



Cahier d'acteur n°75

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.

Projet de cahier d'acteur de l'Union Départementale du Loiret de la Confédération Française de L'encadrement CGC

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Union Départementale
CFE CGC du Loiret

Maison de la CFE CGC
10, rue Théophile Naudy
45000 Orléans

Tél. : 02 38 62 61 16
ud45@cfecgc.fr

La CFE CGC est associée à ce projet car il est porteur de développement économique pour l'Orléanais. Une Organisation Syndicale responsable se doit de défendre le marché de l'emploi durable, y compris dans l'industrie de haute technologie à forte valeur ajoutée et tout faire pour accroître, élargir les domaines de la recherche (CNRS, BRGM, INRA, IPROS,...) en liaison avec son Université.

Un extrait des statistiques de la Direccte Centre

Le marché du travail régional et départemental en octobre 2011

Structure et évolution des demandes d'emploi de catégorie A en fin de mois

Fin octobre 2011 DEFM A CVS	Cher	Eure-et-Loir	Indre	Indre-et-Loire	Loir-et-Cher	Loiret	Centre	France Métro
Ensemble								
Hommes	7 200	8 780	4 343	11 671	6 414	14 071	52 479	1 447 600
Femmes	6 734	8 607	4 221	11 358	5 921	14 014	50 855	1 367 300
Total	13 934	17 387	8 564	23 029	12 335	28 085	103 334	2 814 900
évol mensuelle en %	5,7%	1,2%	1,9%	3,9%	1,1%	1,7%	2,6%	1,2%
évol annuelle en %	11,0%	2,1%	9,1%	6,1%	5,6%	4,8%	5,9%	4,9%

La situation de l'emploi dans le Loiret est particulièrement inquiétante. Les chefs d'entreprises hésitent à s'installer dans l'Orléanais en raison de son enclavement, malgré la proximité de Paris. Notre Département continue de perdre des emplois dans des secteurs industriels de haute technologie : il faut enrayer l'hémorragie !

Diagnostic

1 // L'aire Urbaine d'Orléans représente 415 000 habitants, Clermont 430 000. Orléans, capitale régionale possède un réseau autoroutier digne de son statut. Les sillons autoroutiers A10 (Paris-Orléans) et A71 (Orléans Clermont) et lignes SNCF existantes peuvent être utilisés pour le passage d'une ligne LGV.

2 // En revanche, elle ne dispose ni d'un aéroport, ni d'un réseau ferroviaire grande vitesse, ce qui constitue un frein évident pour son développement économique.

3 // RFF exprime le postulat d'un doublement de la liaison PARIS-LYON saturée (2h pour relier les 2 villes).

4 // 4 Tracés possibles sont étudiés Ouest Sud, Ouest, Médian et Est. 2 seuls répondent aux intérêts d'Orléans, et les villes du grand centre.

5 // Il existe une liaison POITIERS-LIMOGES en projet. Est-il opportun de la maintenir, alors que POCL, associée à la ligne POLT à partir de Vierzon mettrait Limoges à 2h de Paris au lieu de 2h45 aujourd'hui. Gain espéré : 2 Mrds € reportable sur la POCL et apporterait 1 million de voyageurs de plus du Limousin.

6 // En tout état de cause cette ligne, même indispensable, ne doit pas faire de l'ombre à la POLT vitale pour la région Grand Centre Limousin.

Le Loiret ne dispose ni d'aéroport ni d'infrastructure ferroviaire grande vitesse, situation qui constitue un handicap majeur pour son développement

Au plan environnemental :

L'Union Départementale du Loiret de La Confédération Française de L'Encadrement CGC attire attention sur le fait que les scénarii Ouest et Ouest-Sud permettent d'éviter une coupure supplémentaire en Sologne ou plus à Est en «profitant» du couloir déjà existant d'infrastructures lourdes ferroviaires ou autoroutières.

Elle approuve l'analyse d'opportunité environnementale du document RFF, en ce qui concerne la politique de la Grande Vitesse ferroviaire au plan national : 10 g de CO₂ émis par voyageur/km, contre près de 100 g pour la voiture et jusqu'à 250 g pour l'avion ; 17 gep contre 37 pour la voiture et 57 pour l'avion; 7 ha d'emprise contre 19 pour une autoroute.

