

Contribution au débat LGV POCL : quel choix pour les aires urbaines à desservir ?

Auteur : M. Jacques THOMAS - habitant de Bourges.

La ligne à grande vitesse POCL se propose deux objectifs :

- Doubler la ligne actuelle Paris Lyon.
- Désenclaver le « Grand Centre Auvergne ».

Tout d'abord, et contrairement à certaines interventions qui soutiennent que l'on ne doit pas courir deux lièvres à la fois, je pense que le **nécessaire doublement de la ligne Paris Lyon est une opportunité pour ce « Grand Centre Auvergne »** jusqu'alors oublié dans les schémas de développement des LGV.

Le point de vue qui suit est donc une contribution au débat du choix de tracé qui voit, par obligation géographique, des rivalités se dessiner. Il y a, malgré les dénégations du maître d'œuvre, **une grande différence pour une ville d'être sur l'axe principal de la LVG ou d'être sur une bretelle la desservant.**

En ne retenant que les zones urbaines étudiées par le document préparatoire, je distinguerai les ensembles suivants :

- **Roanne** (175000 habitants).
- **Clermont Ferrand-Vichy** (510000 habitants).
- **Orléans-Blois** (490 000 habitants).
- **Ruban Ouest** : Bourges-Vierzon (161000 habitants), Châteauroux (91500 habitants), Montluçon (78000 habitants) soit un total de 330500 habitants.
- **Ruban Est** : Nevers (98000 habitants), Moulins (57000 habitants) soit un total de 155000 habitants.

Une première évidence apparaît à l'étude et est confortée par l'importance de sa zone urbaine : **la ligne doit passer par Roanne.**

Une seconde évidence est que plus le choix de ligne se déplace à l'est, moins il irrigue convenablement les agglomérations les plus importantes alors que les prévisions de trafic semblent argumenter pour le contraire : il y a sans doute là un biais résultant d'une meilleure attraction de la ligne pour les voyageurs Paris-Lyon, toutefois il faudra mettre dans la balance le développement de toute la zone « Grand Centre Auvergne » avec les 10 minutes de gagnées sur Paris-Lyon.

Une troisième évidence est que l'ensemble urbain de Clermont-Ferrand – Vichy qui est le plus important ne saurait être maltraité par le choix du tracé **Paris-Orléans-Clermont-Lyon** d'autant qu'il est actuellement particulièrement mal desservi par le rail.

De la même manière, quoique moins criant en raison d'un service actuel correct et d'une plus grande proximité de Paris, l'ensemble Orléans-Blois ne saurait être mis à l'écart.

Il reste à faire le choix de privilégier le ruban Ouest ou le ruban Est : l'écart des populations concernées parle de lui-même.

Une telle analyse conduit à privilégier le tracé Ouest-Sud ou afin de concilier au mieux les intérêts de l'agglomération nivernaise, de construire **un trajet Ouest qui se distinguerait de celui actuel par une descente au plus près de l'ensemble Clermont-Ferrand – Vichy avant de rejoindre Lyon via Roanne : ce ne doit sans doute pas être mission impossible.**

A Bourges le 08/11/2011