

**DÉPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR**  
---  
**DÉLIBÉRATION DE L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE**  
---  
**DOSSIER N° 4.1**

Réunion du : 14 DÉCEMBRE 2011

Objet : PROMOTION DE LA DESSERTE DE L'EURE-ET-LOIR PAR LES LIGNES À GRANDE VITESSE

L'Assemblée départementale s'est réunie sous la présidence de Monsieur Albéric de MONTGOLFIER, Président de Conseil général.

**Étaient présents :**

M. de MONTGOLFIER, M. LAMIRAULT, M. LEMARE, M. SOURISSEAU, M. GUERRINI, M.  
LEBLOND, M. JALLOT, Mme FROMONT, M. ANDRE, M. BOISARD, M. DEPREZ, M. DOUSSET, M.  
FAUVE, M. FILLON, M. FRARD, M. GABORIAU, M. GERARD, M. GIGON, Mme HAMELIN,  
M. JAULNEAU, M. LECLERCQ, M. MALLET, M. MANCEAU, M. MARLEIX, M. MASSELUS,  
M. ROUX, M. RUHLMANN, M. TEROUINARD

**Absent(s) représenté(s) :**

M. NICOLAS

L'ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE

Vu le Code général des collectivités territoriales ;  
Vu le rapport de M. Le Président ;

DÉCIDE

- d'adopter à l'unanimité les dispositions du rapport ci-annexé relatif à l'appui à la promotion de la desserte de l'Eure-et-Loir par les lignes à grande vitesse ;

- d'émettre un avis favorable au projet LGV POCL.

LE PRÉSIDENT,

Albéric de MONTGOLFIER

commission déplacements et transports interurbains

Séance du 14 décembre 2011

Identifiant projet : 2343

## RAPPORT DE MONSIEUR LE PRÉSIDENT

N° 4.1

### PROMOTION DE LA DESSERTE DE L'EURE-ET-LOIR PAR LES LIGNES À GRANDE VITESSE

#### **Contexte :**

Le Conseil général d'Eure-et-Loir a voté, lors de la séance du 14 novembre 2011, son Schéma départemental des déplacements qui énonce les objectifs du Département en matière de mobilité des personnes et des marchandises, ainsi que la planification des actions à mener, dans une perspective de 15 à 20 ans. Le plan d'actions prévoit dans son ambition 2 (Apporter des réponses aux exigences du territoire), orientation stratégique 2.1 (Intégrer l'Eure-et-Loir dans les grands réseaux nationaux et internationaux), une action F.2.1.1 visant à promouvoir la desserte de l'Eure-et-Loir par le TGV.

Depuis plus de vingt ans, le département d'Eure-et-Loir est traversé par la LGV Atlantique, sans bénéficier d'un accès direct. Par conséquent, l'accessibilité et la desserte de l'Eure-et-Loir sont partielles et insuffisantes en regard des exigences que portent le territoire, sa population, ses entreprises et les pôles de compétitivité qui y sont attachés. Dans le contexte actuel de compétition entre les territoires, l'attractivité résulte, en partie, de la qualité d'accès et de desserte par les grandes infrastructures de transports de niveau national et international. Donc, le Département d'Eure-et-Loir ne peut plus être laissé à l'écart du réseau à grande vitesse.

#### **Action n°1 : Contribuer au financement des études pour une gare TGV à Arrou-Courtalain**

Le projet d'une nouvelle gare TGV à Arrou-Courtalain, en prise directe sur la branche nord-ouest de la LGV Atlantique répond à un enjeu d'aménagement du territoire de premier ordre pour l'Eure-et-Loir. Elle concrétise l'attente du Département de bénéficier d'une desserte directe de son territoire par le TGV et d'intégrer cette desserte dans une grille d'offres nationales et internationales afin d'améliorer les relations avec des métropoles plus éloignées françaises et européennes. De plus, l'absence de grandes plates-formes aéroportuaires en Région Centre et la difficulté d'accès à celles de l'Île-de-France (aéroports d'Orly et de Roissy – Charles-de-Gaulle) constituent un handicap qu'un accès au réseau TGV doit lever. Cet accès permettrait une liaison directe, rapide et confortable avec le transport aérien.

