



# Association NON au POCL

## *Oui aux Solutions Alternatives*



## *L'Echo des Voix contre la Voie*

### La Chronique N°2 Septembre 2016

Débat public  
[4 scénarios de 10 km  
de large]



**PHASE EN COURS**  
Concertation - études  
préliminaires:  
(2 scénarios de 10km)



Concertation et études  
préalable à l'EUP  
(3 étapes, de 10 km à 100m)



Enquête d'utilité  
publique (EUP)



Etudes détaillées,  
procédures



Acquisitions, archéologie préventive,  
travaux, mise en service



Association NON au POCL, déclarée à la Préfecture du Cher sous le N° W  
1810033706

Siège : Mairie de Jars Route de Sury es Bois 18260 JARS, mail : [contact@non-au-pocl.fr](mailto:contact@non-au-pocl.fr)

Directeur de publication : Nelly DEQUESNE

Rédacteurs : Robert MILETA et Gérard GUERAUD

# Petit rappel



Le Grenelle de l'environnement (2007-2009) s'est prononcé pour doubler le réseau de Lignes à Grande Vitesse (LGV) à l'horizon 2020. Ce sont ainsi 2 000 kilomètres de lignes nouvelles qui seront lancées d'ici 2020.....

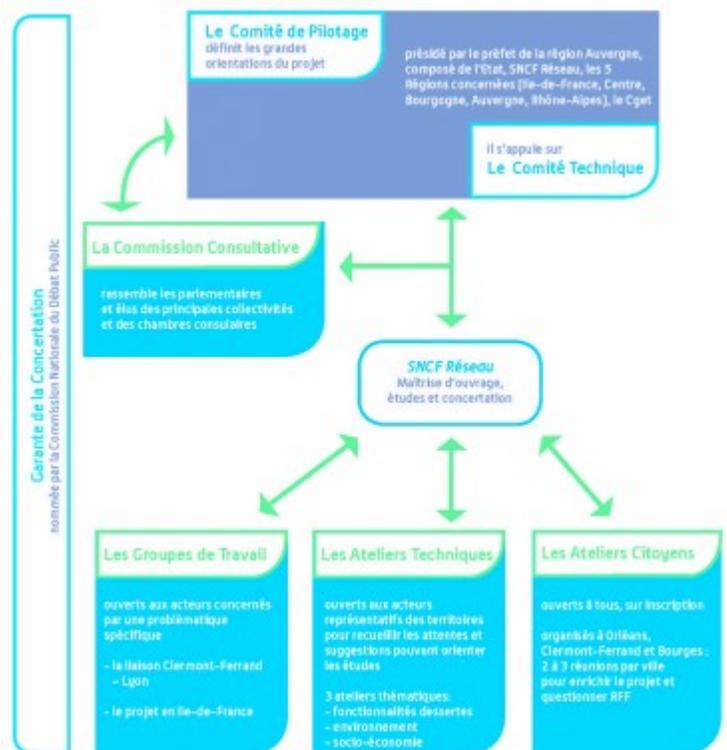
Dès 2011, SNCF Réseau (anciennement RFF) lance le projet d'une 2<sup>de</sup> LGV entre Paris et Lyon, visant aussi une meilleure accessibilité aux territoires du Grand Centre de la France (Auvergne, Bourgogne, Centre et la ville d'Orléans). Ce projet a pris le nom de « Paris Orléans Clermont- Ferrand Lyon » dit POCL » Grand Projet Ferroviaire ».

L'ensemble de ces réunions ont eu lieu d'octobre 2012 à Février 2015

Tous les travaux sont sur le site de la SNCF : <http://www.rff-pocl.fr/>

Les deux principaux documents sont:

