

Jacques Rollin
« Plessis d' Aubraye »
69170 Valsonne

Le 11 déc 2011

Monsieur Le Président,

J'ai assisté à un certain nombre de réunions relevant du débat public sur le POCL.

J'en ai retiré des enseignements mais, qui me semblent insuffisants sur le plan concret, d'où ma contribution, d'abord sous forme de constat, et ensuite de suggestions afin que RFF les examine et puisse y répondre en argumentant. Certaines propositions me semblent pouvoir être intégrées au projet sans bouleverser les principes techniques financiers, et de politique général.

Bien respectueusement



Destinataire :

Monsieur Le Président de la
commission particulière LGV POCL
68, rue du Faubourg Saint Honoré
75008 PARIS

CONTRIBUTION PARTICULIERE

au projet POCL et Transversalité

I)Analyse d'ensemble

Tracé Ouest-Sud :

Il offre un découpage du territoire équilibré entre la LGV1 « Bourgogne » et la LGV Sud - Europe Atlantique « Tours St Pierre - Bordeaux », tout en reliant les bassins de vie de façon rationnelle.

Le POCL quel que soit son tracé, croisera ou épaulera une relation transversale, et c'est là que le choix du tracé prend toute son importance dans une architecture nationale.

Le tracé Ouest - Sud offre la meilleure articulation de croisement Nord - Sud/ Est - Ouest, là où n'existe qu'une infrastructure médiocre. En outre, il relie davantage que les autres tracés le plus grand nombre de régions et de bassins de vie.

Les tracés Est/Médian/Ouest :

Ils offrent une position Centrale à Moulins par croisement de la radiale Bourbonnaise à Nevers - Sud (Chantenay) et de l'axe Moulins - Paray où une simple bifurcation est à ajouter. Est ce bien justifié?

Une gare Nevers - Sud (Chantenay) n'avantage pas Nevers par rapport à la situation existante à Saincaize.

Remarquons que le tracé Ouest - Sud n'avantage pas l'Auvergne à 70km au Nord de Clermont, pas plus qu'il ne désavantage les autres régions.

Par contre, le tracé Ouest - Sud désenclave Montluçon et son secteur qui n'a qu'un réseau médiocre et une desserte qui ne peut donc être que misérable; or, Montluçon est en position centrale Est/Ouest et équidistante entre Paris et Narbonne et le tracé adapté formera une double commutation avec la VFCEA.

L'exploitation :

Les fréquences et les arrêts : Ils sont à rapprocher de ce qui existe sur LGV1 et SEA . Le Creusot bénéficie d'un train aux deux heures avec coupure dans la grille; Maçon - Loché 1 à 3 arrêts sur Lyon - Paris.

Sur la LGV centre cœur de France , les dessertes seront comparables avec 1 ou 2 gares desservies : Bourges et Auvergne TGV ? Pour Paris - Clermont , on peut penser à Bourges - Nevers et Moulins.

La vraie question est quelle desserte souhaite-t-on?

Modification suggérées au tracé Ouest - Sud :

- 1) reprise de la gare de Saint Germain des Fossés comme gare Auvergne TGV, avec rabattement de Nevers(50') et Moulins (20').
- 2) Aménagement d'une entrée sortie Est de Bourges dans le secteur de Saint Germain du Puy, pour une desserte en crochet, comme sur le tracé Ouest; Bourges à vocation à devenir gare de croisement sur la VFCEA.
- 3) Réaménager l'entrée Est de Montluçon depuis Doyet / Montvicq par Commeny ainsi que l'entrée Nord au niveau des haltes de Magnette ou les Trillers par croisement de la LGV à ce niveau et non entre Vallon et Urcay.

Envisager le prolongement LGV Roanne - St Etienne - Est / Valence - TGV donnant un grand contournement Ouest de l'agglomération de Lyon

II) Proposition

> Le cadre du projet fixé par le gouvernement oublie la question de la transversalité de façon précise. Or, Nantes n'est pas le seul pôle atlantique à relier à la façade Est du pays ;

La Rochelle et Bordeaux sont oubliées.

