

Je voudrais vous faire part rapidement de quelques réflexions et interrogations sur le projet présenté au débat public.

Tracé Sud-Ouest : pourquoi ne pas suivre au plus près le tracé de l'autoroute A71 ce qui éviterait la forêt de Tronçais et couperait la ligne Paris Clermont vers Randan avec pour conséquence de rapprocher Clermont de la nouvelle gare et diminuer le temps de parcours pour les clermontois ?

Page 67 temps annoncé depuis Montluçon 1h25, il est évident que ce temps permettrait un réel développement de notre bassin ce qui n'est pas le cas dans les autres hypothèses, moins de deux heures signifie que Montluçon se trouve dans la banlieue de Paris, atout très important.

On indique page 103 que les TGV pourront être reçus en partie à Pardieu, la gare est déjà saturée, les aménagements prévus pour cette gare sont à minima et seule la mise à quai de la voie K ne répondra certainement pas aux augmentations de trafic, comment fera-t-on ?

L'aménagement du territoire n'est pas pris en compte, plus l'accès au TGV sera éloigné de l'agglomération de Montluçon plus on accélèrera la désertification de notre territoire. Le tracé Ouest-sud favorise l'accès au TGV pour Montluçon sans toutefois défavoriser de manière notable les autres villes du département. Ce tracé est celui qui permet d'avoir le TGV au plus près de Clermont. Il pourrait croiser la ligne Clermont Paris légèrement au sud de Vichy, lieu où devrait être implantée la nouvelle gare TGV, donc qui permettrait aux clermontois le temps de parcours le plus optimal (idem pour Vichy), or ce n'est pas ce que vous indiquez dans votre étude, j'aimerais comprendre pourquoi. Cette solution favoriserait un peu Clermont, beaucoup Montluçon, voire Vichy en facilitant l'accès depuis Clermont bassin de 429.000 habitants, près de 500.000 en ajoutant Montluçon et 580.000 avec Vichy pour une population totale de 640.000 habitants. Ce tracé avantagerait 90% de la population de la région auvergne par rapport aux autres solutions.

D'autre part je serais curieux de connaître comment vous avez réalisé les estimations. En effet, le coût Ouest est estimé à 12,9MM d'euros pour 540 km, soit 23,88 M€ du km, ce qui semble réaliste en ce qui concerne la moyenne du coût kilométrique d'une ligne TGV. Le tracé Sud-ouest est estimé à 14MM d'euros pour 545 km, soit un supplément de 1,1MM d'euros pour 5km, c'est à dire 220M d'euros du Km, permettez-moi de m'interroger, nous ne passons pas en zone de montagne avec de nombreux viaducs et tunnels qui eux, impacteraient probablement le projet.

Je m'interroge aussi sur la manière dont vous avez estimé les temps de parcours. J'aurais été intéressé de connaître l'emplacement des futures gares ainsi que l'estimation des temps pour rejoindre ces dernières, je pense qu'elles doivent être aux points d'intersection entre la ligne TGV et la ligne classique. Dans les scénarii Est et Médian, les villes d'Orléans et de Bourges se trouvent sur des antennes. Ceci signifie que les temps de trajets ne pourront être obtenus qu'avec des rames directes de Bourges ou d'Orléans à Paris ou Lyon. Il est bien évident qu'elles seront rares et que pour la plupart des parcours il y aura correspondance avec changement de train, c'est-à-dire un allongement des temps non négligeable. Vous annoncez dans les scénarii Est et Ouest-sud un temps de parcours de 1h55 depuis Clermont. Je suis dubitatif étant donné que c'est dans le scénario Ouest-sud que le croisement des deux lignes est au plus près de Clermont, donc celui qui a le temps le plus court pour rejoindre la ligne nouvelle donc pour faire le trajet jusqu'à Paris.

Il en va de même pour les impacts sur l'environnement que vous estimez assez fort dans le scénario sud-ouest et moyen dans les scénarii médian et est. C'est pareil en ce qui concerne les émissions de

CO² évitées qui sont respectivement de 7850 pour le scénario Sud-Ouest et 14520 pour le scénario est. **Pourquoi cette différence du simple au double alors que les distances ne varient jamais dans de telles proportions?**

En étudiant le dossier on a l'impression que votre choix est fait pour le tracé Est, voire médian et que le trajet Ouest-sud a été proposé uniquement parce qu'il fallait bien évoquer plusieurs hypothèses mais en étant persuadé qu'il allait être rejeté car vous lui faites supporter des impacts environnementaux importants notamment en traversant la forêt de Tronçais et le vignoble Saint-pourcinois. Dans ces conditions, je me demande pourquoi un tracé encore plus à l'ouest a été choisi pour l'autoroute A71 s'il est beaucoup plus cher et plus impactant pour l'environnement.

