

OUEST-SUD-PLUS

Optimiser le Scénario Ouest-Sud

Une infrastructure ferroviaire est construite pour des siècles, il faut donc voir au-delà de notre propre vie. Plus de 500 km, le projet POCL est ambitieux, mais avec 100 km de plus il devient encore plus fondamental.

I. INFLECHIR LA LIGNE VERS LE SUD

A partir de VIERZON la ligne s'oriente plus nettement vers le sud jusqu'au niveau de LA CHATRE. Elle suit le couloir de l'ancienne ligne CHATEAUROUX – MONTLUÇON pour passer à proximité de cette ville la deuxième d'Auvergne, puis près de VICHY pour rejoindre ROANNE.

Clermont-Paris se ferait en 1h45, Clermont-Lyon serait aussi amélioré, le trajet Paris-Lyon ne serait pas affecté significativement.

II. UN GRAND Y RENVERSEÉ

Un y renversé a déjà été évoqué, projet minimaliste, plus politique qu'industriel il n'a pas eu de suite.

Au niveau de LA CHATRE, une antenne de 100 km se dirige vers GUERET et LIMOGES, cette branche tracée dans un espace peu contraint ne devrait pas coûter plus de 1,5G€. Elle aurait vocation à être prolongée vers le sud. Paris –Limoges se ferait en 1h30. Les trois quarts de Bordeaux-Lyon seraient réalisés.

III. Une LGV BORDEAUX – LYON

Une jonction en triangle est construite vers LA CHATRE.

De LIMOGES, il faudrait rejoindre la LGV SEA non à POITIERS, mais à ANGOULEME où l'on se connecte à la SEA vers BORDEAUX et l'Espagne. L'option AMGOULEME déjà étudiée est moins coûteuse que l'option POITIERS, le financement est donc prévu.

A Angoulême on rejoint LA ROCHELLE dans un premier temps par la ligne classique électrifiée.

IV. DES PROLONGEMENTS VERS LE SUD

En suivant les couloirs des autoroutes deux bretelles complèteraient cet équipement :

- Depuis VICHY, vers CLERMONT – SAINT FLOUR et la MEDITERRANÉE
- Depuis LIMOGES, vers BRIVE – MONTAUBAN et la traversée centrale Pyrénéenne.

CONCLUSION

Une légère inflexion, un complément modeste, on obtient pour un surcoût acceptable un équipement remarquable qui permet de désenclaver ferroviairement tout le MASSIF CENTRAL.

On réalise ainsi :

- Une LGV PARIS – AUVERGNE.
- Une LGV PARIS –LIMOUSIN.
- La liaison à grande vitesse EST – OUEST voulue par le grenelle de l'environnement.
- Un itinéraire de secours pour Paris-Lyon.
- Un itinéraire de secours pour Paris-Bordeaux.
- Une ouverture vers l'Europe du sud.

Il faut cependant répéter que tout cela n'a de sens que si l'on arrête de fermer les unes après les autres les lignes du MASSIF CENTRAL faute de les exploiter convenablement. Bien au contraire il faudrait envisager des réouvertures en particulier au sud de Vichy et de Montluçon par exemple.