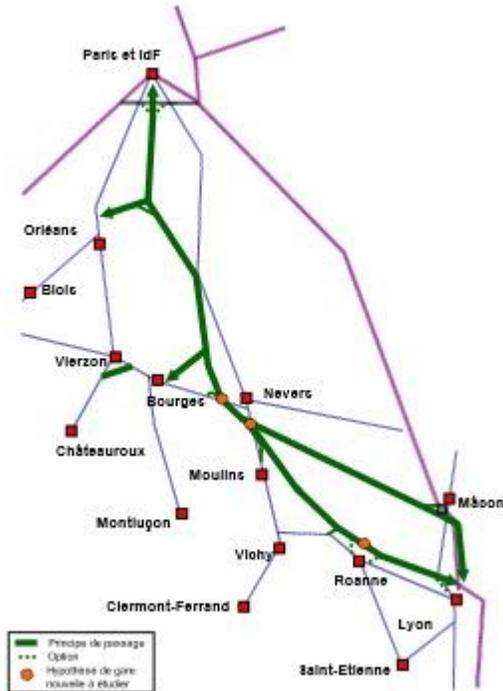
- Le bilan de concertation
- Les éléments pour le choix d'un scénario





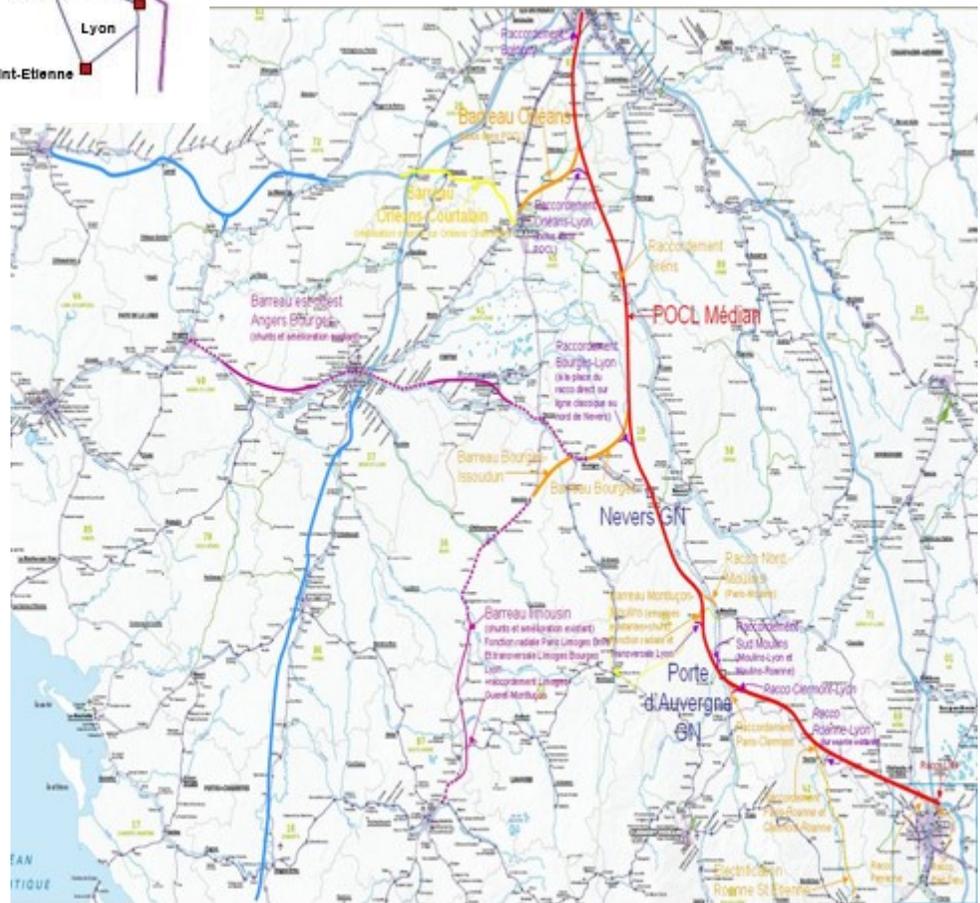
### 2.2.3. Scénario Médian

On trouve ci-après le schéma fonctionnel du scénario.



Ces deux cartes sont issues du projet POCL, elles représentent le passage de la ligne et les interconnexions. On distingue les connexions pour Orléans, Bourges + le Limousin et Clermont.

Dans le schéma fonctionnel, il était prévu initialement une option évitant Roanne et les monts du Beaujolais. Techniquement c'était plus facile car cela longe la trop fameuse RCEA, mais Roanne n'était pas desservie et le tronçon commun LGV1 / POCL était de 100km



Médian + option Roanne + Porte Auvergne + racco Nord Moulin+Montluçon via Moulines + barreau Limousin + barreau Orléans Courtalain + shunts/amélioration Angers Bourges (équivalent en participation du linéaire du territoire aux autres) + barreau Poitiers Limoges (ancien Ruffec)

## Les échelles d'un grand projet ferroviaire

La mise au point d'un projet ferroviaire de cette envergure est un *processus progressif*, qui s'étend sur plusieurs années (15 à 20 ans), de l'idée du projet (ses objectifs, son contour) jusqu'à sa mise en service. Il fait appel à un vocabulaire spécifique, adapté à chaque étape de son avancement.



Pour aboutir progressivement au tracé de l'infrastructure, les études du projet vont être conduites à des échelles de plus en plus précises, au sein d'aires d'étude de moins en moins vastes.

Cette image est dangereuse car elle fait ressortir le fait que le programme a pris plus de deux années de retard, ce qui fait dire à certains que le projet ne se fera pas.

Mais il est toujours là, dans les cartons prêt à ressortir

Pour preuve.....

- **Le 7 juillet 2015, le Premier Ministre Manuel Valls a annoncé aux 5 présidents de Régions concernées par le projet POCL ainsi qu'à l'association TGV Grand Centre Auvergne, la volonté de poursuivre les études dans les meilleurs délais afin de préserver la faisabilité d'une réalisation lorsque la ligne actuelle Paris-Lyon approchera de la saturation.**
- Ainsi, il a été décidé d'engager sans plus attendre la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections communes aux deux scénarios c'est à dire du secteur compris entre Brétigny-sur-Orge et Étampes à la gare d'Austerlitz dans la partie Nord du projet et du sud de Nevers à l'arrivée sur la périphérie lyonnaise dans la partie Sud.  
L'objectif est de passer d'une option de passage d'une dizaine de kilomètres à un fuseau de passage préférentiel de 1 000 mètres.
- Le Secrétaire d'État aux Transports, à la Mer et à la Pêche a appuyé les propos du Premier Ministre dans sa lettre du 9 juillet 2015 adressée au Préfet Fuzeau, et a confié à ce dernier le rôle de coordination afin de mener à bien cette mission. *Le Préfet devra réunir très rapidement le comité de pilotage composé des 5 conseils régionaux afin de bâtir une convention de financement (dans le respect des orientations prévues dans le cadre des CPER 2015-2020) et d'acter le mode opératoire en lien avec SNCF Réseau pour la suite des opérations à conduire sur les toutes prochaines années.*
- Le travail menant à un scénario consensuel doit se poursuivre en parallèle
- Le Premier Ministre et le Secrétaire d'État ont par ailleurs souhaité que se poursuivent, au cours de l'année 2016, le travail de concertation sur la partie centrale du projet **en examinant à nouveau le niveau de performance de la nouvelle infrastructure et les perspectives d'offre de service envisageables.**
- **L'objectif de cette concertation pour le Gouvernement est de pouvoir présenter l'intégralité du projet dans une enquête publique unique.**

**Remarque du NAP:** Ce travail n'a pas été réalisé, du fait de la mise en place des nouvelles régions et du changement des Préfets. C'est ce qui justifie l'article de presse suivant dans le Berry Républicain du 7 juillet



Photo TGV illustration - Journal La République du Centre

Le Berry Républicain du 06/07/16

## Ligne SNCF Pocl : la concertation sur le tracé est relancée

Le préfet de Région Michel Delpuech reprend la concertation sur les deux scénarios de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Il espère aboutir à la fin de l'année.

Michel Delpuech, préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a été nommé préfet coordonnateur le 28 avril dernier par le secrétaire d'État aux Transports.

**Comment appréhendez-vous votre mission de préfet coordonnateur??** Dans la lettre que me donne le ministre, il y a deux axes de travail assez simples. D'une part, engager les études préalables à l'enquête publique sur les sections communes aux deux scénarios : le nord, entre Paris et Étampes, et la partie sud de Nevers à Lyon. Et dans le secteur central du projet, le ministre me demande clairement de conduire une dernière étape de concertation entre les deux scénarios.

