

Ligne TGV POCL- Contribution d'un particulier :

Si l'objet principal du projet est de doubler la liaison entre les deux métropoles nationales que sont Paris et Lyon par un autre tracé, il ne faut certainement pas considérer le seul point de vue de ces deux populations de métropolitains dont on peut penser que pour eux seule la durée du trajet importe.

Il convient donc de prioriser d'autres objectifs nationaux ou internationaux et d'inscrire dans la durée le rôle structurant d'une telle réalisation. Quel impact aura à cet égard le chemin de fer, le rail, par rapport à la route ou à l'avion. L'avion coûteux en temps en euros et en carbone sur de courtes distances ne pourra rivaliser avec le TGV. La route apporte une disponibilité horaire mais des temps de trajet de plus en plus allongés par les limitations de vitesse. Ce processus semble irréversible. Pour des trajets fréquents ou plus rares d'une certaine durée le rail devient une alternative intéressante. La géographie reprend alors ses droits. Quelle distance ? Quel autre parcours ? C'est pourquoi en première intention le trajet alternatif *doit s'éloigner le plus possible* du tracé saturé actuel. Si le rail revêt une telle importance, autant ne pas se tromper de priorité.

D'un point de vue international, l'Europe existe bel et bien et de plus en plus. Je veux dire par là que les échanges européens se multiplient. Certes, la Méditerranée intéresse les pays du Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Angleterre) comme les pays plus septentrionaux encore mais l'espace central, le Massif Central représente une véritable réserve d'espace, de nature, d'écologie, de sécurité, de résidences secondaires, d'activités économiques à laquelle manque de façon déterminante une desserte régulière rapide. C'est une halte avant la Méditerranée, ce peut être plus qu'une halte, un point d'arrivée. Il est également de fait un Barycentre logistique européen riche en espaces disponibles pour l'implantation de pôles multi-modaux.

Dans une logique plus régionale, deux métropoles émergent Clermont-Ferrand et Bourges et doivent être desservies mais Moulins+ Vichy+ Montluçon représente un troisième ensemble dynamique à réunir par la Nouvelle Gare Allier peut-être simplement en déplaçant légèrement celle de Vichy près de la liaison autoroutière avec Clermont-Ferrand. (effet structurant).

*C'est pourquoi le tracé le plus Ouest ET le plus Sud me semble devoir être privilégié coûte que coûte !*

Alain Chamoux , le 2 décembre 2011

