

CAHIER D'ACTEUR DEBAT PUBLIC LGV POCL



Un TGV franchit la Loire à Orléans



Région Centre

FICHE D'IDENTITE REGION CENTRE

Superficie : 39 151 km²

Population : 2 545 399 h

Départements : Cher, Eure et Loir, Indre, Indre et Loire, Loiret, Loir et Cher

Principales agglomérations :

Orléans, Tours, Chartres, Bourges, Blois, Châteauroux

PIB : Régional 65 173 M€

Par habitant 25 571 €

Indice de Développement Humain (IDH-2) : 0.673

Pôles de compétitivité :

- Cosmetic Valley
- Sciences et Systèmes de l'Énergie Électrique (S2E2)
- Elastopôle
- DREAM eaux et milieux

Enseignement supérieur et recherche :

- 58 000 étudiants
- 5 000 chercheurs

Sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO :

- Cathédrale de Bourges
- Cathédrale de Chartres
- Val de Loire

CONSEIL REGIONAL DU CENTRE

9, RUE SAINT-PIERRE LENTIN

45041 ORLEANS CEDEX 1

Tél : 02.38.70 30 30 – Fax : 02.38 70 31 18

www.regioncentre.fr

LA REGION CENTRE ENGAGEE EN FAVEUR D'UN DEVELOPPEMENT DES LIAISONS FERROVIAIRES LONGUES DISTANCES

La Région Centre, dont la dénomination traduit sa position géographique, se trouve à seulement quelques centaines de km de l'ensemble des autres régions françaises mais aussi des euro-régions périphériques à la France.

Cela fait du transport ferroviaire un mode très pertinent pour répondre aux besoins de déplacement des habitants de la Région Centre vers ces destinations.

Desservie par de grandes lignes nationales et à l'ouest, une LGV, son accès aux grandes agglomérations françaises et européennes nécessite toutefois, pour une large partie de sa population, un passage par Paris ou des temps de trajets très importants par ligne classique.

Pour améliorer cette situation, la Région Centre mène une action continue pour redynamiser l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), par exemple en créant avec le Limousin une liaison TGV vers l'Ile de France et Lille.

Elle modernise enfin la transversale Nantes-Lyon dont le parcours en région sera totalement électrifié fin 2011.

Convaincue de la nécessité d'un projet d'ampleur nationale, la Région Centre a fortement contribué à la définition du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon (LGV POCL).

La Région Centre est favorable à un projet de LGV qui prenne en compte les enjeux concernant l'aménagement du territoire et le développement durable, qui permette l'interconnexion entre réseau à grande vitesse et réseau ferroviaire classique et favorise l'intermodalité.

Parmi les scénarios proposés au débat public, ce sont les scénarios ouest qui répondent le mieux aux objectifs poursuivis par la Région centre.

UNE LIGNE A GRANDE VITESSE NECESSAIRE OUTIL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Une infrastructure ne permet pas à elle seule le développement d'un territoire. L'accès au réseau autoroutier, de plus en plus maillé, ne suffit pas à dynamiser le rayonnement d'une ville, mais en être trop éloigné constitue un handicap. Il en est déjà de même en ce qui concerne la desserte ferroviaire à grande vitesse. Le maillage en cours du réseau et son européanisation ne feront que renforcer ce phénomène.

Pour cette raison, la Région Centre ne peut être laissée à l'écart du réseau à grande vitesse de même que celui-ci ne peut se priver du potentiel de cette région. Le rayonnement économique de ses entreprises, le renforcement des pôles de compétitivité qui y sont attachés, la vitalité et l'attractivité de son enseignement supérieur et de ses centres de recherche ont besoin de liaisons aux performances améliorées avec l'Ile de France et offrant un accès facilité aux grands pôles nationaux et européens.

L'attractivité de territoires plus en difficulté, comme le Sud de la Région Centre, et la stimulation de leur démographie nécessitent également un soutien auquel pourrait contribuer une ligne à grande vitesse.

Le potentiel touristique de la Région Centre, symbolisé par ses sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, est évident mais peut encore être développé par une accessibilité améliorée pour les provenances de moyennes et longues distances et représentent un potentiel fort d'utilisateurs pour le TGV.

Le projet de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) de la Région Centre identifie la grande vitesse ferroviaire comme un levier d'action pertinent pour améliorer son ouverture aux autres territoires nationaux et européens.

UNE LIGNE A GRANDE VITESSE QUI PRENNE EN COMPTE LES ENJEUX ET CONTRIBUE A RELEVER LES DEFIS ENVIRONNEMENTAUX

La prise en compte des enjeux environnementaux est évidemment essentielle dans la définition d'une infrastructure de transport. Cela concerne bien sûr l'ouvrage lui-même, mais aussi, voire surtout, les avantages tirés de son exploitation future.

Le transport ferroviaire présente d'ailleurs certains intérêts quant à ces deux aspects.

