

**LE PRÉSIDENT**

Membre du Comité des Régions d'Europe  
DGA ADT/PTMD/DD/ST

**Monsieur Hubert du MESNIL**  
Président de Réseau Ferré de France  
92 avenue de France  
75648 PARIS CEDEX 13

N/réf.: 43525

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 16 janvier 2012, vous m'indiquiez avoir pris en compte les observations de la Région Auvergne sur le projet de ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon actuellement soumis à débat public.

En effet, par courriers en date des 30 novembre et 29 décembre derniers, j'avais sollicité Réseau Ferré de France (RFF) pour mener des études complémentaires relatives au scénario Ouest-Sud permettant de préciser les possibilités de contournement de la forêt de Tronçais et l'amélioration de la desserte de Moulins.

Je me félicite que RFF ait mené quatre études complémentaires, mais deux d'entre elles appellent plusieurs commentaires de ma part :

- Etude sur les variantes évitant la forêt de Tronçais dans le cadre du scénario Ouest-Sud

Je note que cette étude démontre la possibilité de contourner cette forêt qui présente une forte valeur ajoutée environnementale et patrimoniale.

La conclusion de cette étude est cependant étonnante : en effet, vous précisez que la variante évitant la forêt par l'Est présente un risque d'impact, au niveau local, beaucoup moins important que le scénario initial, que ce soit sur le milieu humain, le milieu physique ou la biodiversité. Pour autant, RFF estime que ces différences ne sont pas significatives à l'échelle globale et ne les répercute pas dans l'analyse globale du scénario Ouest-Sud, alors que la traversée de la forêt de Tronçais a systématiquement été présentée par RFF comme une contrainte majeure.

Je souhaite préciser que les risques identifiés sur le parcours de la variante Est sont très circonscrits (étangs de Billot, forêt de Civrais, forêt des Prieurés Gros Bois, forêt de Messarges, etc.) et peuvent donc être évités. A contrario, selon l'analyse de RFF, le scénario initial ne peut pas contourner la forêt de Tronçais et la variante Ouest ne peut pas éviter la double traversée du Cher.

./..

Toute correspondance  
doit être adressée  
de façon impersonnelle à :

Monsieur le Président  
du Conseil régional :

13 - 15, avenue de Fontmaure  
B.P. 60  
63402 Chamalières Cedex  
France  
Tél. : 04 73 31 85 85  
<http://www.auvergne.eu>

Aussi, l'analyse comparative globale du risque d'impact devrait-elle tenir compte de ces différences.

Ce rétablissement des caractéristiques environnementales intrinsèques à chaque variante devrait permettre un classement global plus favorable à la variante Est évitant la forêt de Tronçais.

➤ Etude sur les options de raccordement Moulins/Lyon

L'étude démontre qu'un raccordement entre la LGV et la ligne existante Paris/Nevers/Clermont-Ferrand au sud de Moulins est possible techniquement dans le cadre du scénario Ouest-Sud. Ce raccordement pourrait donc permettre à un exploitant d'assurer des dessertes alternatives et de raccorder Moulins à Lyon en 50 minutes.

RFF propose également une desserte « en crochet » de Moulins dans les scénarios Ouest, Médian et Est, que la FNAUT et la CCI de Moulins-Vichy vous ont demandé d'étudier. Cette option pourrait améliorer le nombre et la variété des dessertes en gare existante de Moulins, c'est pourquoi vous précisez que la gare actuelle de Moulins pourrait alors devenir, dans les scénarios Ouest, Médian et Est, la gare « Porte d'Auvergne » prévue dans le scénario Ouest-Sud.

Il me paraît utile de préciser qu'aucun schéma prévisionnel d'exploitation n'accompagne cette proposition. Ainsi, n'est-il pas possible de déterminer le nombre de trains qui s'arrêteraient dans cette gare. Par ailleurs, ce schéma interroge sur l'utilité de la gare nouvelle « Nevers », sur la coexistence de ces deux gares, sur le nombre d'arrêts marqués par les trains intersecteurs et sur le rabattement depuis Montluçon, dès lors très complexe.

Cette option ne doit pas occulter les fonctionnalités essentielles permises par une gare nouvelle située en Auvergne, entre Moulins et Vichy, exclusivement prévue dans le scénario Ouest-Sud et qui constituerait une véritable gare d'interconnexion. Cette gare permettrait de renforcer le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise, un espace métropolitain de 600 000 habitants et de 20 000 cadres de fonction métropolitaine. Elle faciliterait l'ouverture géographique du territoire auvergnat en permettant l'accès à des trains intersecteurs et en renforçant les dessertes des gares existantes. Cette gare offrirait également des solutions de rabattement idéales pour se rendre à Lyon depuis les principales agglomérations auvergnates : les temps de parcours Montluçon/Lyon et Moulins/Lyon seraient en effet les plus efficaces dans le scénario Ouest-Sud.

./..

La gare nouvelle offrirait également un complément de desserte et une alternative aux trains directs Clermont-Ferrand/Vichy/Lyon, dont le modèle d'exploitation - comme vous l'avez confirmé à plusieurs reprises - reste à préciser.

Enfin, cette gare nouvelle pourrait devenir un carrefour ferroviaire majeur à l'intersection des flux Nord/Sud et Est/Ouest, car située sur le futur barreau transversal Est-Ouest inscrit dans la loi Grenelle.

Le scénario Ouest-Sud est le seul qui facilite la constitution d'un barreau Lyon/Limoges, permettant l'accès à l'Atlantique (vers Nantes-Rennes et vers Bordeaux, la Péninsule Ibérique) et donc l'inscription de la LGV POCL dans les projets prioritaires du réseau central transeuropéen de transport défini par l'Union Européenne. Comme l'ont rappelé les nombreuses études complémentaires (CODE, MENSIA, enquête TRAFALGAR commanditée par l'association TGV Grand Centre Auvergne), le scénario Ouest-Sud est le meilleur en ce qui concerne l'aménagement et le développement socio-économique des territoires.

Aussi, souhaiterais-je que ces études additionnelles puissent être approfondies sur les points précités.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le Président du Conseil régional,



René SOUCHON

- Copies :
- Monsieur Serge GODARD, Président de la Communauté d'agglomération de Clermont Communauté
  - Monsieur Jean-Yves GOUTTEBEL, Président du Conseil général du Puy-de-Dôme
  - Monsieur Luc BOURDUGE, Vice-Président du Conseil régional d'Auvergne
  - Monsieur Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur la Ligne à Grande Vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon