

La Chronique

N°1

du 30 Avril 2015



L'Echo des Voix contre la Voie



Chers Amis,

Voici notre première Chronique qui présente : le but de notre association, la composition du bureau, un rappel historique sur le TGV (les enjeux), un rappel historique sur le projet POCL dans ses 3 versions et l'actualité de nos actions en cours et à venir.

- But de l'association.

Suivant la déclaration à la Préfecture du Cher et au Jo du 18 avril 2015 – N° 218, page 1866

Objet : défendre les intérêts des personnes physiques, personnes morales et de l'environnement face aux préjudices émanant du projet de construction de la LGV POCL, association réclamant, en remplacement de la LGV POCL, la modernisation des matériels, des services et des voies ferroviaires existantes pour un développement équitable et économique des territoires dont les communes rurales ; l'association réclame l'abandon immédiat et définitif du projet de LGV POCL ; l'association réclame la transparence totale sur le projet (passage des voies, coût du projet, indemnités, impacts sur l'environnement, la prise en compte de l'élargissement de la voie existante PARIS LYON...) ; l'association réclame la consultation par voie référendaire des populations concernées par le tracé avant la fin de l'année 2015 (favorable ou non à la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur leur territoire) ; l'association œuvrera pour informer le grand public sur les conséquences du projet LGV POCL et offrir un contre-pouvoir à l'information unique de RFF SCNF ; elle pourra accueillir d'autres associations défendant les mêmes revendications et objets que notre association ; l'association pourra ester en justice pour défendre les intérêts des personnes physiques, personnes morales et de l'environnement qui subiront les préjudices du projet LGV POCL.

- Composition du bureau.

- Présidente : Nelly DEQUESNE
- Vice-président : Alfred de LASSENCE
- Secrétaire : Robert MILETA
- Secrétaire adjoint : Gérard GUERAUD
- Trésorière : Yasmine PERRIN
- Trésorier adjoint : Philippe PIQUET

- Historique du TGV

Les études sur le TGV ont débutées dans les années 1970, dans l'esprit des grandes innovations technologiques, par la collaboration d'Alstom et de la SNCF. Il était en concurrence avec l'Aérotrain de l'ingénieur Bertin. Le prototype était comme pour son concurrent propulsé par une turbine. La crise du pétrole de 1974 amena ses concepteurs à modifier dans l'urgence le mode de traction, en passant du mode propulsion par turbine au mode de traction électrique. Ceci explique les déboires actuels car la captation du courant électrique à plus de 300km/h par l'intermédiaire du couple caténaire/pantographe, en toute saison, est à la limite de la prouesse journalière, qui a permis à la France est détentrice du record mondial. En dehors du problème de traction l'autre prouesse était la répétition des signaux à bord de la machine, le conducteur n'ayant plus le temps de voir les signaux par tout temps. Ce qui à l'époque n'était pas probant car l'électronique était loin d'être ce qu'elle est de nos jours.

De plus les ingénieurs SNCF avaient corsé le problème en créant la banalisation, c'est-à-dire qu'un train pouvait rouler indifféremment à droite ou à gauche, deux trains pouvaient rouler de front sur les deux voies et enfin la distance entre deux rames avait été fortement diminuée. Depuis cette époque (cela fait 45 ans), beaucoup de choses ont évoluées !

Notamment : l'électronique et les techniques de télétransmission, le TGV à deux étages, l'émergence d'autres technologie de train. Ces arguments sont ceux que nous apportons dans notre profession de foi afin de prouver que le TGV des années 70 n'est pas le TGV du futur. **Et qu'il existe des Alternatives !!!**

- Historique du projet POCL

Ce projet a été initié suite au Grenelle de l'environnement 2009, les débats publics ont commencé en octobre 2011. Deux sites sont spécifiques sur ce projet.

Le premier est bien entendu le site de RFF (rattaché maintenant à la SNCF, réforme du ferroviaire en cours) qui met en ligne l'ensemble du dossier, le lien est : <http://www.rff-pocl.fr>. Nous en ferons différents commentaires spécifiques, lors de nos prochaines chroniques.

Le second est celui de Wikipedia qui traite précisément le sujet. Le lien est : [http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_Paris_Orl%C3%A9ans_Clermont-Ferrand_Lyon_\(POCL\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_Paris_Orl%C3%A9ans_Clermont-Ferrand_Lyon_(POCL))

Nous en reprenons, ci-après, intégralement l'introduction :

Le Grand Projet Ferroviaire Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL), est un projet de ligne à grande vitesse française qui vise à relier notamment la région Rhône-Alpes à l'Île-de-France, offrant une meilleure accessibilité aux territoires du grand centre de la France (Auvergne, Bourgogne, Centre, Île-de-France et Rhône-Alpes) et permettant de désaturer l'actuelle LGV Paris-Lyon.

Association Régie par la loi de 1901 **NON au POCL**

Siège Social Mairie de Jars, route de Sury es Bois 18260 JARS

Directeur de publication : Nelly DEQUESNE

Rédacteur : Robert MILETA et Gérard GUERAUD

Nouveau maillon du réseau ferré national, le projet POCL a vocation à constituer l'épine dorsale du réseau ferroviaire des régions qu'il traverse. Il permettra une desserte à grande vitesse de 11 villes entre Paris et Lyon (Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne) grâce à une circulation des trains à grande vitesse, à la fois sur une ligne nouvelle de près de 500 km et sur le réseau existant, amélioré le cas échéant, sur près de 800 km².

Ce projet a été inscrit dans la loi du Grenelle de l'environnement publiée au Journal Officiel du 5 août 2009. Désignée sous le nom de ligne « Paris—Orléans—Clermont-Ferrand—Lyon », sa création y est prévue dans le cadre d'un programme supplémentaire, après un premier lot de 2 000 km de LGV visant à doubler la longueur du réseau existant d'ici 2020, pour un coût total de 53 milliards d'euros.

Le projet est actuellement en étude de faisabilité par Réseau ferré de France (RFF), à la demande du secrétaire d'État aux Transports. Les études techniques préalables, les débats publics à mener, les commissions chargées d'établir un plan de financement, ainsi que les phases de construction d'une telle ligne nouvelle ne laissent pas projeter une mise en service avant 2025.

Le projet répond à cinq objectifs fixés par l'État à RFF:

- assurer, à terme, un temps de parcours de référence entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures ;
- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ;
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Sud-Est Paris – Lyon ;
- permettre une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon, articulée avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais.

- L'actualité

- Dernier communiqué de presse du comité de pilotage du 25 Février 2015.

Michel Fuzeau, Préfet de région Auvergne et coordinateur du projet de LGV POCL, a réuni les membres du comité de pilotage de l'étape dite préliminaire qui fait suite au débat public. Ce comité regroupe les co-financeurs des études et de la concertation : les cinq Conseils régionaux concernés par le projet (Auvergne, Bourgogne, Centre, Île-de-France, Rhône-Alpes), SNCF Réseau (ex RFF), et l'État.

A la suite du débat public, cette étape préliminaire vise à approfondir les questions restées en suspens, en particulier quant au choix du scénario Ouest ou Médian. Un premier COPIL en octobre 2012 en a fixé les modalités de concertation et le plan d'études.

Les deux scénarios du projet POCL issus du débat public répondent aux objectifs du projet et à la double ambition d'améliorer l'accessibilité des territoires du grand centre de la France, et de garantir une offre ferroviaire performante pour les déplacements entre le nord et le sud de la France en doublant la ligne existante Paris-Lyon. Les travaux ont porté sur ces deux scénarios.

De novembre 2012 à décembre 2014, les ateliers techniques et citoyens ont permis d'approfondir les questions relatives aux dessertes et à l'aménagement du territoire, au doublement de la ligne Paris-Lyon, à l'insertion environnementale et à l'approche socio-économique du projet. Le Préfet coordinateur des études a également réuni les élus concernés par le projet au sein d'une commission consultative le 15 décembre dernier.

Le site Internet dédié au projet <http://www.rff-pocl.fr> rend compte de l'ensemble des travaux, des contre-expertises, conduites sous le contrôle de la Garante du débat public, et des contributions des élus et des collectivités, ainsi que des documents de synthèse qui ont été produits.

Lors du comité de pilotage, un bilan du processus de concertation et de cette phase d'étude a été réalisé.

- Les travaux menés montrent que les deux scénarii offrent des fonctionnalités proches en termes d'aménagement du territoire et de qualité des dessertes.

- L'approfondissement de l'analyse montre que le scénario Médian est plus performant en termes de doublement de la ligne existante Paris-Lyon.