L'infrastructure et les activités liées à sa phase de construction ne sont pas neutres vis-à-vis de l'environnement. Aussi la meilleure intégration environnementale possible doit elle être recherchée à tous les stades du projet de la LGV POCL.

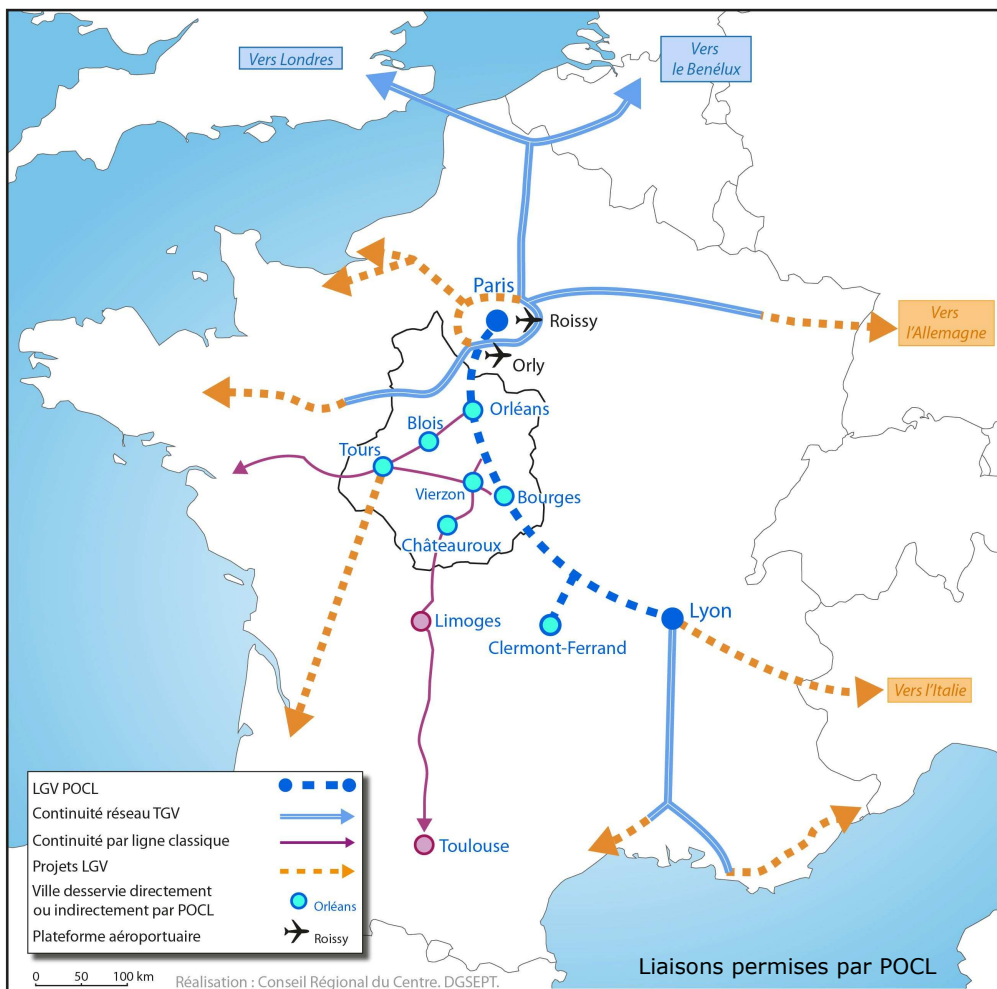
Des dispositions constructives peuvent limiter cet impact, comme l'utilisation de couloir d'infrastructures existant pour la traversée de la Sologne par exemple.

Cette empreinte environnementale doit également être examinée au regard des avantages procurés par le transport ferroviaire.

Une ligne à grande vitesse utilise moins d'espace qu'une autoroute.

Sa consommation énergétique limitée par personne transporté, combinée à sa faible émission de gaz à effet de serre, font du transport ferroviaire le mode de transport répondant globalement le mieux aux enjeux environnementaux, y compris sur les longues distances où elle constitue une alternative pertinente au transport aérien.

La Région Centre considère qu'en permettant de disposer d'un moyen de transport performant et sûr, tout en limitant la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, le projet de LGV POCL est cohérent avec les objectifs de son plan climat.



DES TGV RELIANT POCL A POLT POUR LA DESSERTE DE L'INDRE DU LIMOUSIN ET DU NORD DE MIDI PYRENEES

La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) respecte par son parcours le passage qui constitue le lien historique entre le Berry et le Limousin et les aspects humains, sociaux et économiques qui en découlent.

La modernisation toujours repoussée de cette ligne a conduit à rechercher, pour relier Limoges au réseau TGV, une solution qui néglige ces aspects.

Le projet de LGV POCL doit être l'occasion de reprendre cette réflexion pour rechercher une solution qui prenne en compte l'ensemble des territoires desservis par POLT et dont l'intérêt et notamment la rentabilité socio économique puissent être comparés au projet de LGV Poitiers-Limoges retenu à ce jour.

