des biens et des services, élargir une zone de chalandise, embaucher un collaborateur, recevoir une formation (...), est directement liée au

nombre de destinations possibles. Une infrastructure nouvelle accroît non seulement la portée du déplacement mais également le nombre de destinations accessibles et, ainsi, la pertinence des choix est accrue : un employeur aura accès à un large marché d'actifs et pourra organiser plus efficacement son entreprise ; un actif aura accès à un large marché d'employeurs et pourra ainsi valoriser sa formation professionnelle.

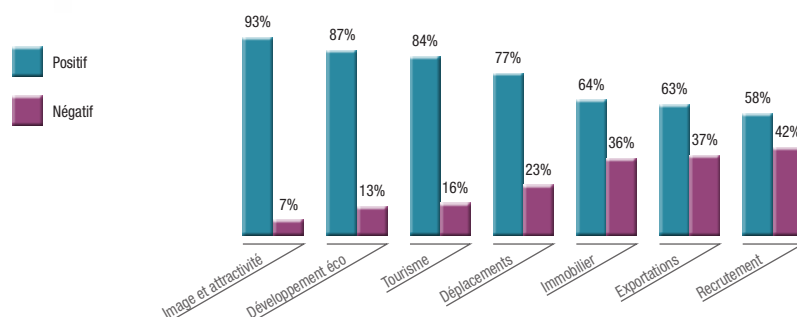
“Doper” la croissance et l'emploi, les effets très positifs d'une LGV, l'exemple des liaisons Rhin-Rhône et Est

LGV Rhin-Rhône, porteuse d'emplois et de consommation

- **6 000 emplois** pendant la durée du chantier (directs et indirects)
- **90 M€** d'achats locaux des personnels en grand déplacement
- **2,3 M€** d'investissement
- **194 M€** de travaux réalisés par des entreprises locales

(source : FNTF)

LGV Est, des effets positifs sur l'économie de Champagne-Ardenne



(source : enquête CCI – chefs d'entreprise)

Le gain de temps devient **pertinence économique** et **créateur de valeur** du fait de l'élargissement des destinations rendues aisément accessibles.

Tel est l'un des enjeux de la réalisation de la LGV POCL qui permettrait de renforcer les relations entre notamment les aires urbaines de la région, Paris et, au-delà, les pôles nationaux et européens.

Protéger l'environnement en choisissant un transport collectif, la LGV POCL, faiblement émetteur de CO₂ et des solutions techniques adaptées

■ Favoriser le TGV, "champion" des modes de déplacement faiblement émetteurs de CO₂ et de carbone : selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) un objectif annuel de rejet d'environ 3 milliards de tonnes de carbone par an permettrait de stabiliser la concentration dans l'atmosphère. Pour un tel objectif, à l'échelle de la population mondiale et considérant que chacun disposerait du même droit à «émettre», ce droit individuel ne devrait pas excéder 500 kg de carbone par an. Sans tenir compte des émissions dues à la construction des infrastructures et des matériels, cela permettrait de : • effectuer **1 aller-retour Paris-New-York en avion** • parcourir **15 000 km en citadine** (120gCO₂/km, 4l/100km) • parcourir **8 000 km en berline** (220gCO₂/km, 7,5l/100km) • faire **18 fois le tour de la terre en TGV**. La LGV est donc une réponse pleinement appropriée aux enjeux de réduction de CO₂. Elle est d'autant plus pertinente qu'aujourd'hui, en région Centre, la part relative du transport ferré dans l'ensemble des modes de transport utilisés est très faible.

■ Réduire le temps de retour à l'équilibre carbone des solutions techniques existant, les enseignements de la LGV Rhin-Rhône :

20 à 25% des matériaux mis en place sur la LGV Rhin-Rhône ont fait l'objet d'un traitement aux liants hydrauliques (chaux, ciment et dérivés). La chaux a représenté 33% des émissions des travaux de génie civil. Par son processus de fabrication, la chaux est ainsi le poste le plus générateur d'émissions de gaz à effet de serre. L'action prioritaire à préconiser est donc la réduction des volumes de chaux consommés. Cette évaluation doit se faire dans le cadre d'une approche environnementale globale (préservation des milieux naturels sensibles, zones humides, zones agricoles etc.). Les mesures qui pourraient être recommandées et mises en oeuvre :

- ANTICIPER la planification des travaux afin de permettre un séchage des matériaux humides sur une plus longue durée, d'améliorer leur portance et réduire d'autant les besoins de liants hydrauliques.
- OUVRIR un nombre suffisant de carrières proches du chantier pendant la période de construction.

CONCLUSION

LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS CENTRE APPELLE DE SES VŒUX :

- la réalisation de la LGV POCL pour une croissance respectueuse de l'environnement, pour l'emploi et donner enfin sa chance à la région Centre de se développer à la hauteur de ses ambitions et de ses atouts ; y renoncer serait rétrograde pour notre avenir.
- un tracé occidental (ouest-sud ou ouest) pour donner son plein effet à cette infrastructure ferroviaire et accroître le bénéfice espéré sur le plan socio-économique pour la région notamment Orléans, son réseau de villes moyennes ainsi que le Berry. Ces choix doivent être dictés par les exigences d'aménagement durable de nos territoires.



F RTP CENTRE
32, rue Charles Sanglier
45000 ORLÉANS
Tél. : 02 38 54 12 27
Tél. : 06 78 04 08 28

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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