On peut aussi se poser la question de savoir si RFF a appelé l'attention du ministre de tutelle avec arguments et hypothèses pertinentes à échelle France.

> Les différents scénarios (transposés sur carte géographique) laissent apparaître le souci principal de disposer d'un axe alternatif performant Paris - Lyon - Midi , au profit de l'opérateur unique.

Il s'en dégage une focalisation sur un axe, sans vue d'ensemble réseau, au contraire de l'affirmation énoncée en page 55 du document de référence de RFF.

L'aménagement du territoire semble secondaire à l'échelle de l'ensemble du territoire national et à fortiori à échelle européenne.

Les tracés : (scénarios)

Le tracé Ouest :

Curieusement c'est le seul tracé présenté par RFF qui assure une desserte interne de Bourges.

C'est aujourd'hui le seul tracé qui recevra l'accord de la région Centre et de l'agglomération de Bourges.

Depuis Bourges , le rabattement sur Nevers ne demande que 35 à 30 minutes . C'est là que doit porter l'effort.

Les trois tracés : Est - Médian -Ouest :

> Par leur configuration géographique, favorisent Moulins dans sa gare centrale, puisqu'en amont , à 26 kilomètres au Nord serait créée une gare de bifurcation avec la radiale bourbonnaise (Chantenay), puis les trois tracés coupent la ligne Paray - Moulins à 15 ou 20 kilomètres de Moulins (secteur Thiel /Acolin) où il est facile d'établir une bifurcation. Cette particularité n'est ni signalée , ni évoquée ; ceci rendra la gare de Moulins, de fait, la gare d'Auvergne - Bourbonnais - Nivernais et il n'en serait créée aucune autre, ce qui serait anormal.

> Il convient d'éliminer l'hypothèse d'une gare Vichy - Moulins à la Ferté - Hauterive qui ne sert ni Moulins, ni Vichy et encore moins Clermont. Il serait judicieux de réutiliser la gare existante de Saint Germain des Fossés ; la topographie s'y prête.

> Le tracé Est :

Présenté comme ne franchissant pas la Loire alors qu'une antenne figure pour desservir Bourges et Nantes, avec franchissement inévitable de la Loire dans le secteur de la Charité s/Loire ; de même n'est jamais évoqué le passage de ce tracé dans la forêt des Bertranges autour de Guérigny .

> Le tracé Médian :

Franchit également la Loire dans le secteur de Briare ; il coupe les vignobles de Sancerre et Mennetou - Salon. La desserte en flèche vers Orléans et Bourges n'est pas intéressante pour ces deux localités et la Région Centre rejettera les tracés Médian et Est .

> Le tracé Ouest - Sud :

que propose RFF garde le profil d'un axe Nord Sud, sans contribuer à l'aménagement du territoire ; Il résulte d'un travail par ordinateur, selon un glissement Ouest. Provocateur à dessin dans sa présentation, ce tracé coupe la forêt de Tronçais en son milieu ; ne prévoit pas l'entrée /sortie à Bourges ville, mais une gare nouvelle à Mehun/Yevre, en cote mal taillée entre Vierzon et Bourges sans desserte interne ni de l'une ni de l'autre.

On se demande si ce scénario n'a pas été sciemment malmené pour être rejeté en faveur des autres ! ?

> Le tracé Ouest - Sud proposé par l'association ALTRO, soutenu par l'Auvergne et de nombreuses collectivités ainsi que par des personnalités, est le seul qui répond à une vue d'ensemble d'aménagement du territoire national. Il combine un axe Nord Sud avec une transversalité pertinente, là où n'existe aucune infrastructure ferroviaire de bon niveau.

Le supplément de linéaire sera compensé lorsqu'il s'agira d'établir une artère transversale, dont le principe est comparable à la RCEA.

La structure d'ensemble proposée est une étoile ferroviaire centrée sur le pays Montluçonnais. La branche lyonnaise (Est) est commune aux axes Nord Sud et Est Ouest (économie de linéaire) par ailleurs cette configuration relie davantage et mieux un maximum de régions alors qu'un éventuel tracé proche

de la VFCEA (ex Lyon - Nantes - vitesse commerciale 106km/h avec les RTG) ferait un doublon choquant et de moindre utilité.

