

Contribution au Débat sur la future Ligne à Grande Vitesse Paris-Austerlitz/Lyon via l'Allier

1. Je me réfère à l'article signé par M. Jean-Marc Laurent ([jean.marc.laurent@centrefrance.com](mailto:jean.marc.laurent@centrefrance.com)) paru le 07/09/11 dans "La Montagne" mettant en relief 4 critères de base (il pourrait donc y en avoir d'autres) ainsi qu'à votre Carte de présentation figurant dans "La Montagne" du 28/09/11, page 27, et à celle des différents tracés envisagés consultable sur votre site [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org).
2. Précisément, sur votre Carte, le tracé "Ouest" Paris/Orléans/Bourges puis Bourges/Moulins-Nord paraît bien le mieux adapté à la desserte rapide de la Région Auvergne par la partie des trains devant poursuivre (mais à vitesse réduite à partir de la bifurcation prévue à Moulins) vers Vichy et notre capitale régionale Clermont-Ferrand (et inversement au retour). Topographiquement, et surtout géographiquement, la position favorable de Moulins est évidente et indéniable, ni trop à l'Ouest, ni trop au Nord, ni trop au Sud (cf. aussi "La Montagne" du 25/09/11).
3. Pour en revenir à "La Montagne" du 07/09/11, le tracé "Ouest" ferait de toute évidence l'affaire des 3 principales villes de l'Allier (Moulins, Montluçon et Vichy) et de leurs agglos, leur permettant de travailler ensemble en suivant l'exemple de Reims, comme suggéré par M. Jean-Yves Heyer. Un tel tracé, à condition de soigner les correspondances à partir de Moulins, pourrait aussi parvenir à un équilibre satisfaisant, voire consensuel, comme le préconise M. Thomas Allary. Par ailleurs, pour la région Auvergne, la gare de connexion principale étant Moulins, et 4 des villes en cause (la quatrième étant Clermont-Ferrand) se trouvant en Auvergne, notre Région se situerait bel et bien au cœur du projet, comme le souhaite, de son côté, M. Pierre Ricard. Enfin, la Région Auvergne tout entière (et ses entreprises de TP) ne pourrait évidemment que bénéficier des retombées immédiates pour les travaux publics, ainsi que le prévoit M. Pierre Berger.
4. La LGV arrivant de Paris par le Nord de Moulins, en route vers Mâcon, ou Lyon direct, ou Lyon via Roanne, devrait éviter Moulins par l'Est (et même à l'Est de son contournement par l'Autoroute A77). Une gare, nouvelle, Moulins TGV, sera indispensable en amont de notre ville (et non plus au Sud comme je l'avais un moment envisagé) afin d'assurer la bifurcation régionale essentielle vers Vichy et Clermont-Ferrand pour rejoindre la ligne actuelle desservant ces 2 villes via la gare de Moulins S.N.C.F. existante (sans nécessairement tous s'y arrêter) mais aussi pour permettre d'autres correspondances rapides en particulier celle de Montluçon (sur laquelle je reviens plus loin).
5. Pour réaliser cette jonction indispensable, un site et un couloir quasi naturels existent, paraissant ne pas devoir entraîner, au plan du génie civil ou financier, d'aménagements démesurés. Il s'agit, pour l'implantation de la future gare de Moulins TGV et ses raccordements, du secteur à l'Est ou au Nord Est de la Zone d'Activités des Petits Vernats, laquelle dispose des grands espaces nécessaires, les 2 voies empruntant ensuite, après avoir croisé l'Autoroute A77, une tranchée longeant le Centre médical spécialisé de l'Hôpital de Moulins-Yzeure et celui de Sainte-Catherine avant de rejoindre (à la fin peut-être en souterrain mais sur quelques kilomètres seulement) la ligne S.N.C.F. actuelle Paris/Clermont-Ferrand juste avant la gare de Moulins S.N.C.F.. A partir de cette dernière auraient lieu les diverses correspondances en direction de Nevers mais surtout de Digoïn et Paray-le-Monial (via le futur Parc d'activités multimodal Logiparc 03, de 184 hectares, relié à la R.C.E.A. et en bordure de l'aéroport de Moulins-Montbeugny), voire vers Saint-Pourçain-sur-Sioule/Gannat.
6. Pour ce qui est de l'importante desserte de Montluçon elle ne peut se concevoir qu'avec des navettes très rapides et directes depuis la gare de Moulins TGV. On pourrait sans doute utiliser, tout en l'améliorant et la sécurisant bien sûr, une grande partie de l'ancienne ligne S.N.C.F. qui reliait Moulins et Montluçon via le Pont de fer (empruntée jadis par l'express Bordeaux/Strasbourg).

7. Tout ce qui précède suppose que la nouvelle LGV franchisse la rivière Allier quelque part entre Villeneuve-sur-Allier et Moulins, en tout cas au Nord de notre ville, et la contourne par l'Est, avant de rejoindre Lyon via le tracé se prêtant le mieux au raccordement avec le reste du réseau TGV.

8. C'est pourquoi je dis OUI à la nouvelle LGV, espérant surtout une réalisation le plus vite possible.

Jean-Paul MONIER,  
ancien Conseiller du Commerce Extérieur de la France,  
ancien Directeur à la Compagnie Générale Maritime et membre de son Conseil de Direction