

LE PROJET P.O.C.L.

Le Projet POCL a été présenté comme reposant sur 3 piliers : le doublement de la ligne TGV Paris - Lyon bientôt saturée, le passage par Orléans, important carrefour ferroviaire, capitale de la Région Centre, enfin ce projet devait irriguer le Centre (zone de Bourges et desservir en 2 heures Clermont - Ferrand par 4 itinéraires possibles.

Il apparut très vite aux élus que les itinéraires Ouest - Sud et Ouest desserviraient le maximum de territoires. Mais dès les séances de concertation avec les localités importantes les représentants de RFF ont exprimé une préférence pour un itinéraire « court » qui permettrait de faire passer davantage de trains grâce à un temps réduit. Il a semblé que pour RFF la desserte de Lyon et PACA restait très prioritaire et que finalement le Centre apparaissait secondaire.

Dans la version ouest – sud, très favorable au Centre, évitant la forêt de Tronçais, on est très surpris par l'expression « de grands viaducs sont nécessaires pour franchir le Cher ». Les natifs de la région savent que le Cher est peu large et peu profond entre Châteauneuf sur Cher et Montluçon.

L'option Ouest Sud comporte *une possibilité qui n'a pas été évoquée*. Dans le projet initial, Châteauroux et Issoudun sont desservis par Vierzon le raccordement avec la LGV se faisant entre Salbris et Theillay. Si un raccordement se faisait plus au Sud à l'est de Bourges dans la zone de Mehun sur Yèvre, il suffirait d'un raccordement de moins de 30 KM entre la LGV et le nord d'Issoudun vers Ste Lizaigne (lieu – dit « Les Levrauts »). On aurait la grande vitesse jusqu'à cet embranchement ; on notera au passage que la vitesse de 200km/h est possible jusqu'à Lothiers au nord d'Argenton sur Creuse. Un tel raccordement éviterait la limite à 160 de Theillay à Vierzon plus le ralentissement à 100 du nord de

la gare de Vierzon jusqu'à l'embranchement de Bourges très au sud de la station , la vitesse étant à nouveau à 160 jusqu'à Issoudun. Le résultat d'un raccordement LGV – Nord d'Issoudun donnerait la performance probable de Paris Limoges en 2heures, 2heures 5 au début (on pourrait améliorer la courbe de St Sulpice Laurière) ce qui ferait une destination de plus au POCL.

Cette solution serait moins onéreuse et plus pertinente que les 124km de LGV à voie unique envisagée entre Poitiers et Limoges. Il faut rappeler qu'il y a aujourd'hui 8 A-R Paris Limoges Brive par la ligne classique, avec correspondance à Limoges pour Périgueux.

Quant à la partie Sud du tracé Ouest - Sud elle peut passer en-dessous du vignoble de St Pourçain et non à travers, vers Bayet. On note qu'à Bayet la LGV croise l'ancienne ligne La Ferté Hauterive - Gannat (aujourd'hui en exploitation restreinte) construite dans les années 30. Celle – ci a une emprise pour 2 voies et un tracé très rectiligne jusqu'à Gannat, de Ganat à Riom la ligne est autorisée à 160 km/h alors que St Germain, Vichy, Radan, Thuret est limitée à 110km/h (maxi) avec ralentissement à 90 en gare de Vichy. La solution par Gannat ne mettrait que 55km de ligne classique (environ) entre la LGV et Clermont et raccourcirait le parcours d'une vingtaine de km.

J.L. Aurat

Conservateur honoraire du Patrimoine
Membre actif de l'Association des Amis du Chemin de Fer
(Natif du Bourbonnais)