

DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON

Réunion de proximité
Bourges, le 3 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Bruno de TRÉMIOLLES
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Liliane PAUTROT

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre. Bonsoir à tous. Nous sommes aujourd'hui à la septième réunion pour ce débat public sur le projet POCL. Avant d'aborder le fond de ce dossier et le principe du débat public, je voudrais donner la parole à Monsieur le maire de Bourges, puisqu'il est de tradition dans nos débats de donner l'occasion au maire de prononcer quelques mots d'accueil. Monsieur le maire, Monsieur le ministre.

Serge LEPELTIER, maire de Bourges: Monsieur le président, Mesdames et Messieurs Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du grand débat public, Mesdames et Messieurs les élus, parlementaires, Mesdames et Messieurs, chers amis, d'abord, bonsoir à toutes et à tous, merci d'être aussi nombreux pour cette réunion, merci pour votre présence, puisque ce débat est essentiel pour que l'ensemble de la population s'approprie ce projet de ligne à grande vitesse.

Nous vivons, je le crois vraiment, un moment historique pour Bourges et pour une très grande partie du territoire français. Je vous surprendrai peut-être en vous disant que, pour Bourges, c'est un moment aussi important que la prise de décision par Napoléon III d'installer l'industrie d'armement à Bourges, car l'arrivée du TGV à Bourges, ce sera un changement d'échelle, une ouverture renforcée sur la France, mais aussi sur l'Europe et donc sur le monde, un lien avec tous les pôles du développement français, Paris bien sûr, mais aussi Lyon, Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et bien d'autres territoires.

Pourquoi donc développer les lignes TGV et les lignes LGV aujourd'hui ? Tout simplement parce que tout doit être fait pour faciliter la mobilité. La mobilité, pour moi, c'est la première des libertés. Il suffit de regarder le fonctionnement au cours de l'histoire des pouvoirs autoritaires, dont la première règle est de limiter la mobilité des populations, et de voir combien l'arrivée du train au XIXe siècle a fait évoluer la qualité de vie. Au-delà de l'apport économique, c'est pour chacun d'entre nous un élément de qualité de vie, de bonheur personnel, de lien avec l'ensemble de ses proches puisque, bien souvent, nous n'habitons plus les mêmes territoires.

La mobilité, c'est aussi, bien sûr, le fondement même du développement économique. Il n'y a pas dans l'histoire de développement économique sans développement des échanges. Monsieur le président, vous êtes dans la ville de Jacques Cœur, qui a ô combien démontré cette nécessité des échanges. C'est bien souvent une croissance des échanges plus élevée qui permet le développement économique. Pour avoir 2 % de croissance, il faut 4 % de développement des échanges. C'est ainsi que s'est faite la croissance mondiale.

Les échanges doivent être aussi respectueux de l'environnement. Le TGV est le plus bel exemple de réconciliation entre écologie et économie, c'est plus de mobilité dans un temps plus court, mais avec une émission bien moindre de gaz à effet de serre et donc une contribution moindre au changement climatique. Nous ne ferons pas dans l'avenir d'économie contre l'écologie, mais nous ne ferons pas non plus, car la population ne le veut pas, d'écologie qui empêche l'économie de vivre.

Or, si nous limitons nos transports par rapport à d'autres régions, nous savons que ce sera l'asphyxie de nos territoires. Ce défi, nous devons donc le relever et le réussir et je vous invite tous, nombreux qui êtes présents, à vous exprimer, à exprimer votre motivation et à vous mobiliser, en n'oubliant pas qu'au final, c'est par l'union que nous gagnerons ce pari et qu'ainsi, nos territoires, leurs habitants, s'engageront véritablement dans une nouvelle étape. Merci de votre attention.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Je voudrais revenir sur ce qu'est le débat public, vous faire quand même une petite présentation de rappel sur ce qu'est la Commission nationale, le débat public et pourquoi nous sommes réunis ce soir.

Je rappelle d'abord que le débat public, pour la première fois où nous en parlons, c'est au sommet de la Terre à Rio en 1992, où de grands principes sont proclamés, le droit à l'information des populations sur les grands projets qui ont un impact sur l'environnement et le droit des populations à s'exprimer sur les grands projets qui peuvent avoir de tels impacts. La France l'a traduit dans son droit, dans ses lois, notamment la loi Barnier de 1995 relative à l'environnement, qui a créé de fait la Commission nationale du débat public, qui est chargée de mettre en œuvre l'exercice de ces deux droits. Créée en 1995, elle va devenir une agence administrative indépendante par une loi de 2002 et c'est donc à elle qu'en France, revient la décision d'organiser des débats publics.