La position de L'Union Départementale du Loiret de La Confédération Française de L'Encadrement CGC, à l'instar du CESER, est d'autant plus pertinente en la matière que la part du ferroviaire dans les déplacements entre Orléans d'une part, et les autres villes françaises (Paris compris) ou européennes d'autre part, est exceptionnellement faible (23 % et 17 %, contre 81 % pour Lyon, 63 % pour Nantes...). En outre, au-delà des chiffres relatifs, le phénomène est amplifié du fait qu'en chiffres absolus Orléans est de loin le principal émetteur de déplacements sur l'itinéraire étudié, tous modes confondus.

Il y a donc là une opportunité, en choisissant le tracé le plus susceptible de faire véritablement changer les comportements en région Centre, de donner au ferroviaire la part qui doit lui revenir dans une **perspective de développement durable**.

A long terme (20 à 30 ans) le transport ferroviaire grande vitesse se substituera aux lignes aériennes intérieures nationales en raison du coût des hydrocarbures et des contraintes environnementales. Le Pays doit anticiper l'aménagement d'infrastructures ferroviaires pour répondre aux besoins à moyen terme.

Le temps perdu, toujours aléatoire, pour gagner les aéroports et en revenir, ne fera que s'accroître, donnant aux gares TGV des centres d'agglomération un avantage décisif. D'ailleurs, l'aviation domestique en France, à l'horizon de 20 à 30 ans, deviendra une option impossible à tenir tant économiquement (explosion du coût du kérosène), que politiquement (production de CO₂), sauf marginalement, et dans les cas de non desserte par LGV.

Hiérarchisation des objectifs

L'Union Départementale du Loiret de La Confédération Française de L'Encadrement CGC considère la connexion d'Orléans aux aéroports de Roissy, Orly, Lyon et Châteauroux par LGV comme un objectif prioritaire ouvrant un accès rapide vers les lignes aériennes internationales, à partir du Centre ville d'Orléans :

- Orléans centre - Orly > 0h40
- Orléans centre - Roissy > 1h10
- Les Aubrais - Lyon St Exupéry > 1h30

L'attente est aussi d'éviter l'engorgement des gares parisiennes.

Le **rayonnement économique et scientifique** dans ses dimensions Recherche et Innovation de l'**Orléanais** doit s'étendre vers les grandes métropoles régionales Lille (1h55), Strasbourg (2h40), Lyon (1h30), Rennes (2h05), Toulouse, Nice (<6h) ainsi que dans toute l'Europe, avec POCL et POLT. Ces deux lignes sont en **tracé commun entre Paris-Orléans et Bourges**, si l'un des tracés Ouest est retenu, cette opportunité doit permettre de faire des économies en **mutualisant les coûts** entre Paris et Bourges.

La fréquence des relations LGV entre Orléans et Paris devra être revue à la hausse compte tenu des dessertes de Lyon (POCL) et Toulouse (POLT) qui vont augmenter vers 2030 en raison de la réduction des liaisons aériennes entre ces villes devenues trop chères, et peu pratiques, puisque les aéroports sont excentrés des centres ville, d'où une perte de temps importante.

Cela suppose des raccordements très courts et un tracé de la LGV au plus près du centre d'Orléans. Le tracé Ouest est donc à privilégier au regard de cette attente. L'Union Départementale du Loiret de La Confédération Française de L'Encadrement CGC est tout à fait sensible au problème financier initial que pose un tel projet. Aussi exprime-t-il avec force les éléments d'analyse suivants:

Le tracé Ouest

Est chiffré à 12.5 Md€ .pour 536 KM de ligne à construire. Si RFF considère un tracé commun avec POLT sur 200 Km de Paris à Bourges et le report de 2 Mds du barreau Poitiers-Limoges qui amènerait 1 million de voyageurs du Limousin, alors le coût de l'opération devient acceptable en regard des autres options.

CONCLUSION

Le projet POCL est essentiel pour l'Orléanais et la région Centre. **Le tracé ouest répond complètement à l'intérêt général.** Orléans, capitale régionale est dépourvue d'infrastructure ferroviaire grande vitesse passant au plus près du centre ville afin d'assurer des liaisons rapides avec les autres pôles économiques nationaux et internationaux.



Le + syndical

Union Départementale
CFE CGC du Loiret

Maison de la CFE CGC
10, rue Théophile Naudy
45000 Orléans

Tél. : 02 38 62 61 16
ud45@cfecgc.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