Enfin le ferroviaire ne concerne pas uniquement le voyageur et il est indispensable de prendre le fret en compte ne serait-ce que pour respecter les préconisations du Grenelle de l'environnement. En effet il est simplement rappelé dans votre étude que le Grenelle de l'environnement prévoit de porter la part des transports de marchandises alternatifs à la route de 14% à 25% à l'horizon 2022. Pour cela, l'Etat, en liaison avec Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, a décidé en septembre 2009 d'un grand engagement national pour le fret ferroviaire. Parmi les 8 axes prioritaires de ce plan d'actions, on peut citer notamment : - le développement d'un « réseau orienté Fret », correspondant aux grands axes structurants de transport de marchandises, sur lesquels se concentrent les efforts afin de moderniser son exploitation et d'améliorer son efficacité ; - la constitution, en complément, d'opérateurs ferroviaires de proximité favorisant l'utilisation des lignes régionales ; - La création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées. C'est bien à travers de tels projets qu'il faut montrer qu'il ne s'agit pas d'un vœu pieux destiné à faire plaisir à une catégorie électorale mais bien d'une volonté politique. Or cette étude n'aborde absolument pas cet aspect. Cette ligne devrait être construite avec un gabarit identique au tunnel sous la Manche ce qui aurait pour effet de permettre le transport des camions et des voitures sur les trains sans contrainte particulière dans les mêmes conditions que pour la traversée de la Manche. Nous avons la chance de nous trouver au centre de la France avec des axes autoroutiers Nord Sud et Est Ouest. Une gare fret à proximité de Montmarault permettrait d'acheminer camions et voitures depuis Paris ou Lyon puis de continuer leur route soit sur Bordeaux, soit sur Montpellier et l'Espagne. Notre région a des atouts qu'il est indispensable de mettre en valeur et d'exploiter si nous voulons qu'elle perdure, il s'agit bien d'un aménagement du territoire qui n'a pas du tout été pris en compte. Cette autoroute ferroviaire, mixte Voyageurs, Fret autoriserait, avec un raccordement à Lyon sur la ligne Lyon Turin, de transporter camions et voitures de Paris à Lyon et à l'Italie ce qui aurait pour effet de décharger l'autoroute A6, elle aussi saturée, ainsi que l'A71 et de générer des économies concernant les émissions de CO² très importantes. S'il s'agissait d'un projet routier établi dans le même esprit, on construirait une autoroute réservée uniquement aux véhicules légers ce qui semble inconcevable. Cette autoroute serait moins onéreuse avec des ouvrages d'art plus petits et une chaussée plus économique car utilisée que par des véhicules légers. J'aimerais comprendre pourquoi on ne construit jamais de telles autoroutes, plus économiques, et pourquoi on prend toujours en compte le fret en ce qui concerne le routier et jamais pour le ferroviaire.

En résumé, à la vue du dossier il me semble que l'objectif poursuivi est d'aller au plus vite de Paris à Lyon voire Marseille et que l'aménagement du territoire auvergnat est secondaire. L'Auvergne

n'est que rattachée au projet et Montluçon totalement ignorée. Si vous retenez le projet Est, non seulement vous ne permettrez pas un développement de notre région montluçonnaise, mais, plus grave encore, vous accentuerez sa désertification.

Je me demande si cette concertation peut déboucher vers une modification du projet ou si, ayant décidé du tracé, cette concertation n'a pas pour seul objectif de respecter la loi. Je conçois que l'aspect économique soit privilégié par la SNCF et par RFF c'est-à-dire les tracés Est et Médian, cependant je compte sur l'Etat pour que l'aménagement du territoire soit pris en compte et que ce TGV devienne un atout pour l'Auvergne et le bassin montluçonnais.

Quant à moi, je suis et reste très favorable à un projet TGV pour l'Auvergne, ne laissons pas passer notre chance, mais ne faisons pas n'importe quoi.