

Contribution de l'Association des Habitants d'Orléans La Source (AHLS) au débat public LGV POCL

Le monde des entreprises, le monde politique, l'Université d'Orléans, les habitants et les associations sont concernés par le débat sur la future ligne LGV du POCL. L'AHLS se devait de participer au débat et produire une contribution.

ENJEUX TERRITORIAUX :

Le projet POCL est prévu pour donner une meilleure accessibilité aux territoires du centre de la France et remédier à la saturation de la LGV Paris-Lyon existante.

Deux des objectifs fixés par l'Etat retiennent notre attention :

- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre.

Les objectifs de la ligne LGV pour RFF sont :

- doubler la ligne Paris-Méditerranée.
- gagner 10 mn entre Paris et Lyon, voire Nice.

Cela ne doit pas se faire au détriment des régions et des dessertes TER. Une amélioration certaine du respect des horaires et la modernisation des voies et du matériel roulant sont indispensables.

L'argument du plus court trajet entre Paris et Lyon est à rejeter. Il obligerait à construire des gares en pleine campagne (voir l'échec des dessertes de Vendôme et d'Amiens).

Il serait vraiment dommageable qu'Orléans soit la dernière capitale régionale non reliée par une ligne LGV. Resterait-elle encore une capitale régionale ?

ENJEUX ÉCONOMIQUES :

Les croissances démographique et économique sont concentrées dans l'aire urbaine d'Orléans. Les enjeux socio-économiques sont au centre des perspectives et l'emploi est la préoccupation pour les générations futures. Même si la ligne LGV ne peut faire de miracles, son absence signerait la diminution des investissements, et le risque de déclin des entreprises et de l'Université.

Les derniers chiffres à ce sujet sont des signaux d'alerte : jusqu'en 2005, l'agglomération d'Orléans était la 2^{ème} (avec Strasbourg) en termes de création d'entreprises, donc au cœur de l'emploi. Le taux de chômage était d'environ 5%, soit 3 à 4 points de moins que la moyenne nationale. Aujourd'hui, Orléans est dans la moyenne nationale.

UNE OFFRE FERROVIAIRE INSATISFAISANTE :

L'accès à l'aéroport de Roissy CDG à partir d'Orléans n'est assuré par **UN** TAGV que pour quatre allers-retours par Semaine, et à titre expérimental. Les liaisons et les temps de parcours entre Orléans et les métropoles régionales sont très insatisfaisants.

LES SCÉNARIOS SOUMIS AU DÉBAT :

Quatre scénarios soumis au débat public avec deux grandes variantes (Mâcon ou Roanne) et des variantes locales dont (Orléans Ouest ou Est).

Le tracé OUEST a de grands effets sur l'organisation régionale du territoire.

Le tracé OUEST assure un temps de trajet direct équivalent à la ligne LGV actuelle (1h55 entre Paris et Lyon)

Le tracé OUEST a un coût prévisible d'investissement de 12,540 Milliards, soit 2,7% supérieur au moins onéreux (Scénario Médian, variante Mâcon, 12,200 Milliards).

Ces chiffres ne prennent pas en compte les projets tels que la ligne programmée (unique) entre Limoges et Poitiers. Il faut savoir que pour rejoindre Paris, le raccordement de Limoges à la ligne LGV à Vierzon ne serait pas plus coûteux et amèneraient plus d'un million de voyageurs au scénario OUEST.

CONCLUSION :

Dans ce contexte, la desserte d'Orléans par la LGV est primordiale pour renforcer non seulement l'attractivité de l'agglomération orléanaise mais aussi la cohérence territoriale de la Région Centre.

L'accès aux liaisons internationales ferroviaires et aériennes, indispensables aux échanges scientifiques et économiques, doit être facilité pour tous les organismes de recherche de la Source (Université, CNRS, BRGM et INRA), ainsi que pour les entreprises et les services publics. L'attractivité d'Orléans et de son pôle intellectuel qu'est La Source en sera notablement augmentée.

Le raccordement de 60 km proposé dans les scénarios Est et Médian n'est pas satisfaisant pour l'aire urbaine d'Orléans, est très lourd en impact environnemental et coûteux en barreaux de raccordement.

La construction de cette ligne ne doit toutefois pas faire négliger la rénovation et la redynamisation de la ligne POLT.

Nous appelons au consensus entre les responsables politiques et économiques des régions Centre, Bourgogne et Auvergne sur le choix **Ouest variante sud Bourges**, le meilleur compromis pour tous. Car sans cet accord, le risque est grand de voir le projet inscrit sur liste complémentaire.