



**Région Centre**

Le Président

**Communication du Président du Conseil régional  
à la Séance Plénière  
Réunion du 17 février 2011  
Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon**

La Région Centre, soucieuse de faciliter l'accès au réseau à grande vitesse et de développer des modes de déplacements respectueux de l'environnement, est depuis l'origine attentive au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon.

Pour en faciliter l'émergence, elle a contribué au financement des études préalables au débat public et a participé activement aux différentes instances officielles de ce projet. Elle s'est également impliquée dans ces études, notamment en apportant une contribution, fruit de sa réflexion sur ce projet.

A l'occasion de la saisine de la Commission Nationale du Débat Public, la Région Centre souhaite affirmer son intérêt pour le projet et montrer en quoi, parmi les différents scénarii proposés au débat public, le scénario Ouest Sud est celui qui répond le mieux à ses attentes et à l'intérêt général du projet.

## **I. Un projet nécessaire pour le développement du territoire régional**

### **Requalifier l'offre ferroviaire**

La Région Centre possède un réseau ferroviaire assez dense et structuré par des lignes qui comptent parmi les axes majeurs du réseau ferré national.

Tout en gardant un rôle fondamental, les axes Paris-Chartres-Le Mans-Rennes et Paris-Orléans-Tours-Bordeaux ont vu leur importance, en ce qui concerne les dessertes voyageurs nationales, fortement régresser lors de la création de la ligne à grande vitesse atlantique (LGV A). La liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), faute des investissements et des innovations nécessaires (abandon par l'Etat du projet de train pendulaire), a subi un net déclassement par rapport aux années soixante dix où les 200 km/h de son train « Le Capitole » rivalisaient avec « Le Drapeau » de Paris-Bordeaux et « Le Mistral » de Paris-Lyon-Marseille.

La LGV A, par son incursion très excentrée à l'ouest du territoire régional, et malgré la desserte de Tours, n'a pu inverser ce mouvement, notamment pour la moitié Est de la Région, en limitant, pour l'essentiel, ses liaisons ferroviaires à une relation pendulaire avec l'Île de France.

Consciente de cette situation, la Région Centre a conventionné différentes liaisons pour favoriser les échanges interrégionaux comme Interloire, avec les Pays de la Loire, la relation TGV Brive-Orléans-Lille et les liaisons TER Tours-Dijon et Tours-Lyon.

Toutefois, la région Centre, de par son importance et ses besoins de développement et d'aménagement durable de son territoire, a besoin de la création d'une offre ferroviaire interrégionale et européenne plus performante. La création d'une ligne à grande vitesse traversant la région Centre dans un axe nord-sud assez central, au plus près d'Orléans, sa capitale, et de Bourges, troisième pôle urbain régional, offre les moyens de cette nécessaire évolution.

### **Un outil du développement**

L'arrivée d'une infrastructure de transport, fut-ce une ligne à grande vitesse, n'entraîne pas de facto le développement du territoire concerné. L'accès au réseau autoroutier, de plus en plus maillé, ne suffit pas à lui seul à dynamiser le rayonnement d'une ville, mais en être trop éloigné constitue un lourd 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. 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'Île 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, nécessite également un soutien auquel pourrait contribuer une ligne à grande vitesse.

Le potentiel touristique de la région Centre, symbolisé par le Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, est évident mais peut encore être développé par un accès amélioré aux plateformes aéroportuaires parisiennes d'Orly et Roissy, par des liaisons ferroviaires aux performances nettement améliorées et connectées au réseau existant pour favoriser par exemple la découverte du patrimoine naturel et culturel du Berry.

L'objectif de développement harmonieux des territoires est un des éléments essentiels à prendre en compte dans la décision de réalisation d'un équipement structurant comme une ligne à grande vitesse. Dans une société de la mobilité, le dynamisme, le rayonnement, l'attractivité d'une Région sont fortement dépendants de la performance de ses infrastructures de transport.

