

Débat Public LGV POLC

Contribution YP

Principe

- Des gares espacées de 150 km au moins pour justifier l'appellation « Grande Vitesse »,
- Une ligne qui permette de libérer les tracés actuels pour de nouveaux créneaux TER,
- Des raccordements pour optimiser les liaisons aux lignes actuelles,
- Le renforcement des liaisons Paris – Toulouse et Lyon – Nantes.

Mon avis

Le tracé Ouest - Paris, Orléans, Vierzon, Bourges, Moulins, Roanne, Lyon – me paraît le plus pertinent car il libère les lignes actuelles pour augmenter la fréquence des TER, et du « fret ».

- Echangeur « Vierzon » pour renforcer les liaisons Paris – Toulouse et Lyon – Nantes
- Echangeur « Moulins » pour renforcer la liaison Paris – Clermont.
- La desserte des villes Orléans, Bourges, Moulins, et Roanne devrait se faire à partir des gares actuelles par des raccordements, via des échangeurs mais sans « gare voyageurs TGV » spécifiques.

Les tracés « Ouest-Sud », « Est » et « Médian » me paraissent moins pertinents, car ils ne me semblent pas favoriser un projet économique régional.

La variante Nevers-Macon risque de saturer la ligne TGV existante entre Mâcon et Lyon.

Mes craintes

Je crains que les élus ne se focalisent que sur leurs « clochers », en voulant qu'une gare qui une desserte spéciale. Aucune ville ne justifie un traitement spécifique.

Le TGV est un véhicule « passager », ce qui signifie que l'activité économique aura besoin de voies « fret » avec des routes, autoroutes, et trains de marchandises.

Mes observations

J'aurais aimé que les graphiques proposés permettent d'appréhender les flux et les bassins de

- De population desservie,
- les emplois,
- les volumes d'activités industrielles ;

et soient accompagnés de propositions d'insertion dans le réseau ferré actuel.
