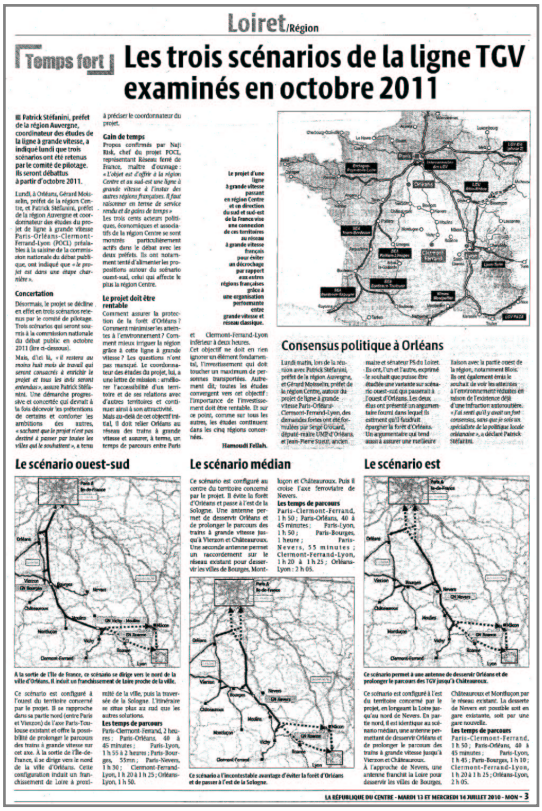
La République du Centre, 13 juillet 2010



Loiret/Région

Temps fort

Les trois scénarios de la ligne TGV examinés en octobre 2011

Patrick Stéfanini, préfet de la région Auvergne, coordinateur des études de la ligne à grande vitesse, a indiqué lundi que trois scénarios ont été retenus par le comité de pilotage. Ils seront débattus à partir d'octobre 2011.

Lundi, à Orléans, Gérard Moiselès, préfet de la région Centre, et Patrick Stéfanini, préfet de la région Auvergne et coordinateur des études du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL) préalables à la saisine de la commission nationale du débat public, ont indiqué que « *le projet est dans une étape charnière* ».

Concertation

Désormais, le projet se décline en effet en trois scénarios retenus par le comité de pilotage. Trois scénarios qui seront soumis à la commission nationale du débat public en octobre 2011 (lire ci-dessous).

Mais, d'ici là, « *il reviens au moins huit mois de travail qui seront consacrés à entraîner le projet et tous les acts seront entendus* », assure Patrick Stéfanini. Une démarche progressive et concertée qui devrait à la fois découvrir les préférences de certains et conforter les ambitions des autres, « *sachant que le projet n'est pas destiné à passer par toutes les villes qui le souhaitent* », a tenu à préciser le coordonnateur du projet.

Gain de temps

Propos confirmés par Naji Bizik, chef du projet POCL, représentant Réseau ferré de France, maître d'ouvrage : « *L'objet est d'offrir à la région Centre et au sud-est une ligne à grande vitesse à l'instar des autres régions françaises. Il faut raisonner en terme de service rendu et de gains de temps* ».

Les trois vertus arbitrées politiques, économiques et sociales-tels de la région Centre se sont mentiés particulièrement acrits dans le débat avec les deux préfets. Ils ont notamment sentit d'alimenter les propositions autour du scénario ouest-sud, celui qui affecte le plus la région Centre.

Le projet doit être rentable

Comment assurer la protection de la forêt d'Orléans ? Comment minimiser les atteintes à l'environnement ? Comment mieux irriguer la région grâce à cette ligne à grande vitesse ? Les questions n'ont pas manqué. Le coordonnateur des études du projet, lui, a une lettre de mission : améliorer l'accessibilité d'un territoire et de ses relations avec d'autres territoires et contribuer ainsi à son attractivité. Mais au-delà de cet objectif initial, il doit relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse et, assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand-Lyon inférieur à deux heures.

Cet objectif ne doit en rien ignorer un élément fondamental, l'investissement qui doit toucher un maximum de personnes transportées. Autrement dit, toutes les études convergent vers cet objectif : l'importance de l'investissement doit être rentable. Et sur ce point, comme sur tous les autres, les études continuent dans les cinq régions concernées.

Hamoudi Fellah.

Le projet d'une ligne à grande vitesse passant en région Centre et en direction du sud et sud-est de la France ou une connexion de cette ligne au réseau à grande vitesse français pour éviter un décrochage par rapport aux autres régions françaises grâce à une organisation performante entre grande vitesse et réseau classique.

Consensus politique à Orléans

Lundi matin, lors de la réunion avec Patrick Stéfanini, préfet de la région Auvergne, et Gérard Moiselès, préfet de la région Centre, autour du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, des demandes fermes ont été formulées par Serge Grouard, député-maire UMP d'Orléans et Jean-Pierre Sueur, ancien maire et sénateur PS du Loiret. Ils ont, l'un et l'autre, exprimé le souhait que puisse être étudiée une variante sur scénario ouest-sud qui passerait à l'ouest d'Orléans. Les deux élus ont présenté un argumentaire fournit dans lequel ils estiment qu'il faudrait épargner la forêt d'Orléans. Un argumentaire qui tend aussi à assurer une meilleure liaison avec la partie ouest de la région, notamment Blois. Ils ont également émis le souhait de voir les attentes à l'environnement réalisées en raison de l'existence d'un d'une infraction autoroutière. « *J'ai senti qu'il y avait un fort consensus, notre que je suis un spécialiste de la politique locale ordinaire* », a déclaré Patrick Stéfanini.

Le scénario ouest-sud

A la sortie de l'Ile de France, ce scénario se dirige vers le nord de la ville d'Orléans. Il inclut un franchissement de Loire proche de la ville.

Ce scénario est configuré à l'ouest du territoire concerné par le projet. Il se rapproche dans sa partie nord (entre Paris et Vierzon) de l'axe Paris-Toulouse existant et offre la possibilité de prolonger le parcours des trains à grande vitesse sur cet axe. A la sortie de l'Ile-de-France, il se dirige vers le nord de la ville d'Orléans. Cette configuration induit un franchissement de Loire à proximité de la ville, puis la traversée de la Sologne. L'itinéraire se situe plus au nid esse les autres solutions.

Les temps de parcours

Paris-Clermont-Ferrand, 2 heures ; Paris-Orléans, 40 à 45 minutes ; Paris-Lyon, 1 h 35 à 2 heures ; Paris-Bourges, 55mn ; Paris-Nevers, 1 h 30 ; Clermont-Ferrand-Lyon, 1 h 20 à 1 h 25 ; Orléans-Lyon, 1 h 50.

Le scénario médian

Ce scénario est configuré au centre du territoire concerné par le projet. Il évite la forêt d'Orléans et passe à l'est de la Sologne. Une antenne permet de desservir Orléans et de prolonger le parcours des trains à grande vitesse jusqu'à Vierzon et Châteauroux. Une seconde antenne permet un raccordement sur le réseau existant pour desservir les villes de Bourges, Montluçon et Châteauroux. Puis il croise l'axe ferroviaire de Nevers.

Les temps de parcours

Paris-Clermont-Ferrand, 1 h 50 ; Paris-Orléans, 40 à 45 minutes ; Paris-Lyon, 1 h 50 ; Paris-Bourges, 1 heure ; Paris-Nevers, 55 minutes ; Clermont-Ferrand-Lyon, 1h 20 à 1 h 25 ; Orléans-Lyon : 2 h 05.

Ce scénario a l'inconvénient de traverser la forêt d'Orléans et de passer à l'est de la Sologne.

Le scénario est

Ce scénario permet à une antenne de desservir Orléans et de prolonger le parcours des TGV jusqu'à Châteauroux.

Ce scénario est configuré à l'est du territoire concerné par le projet, en longeant la Loire jusqu'au nord de Nevers. En partie nord, il est identique au scénario médian, une antenne permettant de desservir Orléans et de prolonger le parcours des trains à grande vitesse jusqu'à Vierzon et Châteauroux.

A l'approche de Nevers, une antenne franchit la Loire pour desservir les villes de Bourges, Châteauroux et Montluçon par le réseau existant. La desserte de Nevers est possible soit en gare existante, soit par une gare nouvelle.

Les temps de parcours

Paris-Clermont-Ferrand, 1 h 50 ; Paris-Orléans, 40 à 45 minutes ; Paris-Lyon, 1 h 45 ; Paris-Bourges, 1 h 10 ; Clermont-Ferrand-Lyon, 1 h 20 à 1 h 25 ; Orléans-Lyon, 2 h 05.

LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE - MARDI 13 ET MERCREDI 14 JUILLET 2010 - MON - 3

.

Phoca PDF