Je vous propose d'inscrire un montant de 30 000 € à l'article 2031 pour honorer nos engagements contractuels.

#### **Action n°2 : Avis sur le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon**

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de près de 500 km passant par les régions Centre, Bourgogne et Auvergne.

Les objectifs principaux fixés par l'État et par Réseau ferré de France (RFF) sont :

- assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures ;

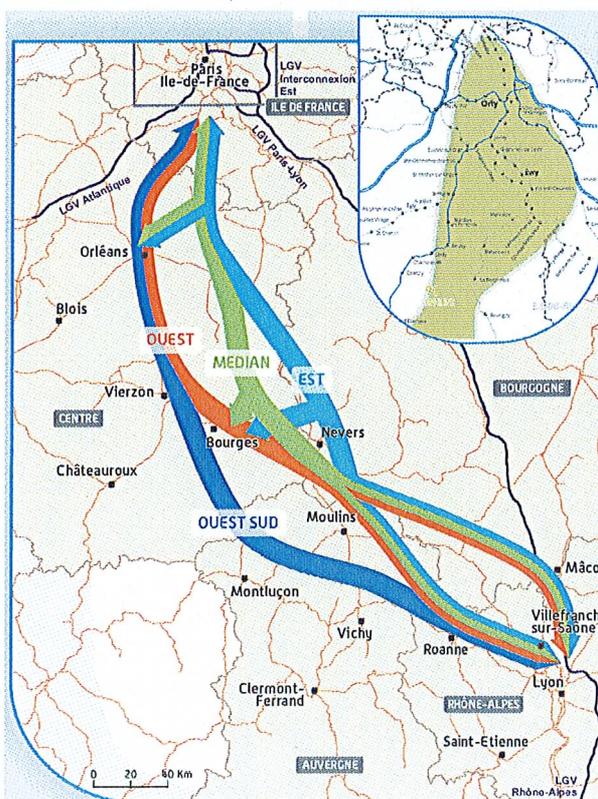
- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ;
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon.

Des objectifs complémentaires ont émergé de la démarche de concertation menée parallèlement aux études :

- améliorer la liaison ferroviaire entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes ;
- améliorer les relations transversales entre la façade Atlantique, la région Rhône-Alpes et au-delà ;
- avoir une connexion ferroviaire avec des plates-formes aéroportuaires ;
- articuler la LGV de façon cohérente avec les réseaux de transport en commun pour contribuer à leur développement.

Depuis le lundi 3 octobre 2011 jusqu'au mardi 31 janvier 2012, quatre scénarios sont présentés au débat public :

- ouest (Orléans – Vierzon – Bourges – Nevers-Moulins – Lyon) ;
- ouest sud (Orléans – Bourges – Vichy-Moulins – Roanne – Lyon) ;
- médian (Orléans est – Bourges est – Nevers – Lyon) ;
- est (Orléans est – Nevers – Lyon) ;