> La transversalité n'est pas réduite au seul Lyon - Nantes mais comprend également le Lyon - Bordeaux - Espagne et la Zone Pyrénées Occidentales, ainsi que La Rochelle et Rochefort ; Lyon étant à l'Est, la métropole la mieux centrée et la plus importante, bien reliée à Dijon et Marseille.

> Le tracé Ouest Sud proposé par ALTRO et l'Auvergne prévoit la reprise de la gare de Saint Germain Des Fossés comme gare « Auvergne - TGV ». Le rabattement de et vers Moulins est de 20', Vichy 10', Clermont 35'. Aucune construction nouvelle n'est nécessaire : bâtiment - quai - parking - buffet ; cette hypothèse n'a pas été sérieusement étudiée.

En outre, il faut souligner que la future desserte serait comparable à la LGV1 : 2 gares d'arrêt Bourges et Auvergne TGV sur Paris Clermont + Orléans sur les destinations Midi.

Pourquoi chercher autre chose sur Moulins et Nevers situés sur des axes électrifiées et performants ; il sera possible de les desservir par l'itinéraire existant, en gare centrale, et le maintien de 7/8 fréquences dont 3 TGV depuis Bourges ne paraît pas déraisonnable. Il pourra s'ajouter certaines dessertes transversales.

> La recherche du désenclavement de Montluçon placée sur une infrastructure médiocre ne pouvant offrir que des dessertes misérables n'est pas à comparer au cas de Moulins et Nevers. Le bassin industriel de Montluçon mérite d'être revalorisé ; en outre la proposition d'ALTRO permet d'envisager des décentralisations. **L'électrification Bourges Montluçon n'apportera pas grand chose en temps de parcours et aucune garantie de fréquences TGV.**

> Ce tracé Ouest Sud se rapproche de Montluçon dans le secteur Doyet/ Montvicq/ Commentry puis décrit une courbe Nord / Nord Ouest proche de l'A71 dans le secteur des communes de Reugny et Estivareilles . Il sera réalisé des raccordements Nord, et Est de Montluçon via Commentry.

Le tracé recoupe la vallée du Cher et s'infléchit à l'Est, en amont de Saint Amand Montrond, vers Dun s/Auron, Soye en Septème et rejoint la VFCEA dans le secteur Moulins sur Yèvre / Saint Germain du Puy. **Il exige de couper le polygone de Bourges en tranchée couverte entre Soye et Osmoy. Le**

contournement de Bourges peut se faire soit au Nord , soit au Sud à proximité des routes de contournement ou de l'A71.

A la sortie Ouest de Bourges, la LGV POCL quitte Mehun / Marmagne et s'élève au Nord vers Salbris. On peut envisager un tracé soit à l'Ouest de l'A71, soit à l'Est de la RN20. Un raccordement provisoire peut être envisagé à Salbris Nord (phasage).

Le contournement de l'agglomération d'Orléans est plus facile à l'Ouest entre la Chapelle Saint Mesmin et Chaingy ; Deux bifurcations sont à prévoir sur la ligne POLT pour desservir les Aubrais - Orléans .

Au Nord d'Orléans il semble préférable de se rapprocher de la ligne POLT, à l'Est jusqu'à Brétigny - Triage.

> Le phasage d'un tel ouvrage s'impose : je suggère :

- 1) Lyon - Bourges - Salbris Nord avec tronçon Roanne TGV - Roanne ville et électrification vers Saint Etienne.
- 2) Montluçon - Limoges - Angoulême (Ville et SEA).
- 3) Limoges - Poitiers - Cholet - Nantes avec shunt Limoges Nord.

> En phase transitoire, la relation Lyon - Limoges - Bordeaux pourrait être assurée par automoteurs bi mode aptes à 160km/h (ou version plus performante) via Montluçon- Limoges - Périgueux depuis Commeny bifurcation. Il faut y réfléchir.