Un débat public a comme caractéristiques tout d'abord qu'il se situe en amont des décisions concernant les projets. On me pose souvent la question : « À quoi cela sert-il ? Un débat public a-t-il une influence sur l'avenir du projet ? » Clairement, oui, parce qu'au stade où nous en sommes de ce projet, toutes les évolutions concevables peuvent être intégrées dans ce projet. Je ne dis pas que tout ce qui est dit au cours du débat public sera retenu par le maître d'ouvrage mais, en tout cas, son projet en est à une étape où il est permis d'intégrer un certain nombre d'observations que fera le public au cours du débat.

La deuxième caractéristique qu'il faut retenir est qu'un débat public a comme objectif premier de discuter, de mettre en débat l'opportunité du projet. Là aussi, parfois, on nous fait la remarque : « Mais tout le monde est d'accord, peut-on discuter le principe même du projet ? » Oui, l'opportunité du projet est le premier point mis en débat. À côté de cela, il y en a d'autres, les caractéristiques du projet, dans le cas présent le choix d'un tracé, par exemple, les objectifs du projet, quelles dessertes, quels horaires, quels types de services rendus par cet ouvrage. Un point un peu nouveau dans la loi est que désormais, les maîtres d'ouvrage doivent proposer au public la façon dont ils vont organiser, après le débat public, la concertation avec ce même public autour du projet. Nous reviendrons tout à l'heure sur l'aspect calendrier. Évidemment, dans la vie du projet, l'étape débat public n'est qu'une étape, il y en aura d'autres par la suite.

Le débat public sur le projet POCL a été décidé au mois de mars de cette année, suite à une saisine du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. La Commission particulière du débat public a été mise en place à ce moment-là, début mars. À ma droite, Bruno de Trémiolles, Arlette Dubois-Besnard, Liliane Pautrot, Marie-Françoise Sévrain.

Pourquoi ce débat public sur le projet POCL ?

Il y a quatre raisons pour organiser ce débat public : l'importance du projet, bien sûr, qui est partie intégrante du Grenelle de l'environnement ; son impact sur l'économie des régions ; son impact en termes d'environnement. Quand on regarde les critères qui, dans le Code de l'environnement, obligent un maître d'ouvrage à saisir la CNDP et conduisent celle-ci à décider d'organiser un débat public, on s'aperçoit que, dans le projet POCL, tous les critères sont largement dépassés, donc il ne pouvait y avoir que débat public dans le cas présent.

Les principes du débat public

Il y en a quatre :

- Ouverture à tous, c'est un principe de base.

- **Transparence du débat :** tous les documents sont à disposition. Parfois, nous voyons des interrogations : tous les documents sont à disposition sur le site de la Commission. Il n'y a pas d'études qui ne seraient pas rendues publiques concernant ce projet.
- **Principe d'équivalence :** dans le débat public, toute personne présente dans les réunions publiques ou intervenant à travers le site du débat public a un poids dans le débat identique à celui de son voisin, quel que soit le statut respectif des uns et des autres. Le débat public, c'est l'équivalence de toutes les interventions.
- **Principe d'argumentation,** souvent difficile à mettre en œuvre, qui veut que quand on prend la parole, dans une réunion publique notamment, si on exprime un avis, on l'argumente. On n'est pas pour ou contre, on est pour ou contre pour telle et telle raison. C'est parfois moins simple à faire respecter.

J'ai présenté la Commission, qui compte sept membres, deux sont absents ce soir.

Le rôle de la Commission :

La Commission particulière du débat public est mise en place pour s'occuper d'un débat, sur un projet. Il est évident que la Commission nationale est saisie chaque année d'une dizaine ou une quinzaine de dossiers. Chaque fois, elle met en place une Commission particulière qui va s'occuper de préparer, organiser, animer le débat public sur un projet.

Sur ces activités, je voudrais juste attirer l'attention sur un point : elle aura à rendre un compte rendu à la fin des débats. Ce compte rendu sera public, avec un bilan que dressera le président de la Commission nationale et ce bilan se verra le reflet fidèle, du moins je l'espère, de ce qu'auront été les échanges au cours du débat public.

Le maître d'ouvrage :

- Thomas Allary, Directeur du projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'études à RFF.

Ils sont tous deux à la tribune et représentent le maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage non seulement apporte au débat le dossier du maître d'ouvrage que vous connaissez, il répond aux questions durant les réunions publiques ou aux questions posées sur le site web de la Commission. Puis, il aura surtout à prendre une décision à la fin du débat. Je reviendrai tout à l'heure sur ce calendrier, mais enfin, le maître d'ouvrage est ici dans ces réunions pour répondre aux questions, répondre aux arguments, puis entendre ce que pense le public pour ensuite prendre une décision adaptée, adéquate.

L'information du public :

Je passerai rapidement sur les moyens d'information. Je voudrais juste insister sur deux points : le site Web, un outil qui permet de contribuer, de participer à ce débat, même si les réunions publiques sont quand même le moyen le plus fondamental de participer ; les cahiers d'acteurs, réservés aux personnes morales, qui peuvent faire un 4 pages où elles présentent leur point de vue sur le projet. Ces cahiers d'acteurs sont importants, ils sont mis en ligne sur le site, ils sont distribués à l'entrée. C'est un moyen performant pour qu'une collectivité, une Chambre de commerce fasse connaître son point de vue sur le projet.