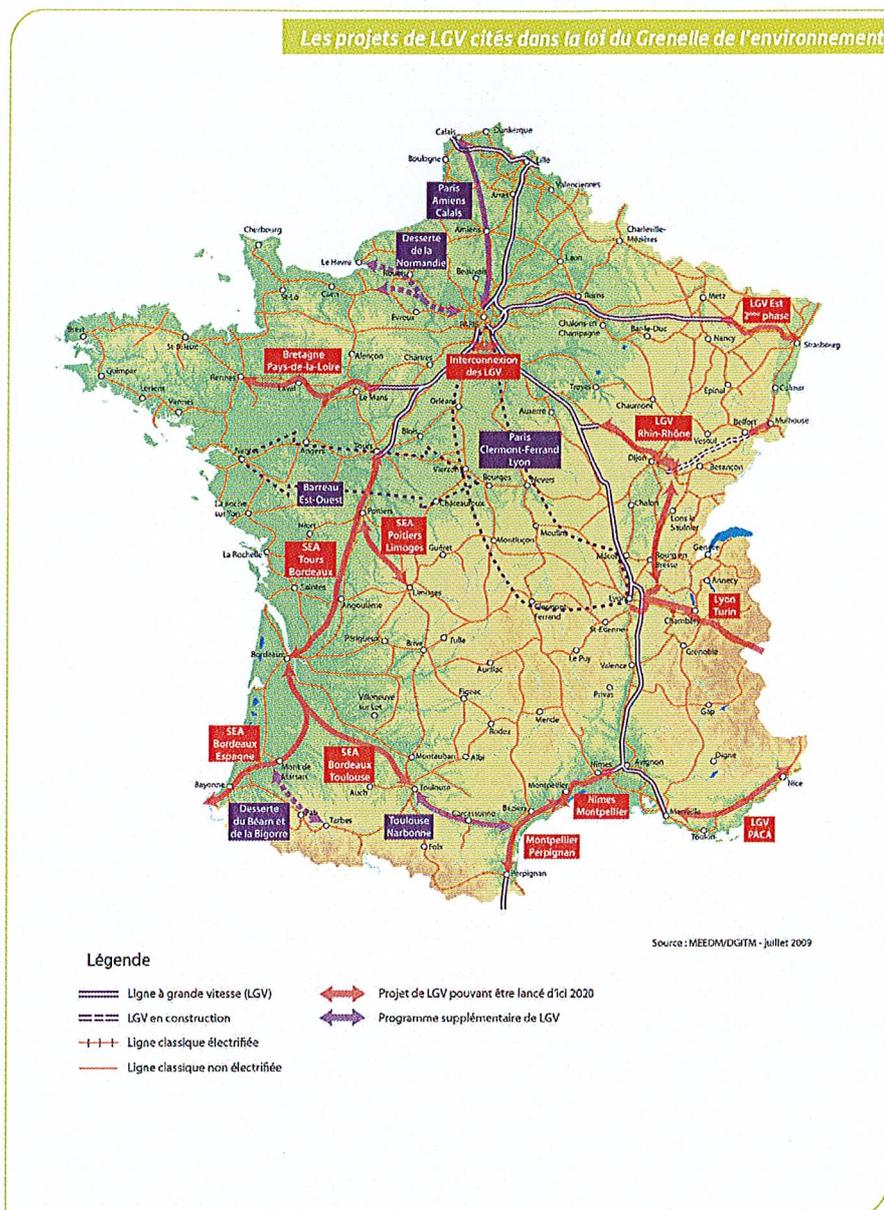


Source : Synthèse du dossier du Maître d'ouvrage, 2011.

Le projet de LGV POCL, dans ses scénarios ouest et au plus proche d'Orléans, conforte celui de nouvelle gare TGV à Arrou-Courtalain. Il devient possible d'envisager la construction d'une antenne LGV permettant de relier la LGV Atlantique à la LGV POCL, entre la bifurcation de Courtalain et Orléans. La future gare TGV d'Arrou-Courtalain deviendrait alors une gare pivot à l'entrée de la grande région parisienne. Elle pourrait faciliter les liaisons province/province sans passer par Paris. Cette démarche ambitieuse préfigurerait les gares d'interconnexion TGV-TGV en bordure du grand Paris. De plus, dans un contexte d'apparition progressive des services régionaux à grande vitesse, la création de gares TGV supplémentaires spécifiques et de virgules

ferroviaires aux bifurcations, type Sablé sur la LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire, permettrait des relations directes entre métropoles ou entre villes moyennes (interconnexion Nantes – Lyon et Rennes – Lyon).

D'ailleurs, la loi Grenelle 1 et l'avant-projet du SNIT ont inscrit le projet de transversalité entre la façade Atlantique et la région Rhône-Alpes.



L'ensemble de ces éléments viennent renforcer l'objectif de la LGV POCL d'amélioration des relations transversales entre la façade Atlantique (notamment Nantes et Rennes), Rhône-Alpes et au-delà et répondent aux enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable.

En conclusion, les scénarios ouest répondent le mieux aux besoins des Euréliens, aux objectifs poursuivis par le Département d'Eure-et-Loir et à l'intérêt général.

Le Conseil général d'Eure-et-Loir demande donc que les scénarios ouest soient retenus pour la suite du projet et que la faisabilité pour la réalisation d'une liaison LGV entre Orléans et la bifurcation de Courtalain, sur la LGV Atlantique, soit étudiée.

Par ailleurs, le Conseil général demande que le scénario retenu soit défini en limitant au strict minimum la consommation foncière y afférent.

LE PRÉSIDENT,