Offrir au développement de la région Centre les opportunités que pourrait procurer une ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon constitue un argument décisif en faveur de sa réalisation.

## **II. Quatre scénarii contrastés**

Le dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) comportera quatre scénarii (voir représentation schématique en annexe) à soumettre au débat public prévu durer 4 mois au deuxième semestre 2011. Ceux-ci répondent évidemment de manière contrastée aux attentes de la Région Centre.

Dans sa contribution aux études préalables au débat public, la Région a fait part des fonctionnalités qu'elle attendait de la future LGV POCL. L'évaluation des différents scénarii est donc à faire au regard de leur capacité à remplir ces différentes fonctionnalités (voir tableau d'analyse en annexe).

### **Améliorer la connexion au réseau LGV**

Cette connexion est à apprécier en fonction du principe retenu pour desservir les différentes villes, lui-même dépendant de la proximité de la LGV avec ces villes.

Ainsi, la desserte d'une ville éloignée de l'axe de la LGV nécessite l'emprunt d'un raccordement plus ou moins long comme c'est le cas des scénarii Médian et Est. Aux conséquences assez faibles pour les relations avec Paris, nonobstant un temps de parcours rallongé en fonction de la longueur du raccordement, ce principe de desserte « en antenne » peut s'avérer très pénalisant pour les liaisons intersecteurs (province-province avec contournement de l'Île de France). Pour un TGV Lille-Lyon empruntant la ligne POCL, la desserte avec rebroussement (de Bourges ou Orléans par exemple) occasionnerait un allongement du temps de parcours global totalement réhabilitaire. En conséquence, dans ces scénarii, la variété et la densité de la desserte intersecteur pourrait se trouver fortement amoindrie, même en imaginant qu'Orléans puisse être terminus/origine de certaines de ces relations.

A contrario, un tracé proche des agglomérations autorise une desserte « au passage ». Elle peut s'effectuer : soit par une brève sortie de la LGV (permise par sa proximité) peu pénalisante pour le temps de parcours global, à l'instar de ce qui est prévu pour Le Mans, Laval, Poitiers ou Angoulême sur les LGV Bretagne et SEA ; soit par arrêt dans une gare nouvelle située sur la LGV comme Valence TGV sur la LGV Méditerranée. A noter que, pour être totalement efficient, ce type de gare doit être proche du pôle urbain et connecté au réseau TER afin d'offrir une bonne accessibilité ; la gare de Valence TGV est, sur ce dernier point, assez exemplaire.

Les scénarii Ouest Sud et Ouest, en permettant une desserte au passage pour Orléans et Bourges, augmentent les possibilités de relations intersecteurs pour ces agglomérations.

### **Améliorer la desserte vers Paris, Lyon et Marseille**

Sur ce point, les temps de parcours estimés, et donc les gains de temps par rapport à la situation actuelle, constituent un critère déterminant.

Evidemment, la qualité de la connexion à la LGV, liée à la proximité du tracé avec les villes desservies, en impacte fortement la performance, même si cet impact peut être différent selon les villes et les scénarii (voir tableau d'analyse en annexe).

Quoiqu'il en soit, le scénario Ouest Sud offre à chaque fois la meilleure performance ; à une exception près (écart de 10 minutes sur Orléans-Lyon), le scénario Ouest donne des résultats équivalents.

### **Améliorer la desserte de l'axe POLT**

L'irrigation en profondeur du territoire afin de tirer le plus grand bénéfice de la LGV impose une interconnexion étroite avec les lignes existantes et notamment avec la ligne POLT.

L'efficacité de la desserte des villes de cet axe impose d'ajouter les performances de la LGV POCL avec les possibilités de la ligne POLT, dont la modernisation doit être menée sans tarder.

Le quasi jumelage avec la ligne POLT prévu dans les scénarii Ouest Sud et Ouest permet, notamment aux intersections entre les deux infrastructures, des raccordements courts qui rendent cette interconnexion tout à fait efficace.