**Beaucoup pensaient que la question avait été tranchée l'an dernier en faveur du tracé médian??** C'est un peu plus nuancé. **Le scénario médian est celui qui a la préférence du maître d'ouvrage, SNCF réseau.** Il fait valoir un certain nombre d'arguments. Le tronçon est plus rapide, plus court, le modèle économique est meilleur, ce qui veut dire qu'il y aura plus de passagers et que cela mobilisera moins de fonds des collectivités. Il fait valoir que la desserte des grandes villes du Grand Centre est équivalente à celle du scénario ouest. **Ce scénario médian a les faveurs d'une grande majorité des acteurs auvergnats, mais il n'a pas fait consensus lors du comité de pilotage que Michel Fuzeau (ancien préfet du Puy-de-Dôme, NDLR) avait dû tenir début février 2015. Les élus du Centre-Val de Loire restent très attachés au scénario ouest.**

**Et vous, vous avez une religion??** **Mon opinion personnelle n'est pas faite. L'association TGV Grand Centre a produit des travaux prenant le contre-pied de SNCF réseau.** J'ai demandé à mes services de contre-expertiser cette expertise pour avoir le maximum d'éléments objectifs sur lesquels on échangera lors d'une réunion de concertation que je tiendrai en septembre.

**À un moment, il, faudra bien trancher.** Bien sûr, l'État le fera. Le ministre me demande de poursuivre la concertation, mais il ne souhaite pas que cela s'éternise. Pour ma part, je souhaite avoir une relation bilatérale, informelle avec la Région Centre-Val de Loire qui va démarrer dans les prochains jours. Je pense que c'est préférable pour que la concertation s'ouvre sous de bons auspices.

**Plusieurs études contradictoires portent sur la saturation de la ligne actuelle Lyon-Paris.**

**Or, cela conditionne pour beaucoup l'intérêt économique de la LGV et la date de sa mise en service. Où en est-on??** Il y a un paramètre à prendre en compte. Un système de signalisation va être mis en place dans les prochaines années qui permettra d'améliorer la cadence jusqu'à un train toutes les trois minutes. **Aujourd'hui, on peut penser qu'à dix, quinze ans, la ligne va être saturée mais, avec l'augmentation de la cadence, cela peut repousser l'échéance. On doit, au bout du bout, arriver sur un calendrier cohérent qui sera après 2030.**

**Pas de LGV avant 2030 donc??** La commission Duron avait revisité le schéma des lignes à grande vitesse. Pour autant, celle-ci n'a pas été écartée et a été mise en priorité 2, c'est-à-dire après 2030. Mais 2030, ça vient vite. Ce projet est majeur pour l'Auvergne et notre pays. On est dans le calendrier qui avait été fixé. **Tout va bien.**

**Aujourd'hui.** ?*L'association TGV Grand Centre Auvergne se réunit aujourd'hui, à Paris, pour débattre des actions à mettre en place afin de faire avancer le projet et le choix du scénario de la ligne LGV Pocl en Région Centre.*

## LIGNE PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON

■ L'association TGV Grand Centre Auvergne maintient la pression

### Résumé de l'article du Berry.

L'association TGV Grand Centre Auvergne veut toujours imposer le tracé ouest. Hier, au Sénat, il a été décidé de demander une rencontre avec le Premier ministre.

Le sénateur Rémy POINTEREAU souligne que le débat public autour de l'avenir de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris Orléans Clermont Lyon (Pocl) a permis de dégager « une unanimité générale autour du tracé ouest ». Une unanimité certainement jusqu'aux élections municipales de 2014 et « le revirement de nombreux nouveaux élus » en faveur du tracé médian.

La plupart des membres de l'association estiment que le tracé Médian traverse le pays mais ne le dessert pas.