La LGV POCL, judicieusement connectée à la ligne POLT modernisée, peut proposer une alternative efficace à la LGV Poitiers-Limoges pour relier le sud de la Région Centre et le Limousin au réseau TGV.

UNE LGV POCL CONNECTEE AU RESEAU DE LGV ET AUX GRANDES LIGNES NATIONALES POUR REJOINDRE LES METROPOLES NATIONALES ET EUROPEENNES

L'attente de la Région Centre concernant une desserte ferroviaire à grande vitesse n'a pas pour objectif prioritaire de relier Paris dans une relation pendulaire exclusive mais plutôt d'améliorer les relations avec des métropoles plus éloignées.

La LGV POCL, comme prévu dans les différents scénarios, doit être connectée au réseau LGV au nord de Lyon pour l'accès au quart sud-est de la France et au-delà vers l'Italie et l'Espagne. Il est également indispensable qu'elle le soit avec la future LGV d'interconnexion sud Ile de France pour relier l'ensemble des LGV rayonnant vers Paris et bénéficier ainsi des multiples destinations françaises du réseau de LGV, mais aussi de relations vers la Grande Bretagne, le Benelux et l'Allemagne.

La qualité des dessertes d'Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, impose également des raccordements au réseau classique courts et positionnés au plus près des gares-centres.

Le raccordement à la ligne transversale Nantes-Lyon offrira un nouvel itinéraire pour les liaisons à grande vitesse entre ces deux villes, sans passage par Paris, avec desserte possible de Tours, Vierzon, Bourges.

Le raccordement à l'axe POLT doit également donner de nouvelles perspectives à la desserte du Limousin, de Midi Pyrénées et être pleinement envisagé comme tel.

La LGV POCL doit être un maillon de l'interconnexion entre les réseaux LGV et les lignes classiques.

ÊTRE ACCESSIBLE ET FAVORISER L'INTERMODALITE : DES CARACTERISTIQUES INCONTOURNABLES POUR LA LGV POCL

La construction d'une ligne à grande vitesse n'a de sens que si son accès est permis au plus grand nombre, en desservant les populations au plus près, en s'intégrant comme un élément de la chaîne de transport, et en favorisant l'intermodalité.

Le choix du positionnement des gares desservies est prépondérant pour l'accessibilité aux services de la LGV. La Région Centre affirme sa préférence pour une desserte des gares à immédiate proximité du cœur des agglomérations par opposition aux gares excentrées. Intégrées au réseau de transport urbain et plus globalement à la vie de la ville, elles profitent d'une synergie urbanistique et d'une proximité avec les habitants que les gares nouvelles n'offrent jamais. Lieu naturel d'intermodalité avec les transports urbains et interurbains, elles permettent également les correspondances avec les TER et les trains d'équilibre du territoire que l'arrivée des TGV ne doit pas remettre en cause.

L'absence de grandes plateformes aéroportuaires en Région Centre, la difficulté et les temps d'accès à celles de l'Île de France, pourtant les plus proches, constituent un handicap que la LGV POCL doit lever. La LGV doit donc desservir les aéroports d'Orly et de Roissy et ainsi offrir à la Région Centre et à ceux qui veulent la rejoindre une liaison directe, rapide et confortable avec le transport aérien.

La LGV POCL doit être connectée au territoire par des gares centres, pôles d'échanges multimodaux, et constituer un lien efficace avec les grands aéroports pour les liaisons intercontinentales.

DES SCENARIOS QUI NE REPONDENT PAS TOUS AUX BESOINS ET AUX ATTENTES DE LA REGION CENTRE

Parmi les scénarios proposés au débat public les scénarios ouest répondent parfaitement aux objectifs d'assurer un temps de parcours Clermont Ferrand-Paris inférieur à 2 heures et de constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Ils offrent aussi la possibilité d'une bonne desserte des villes du « grand centre ».

Un passage de la LGV au plus proche d'Orléans et de Bourges avec des raccordements courts permettra :

- D'irriguer le territoire régional en profondeur et de fournir un cadre propice à la mise en place d'une desserte performante par ses temps de parcours, mais aussi par sa fréquence et la diversité de ces destinations.
- L'accessibilité du plus grand nombre aux services à grande vitesse via les réseaux de proximité que sont le TER, les réseaux urbains et interurbains.
- De faire d'Orléans un nœud de liaisons ferroviaires ouvert sur les grandes métropoles nationales et européennes.
- D'offrir aux territoires du sud de la région un nouvel attrait en leur redonnant une desserte ferroviaire de premier plan en répondant ainsi aux exigences d'aménagements du territoire.

Les scénarios Médian et Est, avec des parcours éloignés des centres urbains ou contournant le territoire de la Région Centre, n'apportent pas de réponse pertinente sur ces différents points.

Les scénarios Ouest sont ceux qui répondent le mieux aux besoins de ses habitants et à l'intérêt général.

La Région Centre demande donc que les scénarios Ouest soient retenus pour la suite du projet.