Ainsi, celui situé immédiatement au nord de Vierzon permet des temps de parcours vers Paris nettement améliorés pour cette ville, et aussi pour Châteauroux, bien que cette dernière soit assez éloignée de la LGV.

On peut toutefois regretter que les études préalables au débat public n'aient pas examiné l'intérêt de la desserte du Limousin par POCL. La Région Centre souhaite que le débat public soit l'occasion de revenir sur ce point. POCL peut vraisemblablement offrir à Limoges une desserte avec le niveau de performance qu'elle peut légitimement attendre, tout en favorisant la complémentarité des flux du sud de la région Centre et ceux du Limousin.

La pertinence socio- économique du projet POCL aménagé en conséquence mérite d'être comparée avec celle du projet de barreau à grande vitesse Poitiers-Limoges.

### **Relier la Région Centre aux grandes plateformes aéroportuaires**

L'absence de grandes plateformes aéroportuaires en région Centre, la difficulté et les temps d'accès à celles de l'Ile de France constituent un handicap pour son attractivité et son développement.

La LGV POCL pourra gommer cela en proposant par exemple un accès direct à Roissy dans un temps de parcours qui pourrait être comparable au temps de trajet actuel La Défense-Roissy. Les quatre scénarios permettent cet accès en se reliant à la future LGV Interconnexion sud Ile de France.

Toutefois ils le font avec des performances différenciées. Ainsi, ceux offrant les meilleurs gains de temps de parcours vers Paris seront aussi les plus performants pour relier Orly et Roissy. La liaison avec Roissy sera vraisemblablement, pour l'essentiel, assurée par des TGV intersecteurs. Les scénarii offrant le meilleur potentiel de desserte de la Région Centre par intersecteurs devraient donc offrir la desserte la plus dense avec Roissy.

Les scénarii Ouest Sud et Ouest qui se distinguent sur ces deux points offrent donc les meilleures garanties d'un accès efficace de la Région Centre aux grands aéroports d'Ile de France.

### **Favoriser les liaisons transversales et créer un effet réseau**

Une part importante des échanges interrégionaux de la région Centre se fait avec l'ouest de la France. Cela l'a conduit, avec la Région Pays de la Loire, à mettre en place la liaison ferroviaire « Interloire ». Dans cet esprit et afin de dynamiser la ligne transversale Nantes-Lyon, la Région Centre a également financé l'électrification des sections Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize.

Pour fidéliser ces flux au mode ferroviaire, alors que la mise en service complète de l'autoroute A85 permet des liaisons routières performantes, et franchir une première étape de maillage Est-Ouest du réseau à grande vitesse, des liaisons Nantes-Lyon pourraient emprunter la ligne transversale classique modernisée au départ de Nantes puis rejoindre Lyon en utilisant la LGV POCL. Le gain de temps de 30 minutes, calculé dans le cadre du scénario Ouest Sud, est suffisamment significatif pour rendre crédible cette liaison via Tours, Vierzon et Bourges. Le gain permis avec les scénarii Médian et Sud rend ceux-ci moins attractifs.

Une LGV desservant Orléans au plus près donnerait également la possibilité de rejoindre Blois, Tours et la LGV SEA par la ligne classique, parcourable au moins à 200 km/h, donnant ainsi par le même train l'opportunité d'une desserte d'Orléans et Tours, d'un accès à la Sologne et au Val de Loire avant de se diriger vers le grand Sud Ouest.

Par leur proximité et leur interconnexion avec des lignes classiques performantes, les scénarii Ouest Sud et Ouest ont les caractéristiques pour favoriser un premier maillage de la grande vitesse, générateur de l'effet réseau qui en multiplie l'efficacité.

### **III. Le scénario Ouest sud : la meilleure réponse pour la Région Centre, compatible avec les objectifs généraux du projet**

L'examen des fonctionnalités offertes par les différents scénarii montre que le scénario Ouest Sud est celui qui répond le mieux aux attentes de la Région Centre en termes de fonctionnalités et aux objectifs fixés dans le cadrage ministériel de relier Orléans au réseau TGV et d'améliorer la desserte de Bourges.