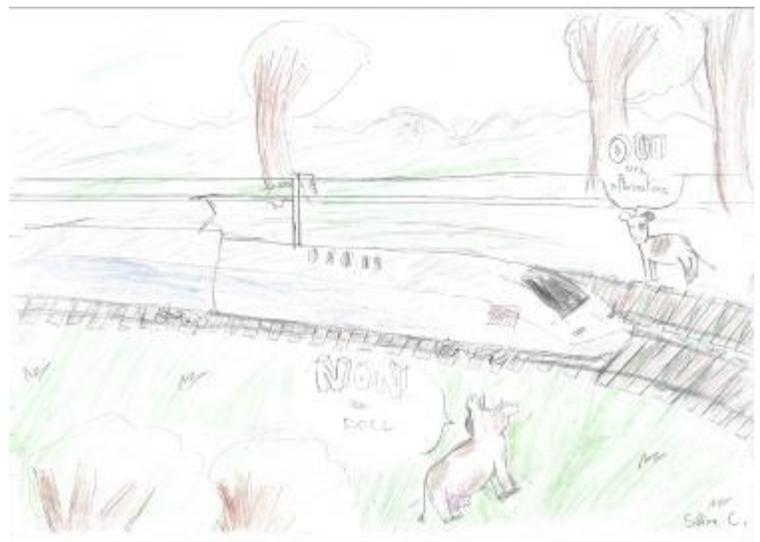
L'agglomération de Nevers et le conseil départemental de la Nièvre soutiennent tous deux le tracé médian, mais... « Nous serons de votre côté et à vos côtés si l'ensemble des territoires est vraiment pris en compte dans le futur tracé, même ouest », indique Philippe Herteloup, vice-président départemental.

La Région Centre par la voix de son vice-président confirme qu'elle ne participera ni ne financera le tracé médian.

Le sénateur Pointereau fait part de sa rencontre récente avec le président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez (LR). « Le président m'a dit qu'il était toujours très attaché à ce que le projet se fasse mais qu'il était aussi toujours plus favorable au tracé médian. Il m'a par contre dit qu'il voulait bien soutenir notre combat pour l'ouest à condition que la Région Centre paye le différentiel financier entre les deux projets. »

Un débat au sein de l'association concerne la traversée ou non de la ville d'Orléans.

L'assemblée attend la rencontre en septembre avec le nouveau préfet coordinateur du projet et vote une motion à l'unanimité (avec une abstention de l'agglomération de Nevers et du conseil départemental de la Nièvre) pour l'envoi d'un courrier au Premier Ministre afin d'obtenir un rendez-vous rapide.



## Analyses et remarques du NAP sur ces deux interviews:

- ◆ Du fait de la nomination d'un nouveau préfet à la tête de la nouvelle région Rhône-Alpes qui se trouve de ce fait coordinateur du projet, les directives de la lettre du 7 juillet sont relancées.
- ◆ Dans ce courrier deux axes:
  - \* L'étude des entrées / sorties sur Paris et Lyon qui sont un gros problème actuellement indépendamment du POCL mais qui sont nécessaires pour ne pas dire obligatoires pour le POCL.
  - \* La reprise du choix entre le tracé Ouest ou Médián.
- ◆ Le choix entre le tracé Ouest ou Médián divise les régions concernées et les différents acteurs politiques et économiques.
- ◆ Le doute s'installe concernant l'intérêt de ce projet vis-à-vis d'une saturation qui est de moins en moins avérée. Nous attendons la conclusion des travaux de la commission mis en place pour travailler sur ce sujet.
- ◆ L'ensemble de la population est de plus en plus mécontente du fait de la dégradation du service sur les 3 lignes qui desservent nos régions du Grand Centre de la France.
- ◆ La cour des comptes et autres instances ne cessent de dénoncer les inconvénients et les dérives du « tout TGV »
- ◆ Les comptes de la SNCF sont de plus en plus critiques, elle ou l'état ne sont plus en mesure de supporter le coût d'un tel projet sans faire appel à des entreprises privées. Le prolongement de la LGV vers Bordeaux et Rennes montre les limites d'un tel montage financier.

### \*\*\*\* NOS ACTIONS \*\*\*

**Forte de ses arguments et de votre soutien ,  
notre association consolide chaque jour davantage la pertinence  
de son opposition à ce projet inutile.**

- \* Nous avons demandé de participer aux nouvelles négociations. Envoi d'un courrier au Préfet.
- \* Nous allons renforcer notre action vers toutes les villes et communes importantes, les chefs-lieux de cantons du parcours afin d'y organiser des réunions.
- \* Nous allons renforcer notre présence dans toutes les manifestations, festives, sportives, les marchés, brocantes, etc ..sur le parcours.
- \* Nous allons accentuer nos communiqués de presse et les présenter « officiellement lors de points presses » dans différentes villes.

**NON AU POCL...mais OUI à l'alternative pour la modernisation des lignes existantes,  
la seule CREDIBLE, UTILE et qui REPRESENTE LE PROGRES, LE VRAI.**

*L'équipe du NAP*