

**PARTICIPATION CITOYENNE ET RESPONSABLE AU DEBAT PUBLIC LGV POCL PAR
CONTRIBUTION AMENANT A UN CHOIX JUDICIEUX D'UN SCENARIO
rédigée par Monsieur HUBERT Jean-Marie de St Hilaire St Mesmin (Loiret)**

NOTE LIMINAIRE

Résidant le sud-ouest de l'agglomération orléanaise, je n'ai pas d'intérêt particulier à défendre dans ce débat public quant à l'aménagement du territoire en infrastructures de transport contrairement à nombre d'intervenants sur ce sujet.

Je suis membre de l'association TGV Grand centre Auvergne (TGV GCA) et j'ai participé à une enquête de synthèse des différentes opinions effectuée auprès de ses adhérents.

La présente contribution à titre individuel n'engage donc que moi car le choix de l'association est le scénario *Ouest variante Roanne*. Ma participation à cette concertation publique n'a donc pour but que de contribuer à une recherche de la meilleure solution au profit de l'ensemble de la collectivité (au sens large). C'est ainsi qu'il convient d'offrir au plus grand nombre de voyageurs l'accès à cette ligne grande vitesse (LGV) dans des conditions acceptables pour tous.

Mais il est bien évident que définir un scénario en fonction de ses atouts pour la communauté ne fait que des mécontents individuels (personne physique ou morale).

L'ENJEU

Donnons tout d'abord une définition aux termes TAGV (Train à Grande Vitesse) et LGV (Ligne Grand Vitesse).

Les TAGV sont des rames spécialement adaptées à circuler à haute vitesse (+300 km/h) sur les LGV qui sont des infrastructures ferroviaires leur permettant d'atteindre cette performance en qualité de déplacement rapide.

Sans ces LGV, les TAGV n'ont plus de finalité s'ils roulent à vitesse normale sur le réseau classique. Actuellement ils atteignent les 320 km/h en service commercial pouvant être portée à 360 km/h avec de nouvelles rames appelées AGV (Automotrice grande Vitesse).

Sur réseau existant adapté un TAGV peut circuler à 220 km/h et en empruntant ses voies dédiées celui-ci pourra gagner 140 km en une heure, soit un gain de temps de 38 minutes sur un parcours de 360 Kms !

ANALYSE

La dénomination de cette LGV appelée POCL (Paris/Orléans/Clermont-Ferrand- Lyon) ne permet pas d'envisager un plan de maillage de Lignes à Grande Vitesse en France. A partir de cette constatation, le maître d'ouvrage (RFF) ne se projette pas vers l'avenir en saisissant cette opportunité du doublement de la LGV Paris-Lyon actuelle.

En effet le nom du projet ne permet d'appréhender un double déficit à prendre en compte. Il s'agit du désenclavement du centre de la France avec pour objectif de rejoindre Toulouse par Châteauroux-Limoges-Brive-Cahors-Montauban (POLT).

Un programme de ce type dont l'objectif est d'aménager une LGV doit s'y adjoindre la condition d'en faire un axe principal structurant. Il faut revoir cette appellation POCL dont le projet est né que par la nécessité de réaliser un itinéraire alternatif à la LGV Sud-est.

Revenons aux appellations habituelles : (Exemple : LGV Est, Nord-Europe, Sud-Europe-Atlantique (SEA), Bretagne-Pays-de-Loire, Méditerranée, ...)

L'objectif de ma participation est de faire prendre conscience aux grands acteurs territoriaux d'anticiper l'Avenir des grands investissements indispensables au développement des voies de communication du futur.

L'étude de ce projet ne doit pas se limiter à la seule liaison POCL, c'est pourquoi il est opportun d'envisager un tronçon commun POLT / POCL depuis Paris jusqu'au niveau de Vierzon-Bourges en raccordement avec la ligne Lyon-Nantes.

A ce niveau les trajets se sépareraient, la POLT poursuivrait vers le Sud et la POCL bifurquerait vers l'Est. C'est ce principe qui a été retenu à l'origine pour la LGV SEA (Sud-Europe-atlantique) comportant un barreau vers Bretagne-Pays-de-Loire et son prolongement vers l'Aquitaine jusqu'à TOURS.

L'important est de fixer, dès maintenant, un échéancier pour continuer POLT en LGV vers Châteauroux et au-delà, une fois la mise en service POCL.

Cette absence d'anticipation et d'ambition à long terme entraîne un manque de cohésion nationale de nos grandes collectivités.

Pour en juger l'on constate que des ententes interrégionales de proximité se mettent en place, comme ce projet LGV Limoges-Poitiers. La capitale du Limousin voulant rompre son isolement au réseau LGV n'a eu d'autre choix, faute de projet LGV POLT, de se tourner vers la solution d'une LGV reliant Poitiers afin de se raccorder à la LGV SEA.