Du point de vue de la Région Centre, cet aspect des fonctionnalités offertes à son territoire par le projet est majeur, mais elle ne néglige pas l'enjeu général du projet et les autres objectifs qui lui sont fixés.

#### **Assurer un temps de parcours Clermont Ferrand-Paris inférieur à 2 heures**

Avec un temps de parcours prévu de 1h55 le scénario Ouest Sud répond totalement à cet objectif. Le Président du Conseil Régional d'Auvergne s'est d'ailleurs prononcé en faveur de ce scénario.

A noter qu'il permet également le meilleur temps de parcours Clermont Ferrand-Lyon qui est l'objet d'un vif intérêt de la part des Régions Auvergne et Rhône Alpes.

#### **Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon**

En permettant un temps de parcours Paris-Lyon équivalent à celui pratiqué sur la LGV Sud Est le scénario Ouest Sud atteint également cet objectif. De plus, en offrant des performances non discriminantes pour l'une ou l'autre des deux lignes, il permet une répartition équilibrée des circulations et une gestion efficace de leurs capacités.

Une première estimation des coûts des différents scénarii a été faite. A ce stade des études, il ne peut s'agir que d'une approximation dont la marge d'erreur couvre largement la différence entre les différents scénarii. Au demeurant, le coût ne peut s'apprécier qu'au regard des services rendus.

Les études préalables au débat public se sont intéressées à l'impact environnemental du projet. Toutefois, à ce stade, seul les enjeux liés à l'impact de la construction de l'infrastructure ont été identifiés, la mesure relative en étant d'ailleurs assez délicate.

Il ne faut cependant pas négliger l'avantage environnemental que l'on tire du transfert des déplacements par mode routier ou aérien sur le mode ferroviaire.

La Région Centre est sensible aux enjeux que constitue la traversée de sites majeurs comme la Loire et la Sologne, et sera attentive à ce que les dispositions constructives de la LGV en limitent l'impact. Elle prend également en compte le fait que les scénarii Ouest Sud et Ouest, avec un potentiel de transfert vers le ferroviaire pour la Région Centre supérieur aux autres scénarios, doit améliorer d'autant le bilan environnemental global.

**La Région Centre considère que la nécessaire requalification de son offre ferroviaire, l'instrument de soutien au développement de ses territoires que constitue une ligne à grande vitesse, l'ouverture interrégionale et européenne qu'elle procure, rendent tout à fait opportun la réalisation du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon.**

**L'intégration de la future LGV avec le réseau existant, en recherchant la meilleure articulation POCL/POLT pour une irrigation en profondeur des territoires, est un enjeu majeur du projet.**

**Par la performance des fonctionnalités qu'il propose, le scénario Ouest Sud apporte la meilleure réponse à ces différents enjeux. C'est la vision que la Région Centre s'attachera à faire partager lors du débat public.**

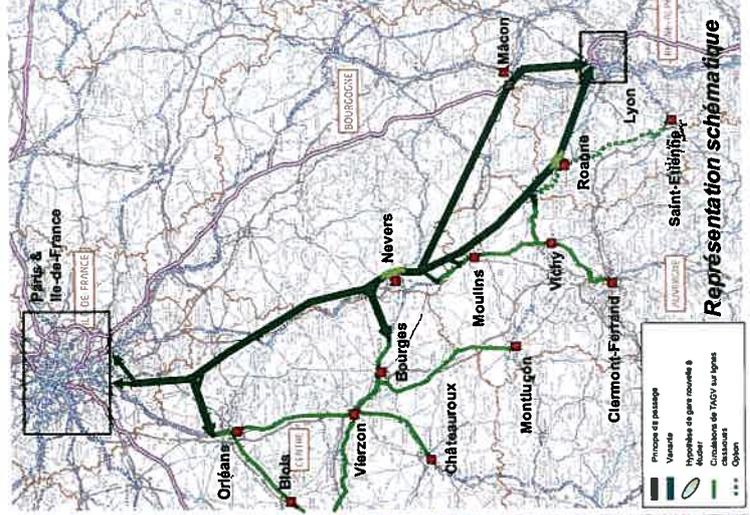
**La Région Centre souhaite que le débat public soit aussi l'occasion d'améliorer encore le scénario Ouest Sud en examinant la possibilité d'assurer la desserte du Limousin en s'appuyant sur la LGV Paris - Orléans - Clermont Ferrand - Lyon.**

