

Emile HURBE
95 avenue de ROYAT
63400 CHAMALIERES

TRACE du POCL

Je voudrais d'abord insister sur le caractère néfaste des principes qui ont dirigé l'étude de ce projet.

RFF et la SNCF veulent avant tout doubler la ligne LGV PARIS – LYON, ce qui est certes légitime, mais aux moindres frais, sans daigner prendre en compte les arguments de la qualité de la desserte des régions arriérées traversées, ce qui les amène, comme cela a été déjà le cas pour l'affaire de PARIS – BERCY que les AUVERGNATS ne sont pas près d'oublier, à avancer les arguments les plus farfelus pour justifier contre vents et marées leur position.

C'est donc avec consternation que j'ai pris connaissance en page 6 du journal " LA MONTAGE " de jour du tissu d'âneries avancé par Monsieur Michel LEBOEUF Directeur Grands Projets et Prospectives à la SNCF.

Si on veut bien le croire, le défaut majeur du tracé SUD OUEST, défendu par tous les élus de la région clermontoise serait d'avantager terriblement MONTLUCON, au détriment d'autres villes !!!

Examinons la situation démographique des territoires concernés :

Cf. Petit LAROUSSE 2001.

CLERMONT – FERRAND : 141.004 habitants – 250.000 dans l'agglomération

RIOM : 19.324 habitants.

COURNON : 19.292 habitants.

ISSOIRE : 14.768 habitants.

THIERS : 13.950 habitants.

MONTLUCON : 44.074 habitants.

VICHY : 26.915 habitants.

MOULINS : 22.667 habitants.

NEVERS : 43.082 habitants.

IMPHY : 4.095 habitants.

DECIZE : 6.718 habitants.

COSNE : 11.834 habitants.

BOURGES : 76.065 habitants.

VIERZON : 30.743 habitants.

ROANNE : 40.121 habitants. (Pour mémoire, puisque parfaitement desservie dans tous les cas, sauf par l'aberrant tracé Est par MÂCON disposant d'une gare sur la LGV existante).

En mettant à part le cas d'ORLEANS 116.559 habitants , agglomération 270.000, laissée de côté pour des raisons soi – disant logistiques, et en se reportant au tableau ci – dessus on constate que Monsieur LEBOEUF ne s' est pas aperçu que la solution soutenue par la SNCF avantage terriblement – pour reprendre son langage **-la plus petite des agglomérations**, à savoir celle de **NEVERS** , au détriment direct de celle de BOURGES, autrement plus importante .

Par ailleurs, même si le tracé OUEST – SUD " avantage terriblement MONTLUCON ", quelle importance, si ce tracé permet une meilleure desserte du reste de l' AUVERGNE, en particulier des territoires situés au sud de CLERMONT – FERRAND .

Mais laissons de coté ces considérations, susceptibles seulement de générer des " querelles de clocher " s' apparentant à ce qui s' est passé dans les années 1880, lors de l' extension du réseau, où l' on a mis en place des solutions " boiteuses " pour satisfaire tout le monde, comme l' implantation de gares entre deux communes, à 4 kilomètres de chacune d' elles, ce qui ultérieurement a entraîné le désintérêt du public et la fermeture de ces lignes .

Je prétends que l' impératif prioritaire à observer lors de la création d'une ligne nouvelle est la recherche du meilleur service public pour les régions traversées ; comme il n' est évidemment pas possible de passer tout près de chaque agglomération importante, on doit envisager, pour que personne ne soit " terriblement désavantagé " la création d' **antennes à voie unique parcourues elles aussi à grande vitesse** .

Mais je pense qu' il serait indispensable que les technocrates qui conçoivent le réseau TGV intègrent dans leurs études tous les éléments bénéfiques apportés par la Grande Vitesse, et en particulier le fait qu' **une branche de 100 kilomètres n'est occupée que moins d' une demi – heure par une rame**, ce qui permet un cadencement " à 1 heure " tout à fait raisonnable sur la ligne .

" A vue de nez " j' ai estimé que la réalisation d' une ligne à voie unique apportait une économie de 30 % par rapport à celle d' une ligne à double voie, mais vu l' importance des équipements et terrassements économisés, je me demande sérieusement si elle ne pourrait pas être un peu plus importante

Rappel des économies correspondantes :

Les économies effectives apportées par la construction d' antennes à voie unique par rapport à une ligne TGV classique seraient les suivantes :

⇒ Suppression des rails, traverses et ballast de l'une des deux voies .

⇒ Suppression des caténaires et supports correspondants .

⇒ Réduction du volume des terrassements.

⇒ Limitation de la largeur des tabliers des ponts – rail et viaducs, ce que la technique des poutrelles métalliques enrobées permet parfaitement .

Seuls les ponts route doivent être construits dans leur état définitif .

*Toutes ces dispositions laissent la possibilité d' un doublement éventuel ultérieur de ces antennes, hypothèse à mon avis tout à fait aléatoire, compte tenu du temps d' occupation de la voie correspondante, relativement réduit quand il s' agit d' une rame à grande vitesse (Une antenne de 100 km est parcourue en moins d' une demi – heure, ce qui autorise un **cadencement à l' heure** de la ligne, lui conférant un débit tout à fait honorable)*

*Bien entendu, **ces antennes doivent rester suffisamment courtes**, pour que **leur temps d' occupation demeure réduit** , ce qui par exemple, ne saurait être le cas d' une antenne NEVERS – CLERMONT – FERRAND .*