- La réalisation des ateliers techniques et citoyens a permis d'enrichir les études environnementales et répondre aux préoccupations relatives à l'urbanisation, au foncier, à l'agriculture, à la viticulture, à la sylviculture, au patrimoine, au tourisme, aux terroirs et à la biodiversité. Cette approche renouvelée de l'environnement fait apparaître des risques d'impact plus importants pour le scénario Ouest.

- Différents travaux ont montré que le scénario Médian présente un avantage socio-économique plus important

- La qualité des études a été reconnue, avec un niveau de détail élevé, ainsi que la qualité de la concertation.

Le scénario Médian apparaît ainsi le plus adapté pour atteindre le double objectif d'aménager le territoire et de doubler Paris-Lyon, dans de meilleures conditions environnementales et socio-économiques. Ce scénario est soutenu par les Conseils régionaux Auvergne, Bourgogne, Rhône-Alpes, Ile-de-France. [Le Conseil Régional Centre confirme sa position en faveur du scénario Ouest.](#)

Plusieurs participants ont rappelé que les raccordements vers Orléans, Bourges et au sud de Vierzon font partie intégrante du projet. Ces sections de ligne à grande vitesse sont indissociables du projet et participent à son équilibre économique. Les débats ont, en outre, porté sur les liens avec les aménagements envisagés sur le RER C pour l'entrée des trains à grande vitesse en région parisienne, et la nécessité de prévoir l'arrivée de la ligne dans le cadre de l'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais.

Un bilan de cette étape préliminaire va être adressé au Secrétaire d'État chargé des Transports qui indiquera les suites qu'il donnera au projet.

- Administratif et organisation.

- L'association est en ordre de marche : inscription à la Préfecture, parution au JO, compte en banque ouvert, contrat d'assurance accepté.
- Reste en suspens la déduction fiscale. Un courrier sera envoyé aux impôts afin de confirmer si oui ou non la cotisation peut être assujettie à une déduction fiscale.
- **Modification :** Dorénavant les réunions se dérouleront de la façon suivante :
 - de 10h à 11h réunion des membres du bureau.
 - puis de 11h à 12h réunion publique.

- Contact avec les élus et autres acteurs.

- Le bureau a rencontré le Député de notre circonscription, M. Yves Fromion. Le contact a été positif, M. le député a compris, adhère à notre démarche et nous apporte son soutien. Il nous a même confirmé qu'il souhaite adhérer à l'association.
- Philippe a produit un énorme travail en contactant par mail plus de 400 mairies situées sur le parcours. Malheureusement à ce jour seules 2 mairies ont répondues. Est-ce le fait d'une confusion avec un autre courrier envoyé dans le même temps par l'association TGV Grand Centre (association pro TGV Ouest) ? Ce sujet reste à approfondir.
- Plusieurs autres contacts ont été pris ou sont en cours, par les membres du bureau, avec les élus, les organisations économiques, agricoles, viticoles et autres associations, dans toutes les régions impactées par ce projet.

- Certains membres de l'association ont des contacts avec l'ancien collectif « J'aime mon terroir, je dis Non au TGV », nous avons décidé de leur laisser l'initiative à titre personnel de proposer à leurs contacts de nous rejoindre dans notre association.
- Le logo actuel est à titre provisoire, des graphistes planchent sur le sujet, vous, vos contacts, vos enfants, ou petits-enfants peuvent proposer des dessins. Idem pour enrichir le site nous sommes preneurs des bonnes volontés et des idées.

A noter dans vos agendas.

Samedi 6 juin : grande réunion publique à la salle des Fêtes de Vailly sur Sauldre, avec conférence de presse.

Les modalités et le comité d'organisation ont été ébauchés lors de la réunion spécifique du bureau, samedi dernier, 2 mai. Elles vous seront transmises dans notre prochaine chronique, après avoir été finalisés lors de notre réunion du 9 mai.

- Mémento

Lien pour le site : <http://www.non-au-pocl.fr/>

Page sur Facebook : [POCL? Non merci, nous avons d'autres solutions](#)

Lien pour la pétition : La pétition est sur le site, vous pouvez l'imprimer et la diffuser à vos différents contacts. Nous allons voir pour la diffuser via un site spécifique, Avaz ou autre.

Bulletin d'adhésion : sera accessible sur le site.