Je vous propose de me donner acte de cette communication.

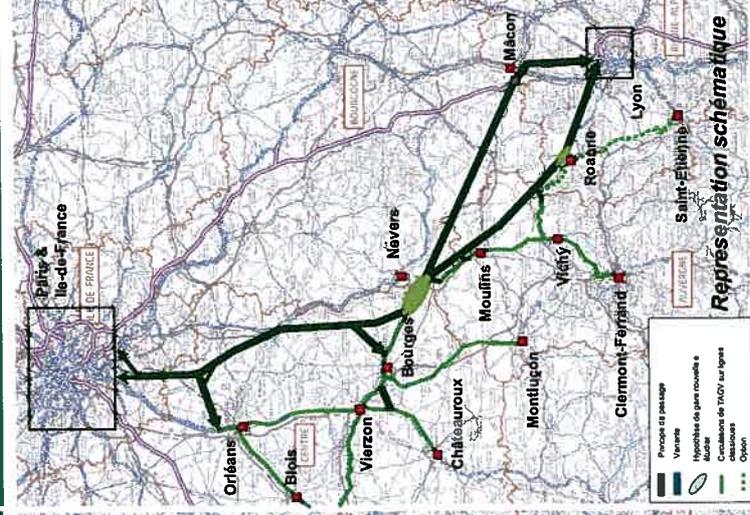


**François BONNEAU**

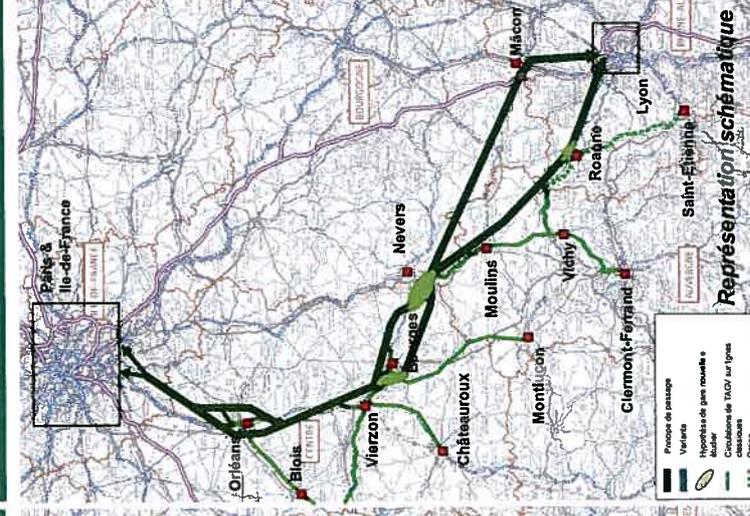
# Scénario Est



# Scénario Médian



# Scénario Ouest



