

## **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)**