Cette liaison ne sera en fait qu'une ligne TER grande vitesse sur un parcours d'environ 120 kms. Cet investissement aurait été plus judicieusement placé dans la réalisation d'une première section Paris-Limoges de la LGV POLT !

CHOIX DU SCENARIO

Les 4 scénarios et leurs variantes peuvent être examinés en deux parties, Nord et Sud.

Les *Ouest*, *Médian* et *Est* ont des variantes similaires (*Roanne* ou *Mâcon*) et ce à partir du Sud de Nevers.

Au Nord, *Ouest-sud* et *Ouest* sont semblables avec passage entre Vierzon et Bourges permettant une correspondance entre LGV et réseau classique.

Médian et *Est* n'ont pas de différences majeures. Ils sont communs de Paris jusqu'à la jonction de la ligne actuelle Paris-Clermont. Ensuite le tracé se poursuit en passant soit à Est ou à l'Ouest de Nevers.

Seul le scénario *Ouest-Sud*, qui n'a pas de variante Sud, est le plus méridional facilitant au mieux la desserte de Clermont-Ferrand, des villes de Roanne, Vichy et Moulins.

La partie Nord, qu'elle soit *Ouest-Sud* ou *Ouest*, dans sa variante *Orléans-Ouest* me paraît la plus pertinente mais avec une contrainte à respecter : emprunter autant que possible les corridors des infrastructures de transport existants. Ce même impératif devra être respecté au-delà de Vierzon-Bourges au plus près du couloir de l'A71.

Quant à la variante *Orléans-Est* elle me semble la plus impactée par l'urbanisation et aurait des conséquences assez importantes sur les milieux physiques et naturels (forêt Orléans, Loire-Sologne).

Le scénario idéal (partie Nord) serait un tracé descendant directement en ligne droite de Paris vers Vierzon-Bourges, mais RFF n'a pas retenu cette éventualité de passage vraisemblablement à cause d'un fort impact sur les milieux sensibles.

Lors de l'enquête missionnée par l'association TGV GCA j'avais opté pour un choix partagé entre les scénarios *Médian* (Nord) et *Ouest-sud* (Sud) fusionnant à mi-parcours. Cependant après avoir étudié plus en détail le dossier du maître d'ouvrage, **je me prononce très nettement en faveur du tracé *Ouest-Sud*.**

LES ATOUS DE MON CHOIX

- Accessibilité aux grandes agglomérations et leurs dessertes.
- Facilité offerte par raccordements au réseau SNCF classique.
- Jonction au niveau de Vierzon-Bourges pour correspondances multidirectionnelles.
- Branche LGV se raccordant à la POLT en direction de Châteauroux.
- Opportunité de concevoir un passage de la LGV en empruntant les corridors des voies de communication déjà en service, notamment dans sa partie centrale (du sud Ile-de-France jusqu'au croisement avec ligne Paris-Clermont au sud de Moulins)

OBSERVATION

Dans ce scénario seule Nevers se trouverait la plus à l'écart de la LGV. Si un autre choix était fait surtout *Médian* et *Est* particulièrement, c'est non seulement la grande agglomération de Clermont-Ferrand et la ville de Vichy qui subiraient les conséquences de leur éloignement, mais aussi toutes celles de l'Ouest dont Blois.

La recherche du financement pour la réalisation de ce projet auprès des collectivités locales et régionales joue un rôle très conséquent dans le choix du tracé. A l'exemple de la LGV Est qui passe à proximité de Reims, en Champagne-Ardenne, notre LGV POCL passera-t-elle aussi par Nevers, en Bourgogne, parce que cette région participera de manière très substantielle aux investissements !

Ces deux régions ont bien sûr l'avantage d'avoir des vignobles renommés ce qui leur permet de contribuer plus largement au développement des grandes infrastructures sur leur territoire !

MES POINTS INCONTOURNABLES

- Donner des noms facilement identifiables
= axe structurant Nord-Sud (commun POLT/POCL) exemple LGV Méridienne ;
= barreau-branche POLT : LGV Cœur de
France = branche POCL vers Lyon : LGV
Centre-Est
- Réaliser la LGV intégralement sur une nouvelle emprise permettant de libérer les voies classiques pour les réserver au fret ferroviaire.
- Prévoir un barreau d'au moins 20 kms en LGV se raccordant dans un premier temps à la ligne actuelle POLT entre Vierzon et Châteauroux.
- Prendre en compte et fixer un calendrier de l'extension vers le Sud de la liaison POLT en LGV.
- Impérativement desservir Moulins via la nouvelle gare Vichy-Moulins et non via Nevers comme prévu. (temps estimé 2h05 par Nevers et seulement 1h20 en GN soit à environ 10 mn de la gare existante, comme celle de Vichy)