# Scénario Ouest Sud

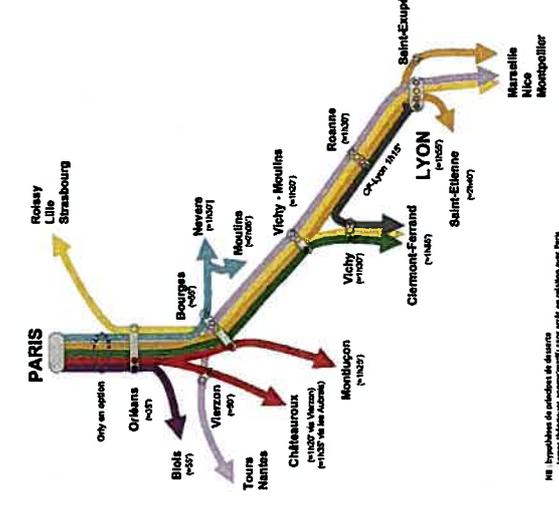
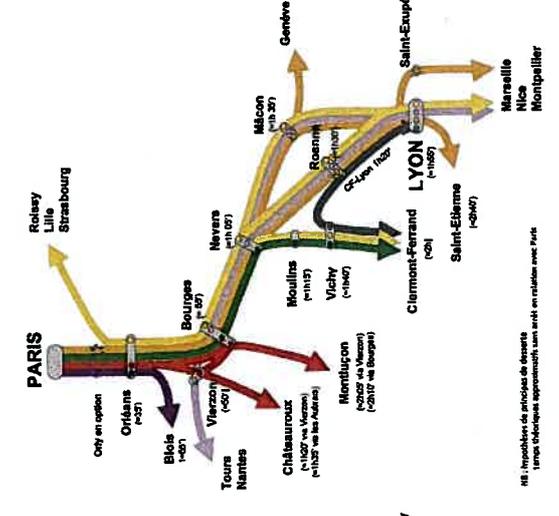
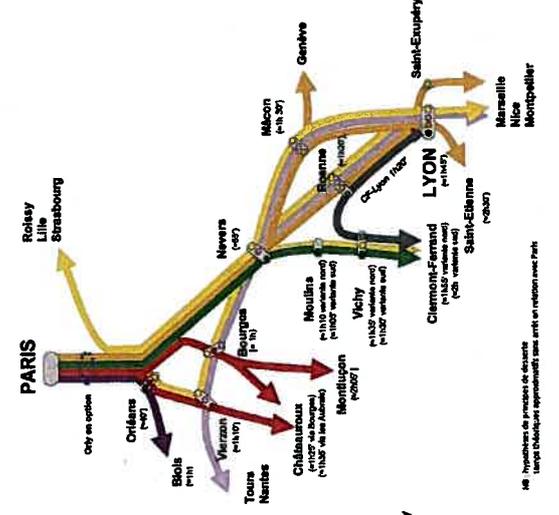
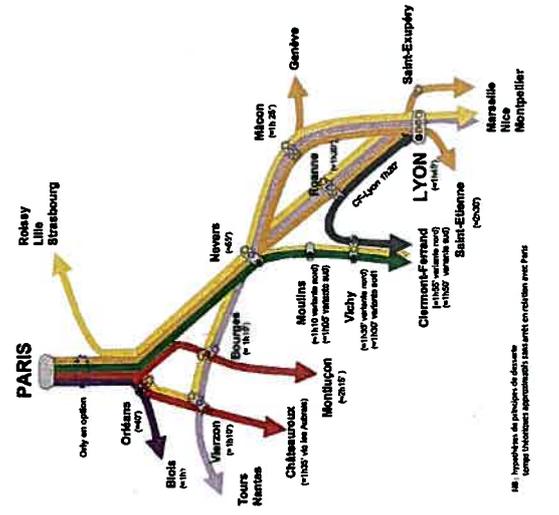
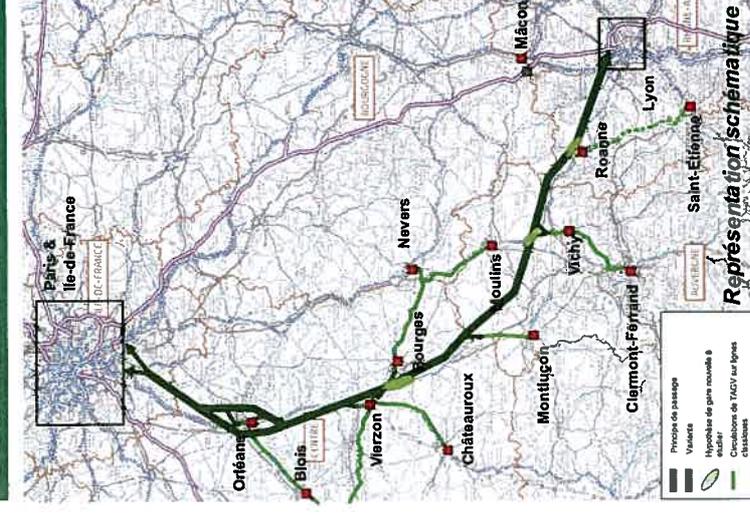