ANNEXE :

> Le POCL est la dernière LGV « structurante » au cœur de la France. Pour répondre au besoin d'aménagement et d'équilibre des territoires, il faut combiner un axe Est - Ouest avec l'axe Nord - Sud et le définir clairement sur carte et l'insérer au SNIT. Il ne faut pas doubler avec l'axe VFCEA (Ex Lyon Nantes) de bon profil permettant des vitesses intéressantes.

> Dans le même esprit il faut faire prévaloir l'aménagement des territoires de façon équitable et juste en remettant en perspective les acquis actuels et programmés des régions, en LGV et en ligne classiques performantes (160kms/h et plus). Le choix du tracé « cœur de France » ne doit pas être une ligne géométrique parfaite ni un parallèle de la LGV1.

Avant de servir le couloir Paris - Lyon - Méditerranée, auquel s'ajoute Rhin - Rhône, il faut privilégier le « grand centre Massif Central » même si Lyon - Paris - La Provence et le Languedoc ne gagnent rien ou perdent 5 à 10'.

Reprise de la gare de Saint Germain Des Fossés (future Auvergne TGV)

La jonction de la radiale Bourbonnaise à Saint Germain des Fossés, avec la ligne de Roanne forme une boucle aplatie ceinturant une colline de faible élévation.

Sans trop abîmer le paysage, cette configuration topographique permet de tracer l'axe principale POCL et transversal, en tranchée à deux ou trois kilomètres, voire quatre kilomètres de la gare de Saint Germain. La topographie permet un raccordement dans le secteur de Magnet (vers Roanne) et vers Montluçon, soit entre Saint Germain et Billy, ou entre Billy et Créchy, ou en amont de Créchy, pour rejoindre la proximité du poste électrique de Bayet - le Défend. Les trains marquant l'arrêt à Saint Germain Auvergne TGV pourraient diffuser et collecter depuis Clermont et Vichy ainsi que de Nevers et Moulins (de et vers Lyon et le Midi principalement). La gare actuelle de Saint Germain ne nécessite aucun remodelage si ce n'est quelques peintures et réouverture du buffet.

Roanne TGV

Serait en principe la seule gare nouvelle (sauf une éventuelle gare mixte PLM/TGV au Nord de Villefranche pour insérer ce bassin de vie sur les dessertes Lyon - Roanne et Clermont, via la ligne PLM ou la LGV POCL).

La gare Roanne TGV établie au Nord Ouest de Roanne serait raccordée à Roanne Ville vers Saint Etienne . Ceci permettrait également d'amener en terminus les dessertes locales Saint Etienne - Roanne et Lyon - Tarare - Roanne , à Roanne TGV , pour assurer les correspondances avec les trains transversaux et Lyon - Clermont via la LGV . Des navettes ferroviaires Roanne Ville - Roanne TGV ne sont pas à exclure.

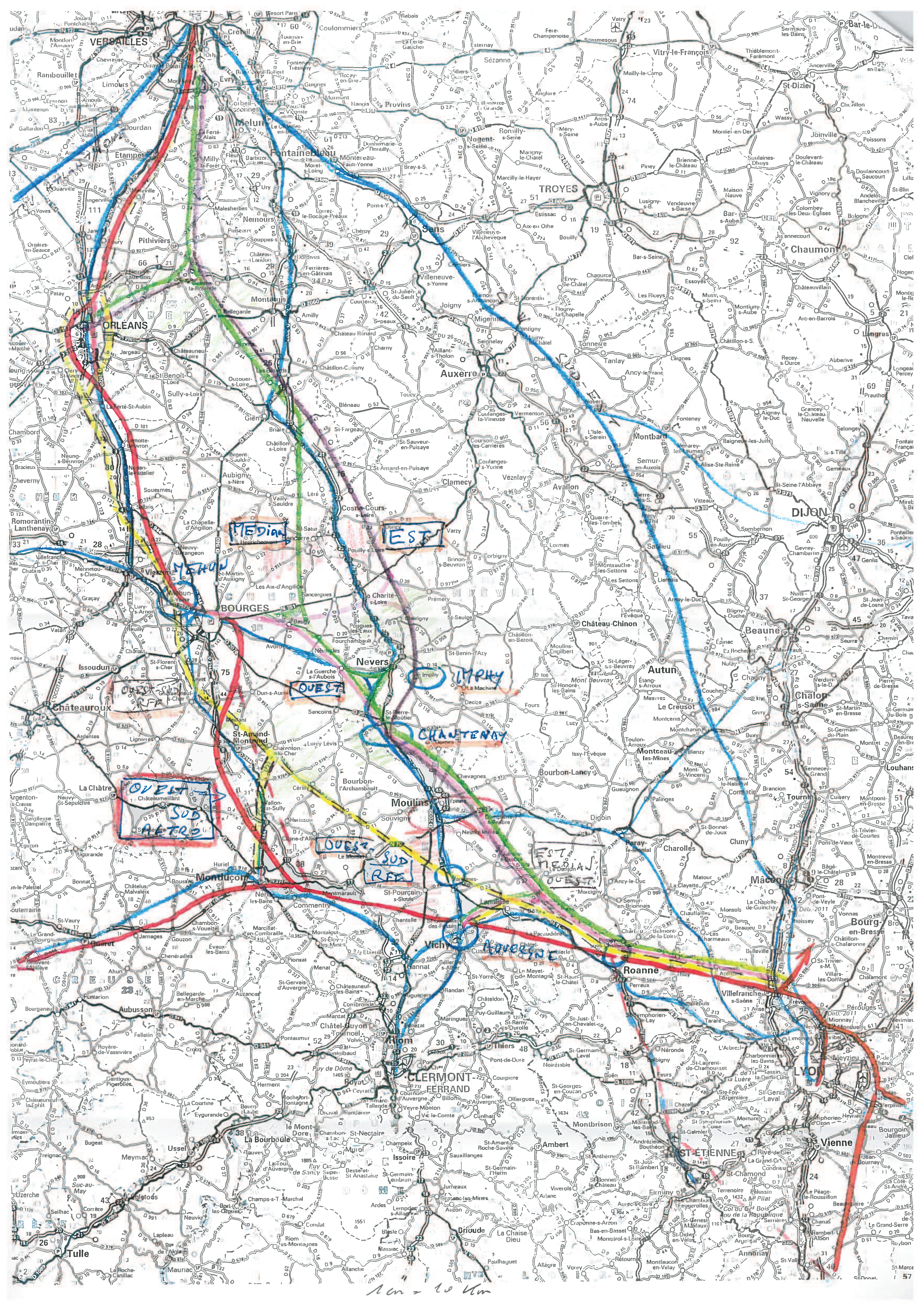
En outre un raccordement Sud Est serait établi « en crochet » par reprise de la plateforme de la ligne le Coteau - Charlieu. Ceci permettrait d'amener des trains Lyon - Roanne Terminus en gare centrale via la LGV ainsi que des Lyon - Clermont marquant l'arrêt .

Il ressort d'un tel aménagement que la gare TGV de Roanne aurait une faible activité commerciale et serait plutôt une gare de correspondance donc peu de parking.

La consommation de terres agricoles serait moindre avec l'aménagement du crochet par le Coteau que par la création d'une bifurcation bidirectionnelle qui entrainerait un rebroussement sur Roanne Ville.

Villefranche TGV

Cette hypothèse n'a pas été envisagée, laquelle comporte le passage de la LGV par le Nord du bassin de Villefranche sur Saône. Ce pourrait être une gare mixte PLM / LGV permettant d'inclure Villefranche dans des dessertes Lyon - Roanne - Clermont ; La population de bassin le justifie. A minima une gare PLM Villefranche - Nord avec raccordement LGV au voies PLM serait à étudier. Ceci permettrait d'envoyer des TGV sur l'une ou l'autre des gares Lyonnaises via Sathonay ou via Saint Clair ou via Vaise.



MEDIAN

EST

MONTAGNES

OUEST

CHARENTAIS

ALPES

OUEST

SUD

EST

ALPES

OUEST

AUVERGNE

1 cm = 10 km