Tableau d'analyse des scénarios

		Scénarios											
		Ouest Sud			Ouest			Médian			Est		
Analyse des fonctionnalités pour la Région Centre	Améliorer la connexion au réseau LGV (Proximité avec la LGV)	Orléans	Optimale	Optimale	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne
		Blois	Moyenne	Moyenne	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible
		Vierzon	Bonne	Bonne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne
	Améliorer la desserte vers Paris et Lyon (Temps de parcours et gain de temps)	Châteauroux	Optimale	Optimale	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne
			Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps
		Orléans-Paris	0:35	0:20	0:35	0:20	0:40	0:15	0:40	0:15	0:40	0:15	0:15
		Blois-Paris	0:55	0:30	0:55	0:30	1:00	0:25	1:00	0:25	1:00	0:25	0:25
		Vierzon-Paris	0:50	0:35	0:50	0:35	1:10	0:15	1:10	0:15	1:10	0:15	0:15
		Bourges-Paris	0:55	0:45	0:55	0:45	1:00	0:40	1:10	0:30	1:10	0:30	0:30
		Châteauroux-Paris	1:20	0:30	1:20	0:30	1:25	0:25	1:35	0:15	1:35	0:15	0:15
Orléans-Lyon	1:30	2:00	1:40	1:50	1:40	1:50	1:50	1:35	1:50	1:35	1:55		
Bourges-Lyon	1:10	1:50	1:10	1:50	1:15	1:45	1:15	1:45	1:15	1:45	1:45		
Améliorer la desserte de l'axe POLI Reitler la Région Centre aux grandes plateformes aéroportuaires Favoriser les liaisons transversales		Bonne		Bonne		Faible		Faible		Faible		Très Faible	
		Oui		Oui		Oui		Oui		Oui		Oui	
		Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	Gain	Temps	
	Nantes-Lyon	3:35	0:30	3:40	0:25	3:50	0:15	3:50	0:15	3:50	0:15	3:50	
Lorsque les scénarios remplissent la fonctionnalité de manière différenciée la ou les solutions les plus performantes sont repérées en vert													
Caractéristiques générales du projet	Trajet Paris-Lyon	1:55	=	1:55	=	1:45	0:10	1:45	0:10	1:45	0:10	1:45	0:10
	Trajet Paris-Clermont Ferrand	1:55	1:05	2:00	1:00	2:00	1:00	2:00	1:00	2:00	1:00	2:00	1:10
	Trajet Clermont Ferrand-Lyon	1:15	0:55	1:20	0:50	1:20	0:50	1:20	0:50	1:20	0:50	1:20	0:50
	Linéaire à construire			560		545		545		545		545	545
	Coût estimé		14,1		12,7		12,3		12,3		12,7		12,7
	Risque d'impact environnemental		Assez fort		Assez fort		Moyen		Moyen		Moyen à Assez fort		Moyen à Assez fort
	Milieu physique		Fort		Fort		Assez fort		Assez fort		Assez fort		Assez fort
	Milieu humain		Fort		Fort		Assez fort		Assez fort		Assez fort		Assez fort
	Milieu naturel		Fort		Fort		Assez fort		Assez fort		Assez fort		Fort