Comment participer à un débat public ?

La participation au débat, ce sont d'abord les réunions publiques. C'est quand même la meilleure façon de confronter le public au maître d'ouvrage, en face-à-face. C'est le site de la Commission, c'est le cahier d'acteurs...

Trois types de réunions :

- Des réunions de proximité, comme celle de ce soir : nous allons présenter l'ensemble du projet, avec un zoom particulier sur le territoire où nous nous trouvons ;
- Des réunions thématiques, au cours desquelles seront abordés les thèmes particuliers, des points d'approfondissement particulier ;
- Des auditions publiques : une forme un peu particulière de réunions publiques, au cours desquelles on auditionne des personnalités, des acteurs d'un territoire pour connaître leur point de vue sur le dossier. Normalement, les auditions publiques sont sans débat, mais la pratique veut que, comme ce sont des réunions publiques, il y a quand même des gens présents et il est difficile de ne pas leur donner la parole.

27 réunions sont organisées au cours de ce débat public. Je passe sur les réunions de proximité, celle-ci en est une. Les réunions thématiques auront lieu prochainement à Orléans par exemple, et à Moulins. À Moulins, sur le choix de la vitesse, ce débat sur faut-il du 320, du 360, faut-il simplement moderniser la ligne, voilà les questions qui tournent autour de la vitesse et de l'impact de ce choix sur l'économie du projet, sur ses apports en termes d'aménagement du territoire. À Orléans, nous parlerons économie et financement du projet. Nous savons bien que cette question du financement est souvent présente au cours des réunions.

Il y aura une réunion thématique à Bourges sur l'environnement et plus particulièrement la question des milieux naturels, sachant qu'à Gien, il y aura une réunion sur les milieux humains, l'impact sur les zones urbaines, l'impact sur les terres agricoles, l'activité agricole, etc.

Il y aura des auditions publiques à Guéret et Lyon, à Lyon sur le fret, parce que le fret n'est pas présent dans le dossier POCL mais toutefois, des gens s'interrogent sur la place du fret, sur son avenir, en liaison avec ce projet. Donc, il y aura une audition publique à Lyon sur le fret. À Guéret, demain, il y aura une audition publique. Pourquoi le choix d'une audition publique ? J'aurais à m'en expliquer demain. Tout simplement parce que nous veillons, dans l'organisation de ces débats, à une certaine cohérence. Dans le territoire concerné directement par le projet, il n'y a pas la Creuse. Par contre, la Creuse, je n'en doute pas, se sent concernée par ce projet et il nous a semblé, à entendre un certain nombre d'acteurs de la Creuse, que la Creuse méritait que nous fassions quelque chose en termes de réunions publiques. Donc, nous y avons organisé une audition publique.

Ce soir, Thomas Allary va présenter le projet. Ensuite, il y aura un débat avec la salle.

Quelques règles du débat public. Je n'en retiendrai que deux et vous laissez lire le reste. La première est que les interventions durent trois minutes. Merci à chacun qui intervient de veiller à ces trois minutes, sinon cela veut dire que certains n'auront pas l'occasion de parler. Donc, nous essayons de gérer ce temps de parole le mieux possible.

Par ailleurs, vous avez sur les sièges des papiers vous permettant de poser des questions par écrit. Nous savons bien que tout le monde n'est pas habile avec un micro ou n'a pas envie de prendre la parole en public, donc vous avez la possibilité de poser des questions par écrit en remettant celles-ci à nos hôtessees qui sont dans l'allée.

J'en profite pour dire que ces réunions sont filmées, que si, au titre du droit à l'image, certains ne souhaitent pas figurer sur le film, ils se manifestent là aussi auprès des hôtessees. Question de droit.

Que se passe-t-il après le débat public ? J'en ai déjà dit quelques mots. Fin janvier, c'est la fin du débat public. Fin mars au plus tard, nous publierons le compte rendu et le bilan du débat

public. Fin juin au plus tard, le maître d'ouvrage rend publique sa décision, celle-ci étant : je poursuis ou pas le projet, si je le poursuis, sous quelle caractéristique, etc.

Cette phase sera suivie d'une nouvelle étape dont je ne dirai pas grand-chose, qui est celle de la préparation de l'enquête publique, qui prendra sûrement quelques années, j'imagine. C'est au cours de cette période que le maître d'ouvrage doit organiser la concertation avec le public et il aura à nous présenter selon quelles modalités.

Voilà ce que je voulais dire sur le débat public. Avez-vous quelques questions, quelques points d'interrogation ? (Non). Je passe la parole à Thomas Allary, qui nous présente le projet POCL

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL à Réseau ferré de France (RFF) :
 Merci, Monsieur le Président. Quelques mots maintenant pour servir de support aux échanges que nous pourrions avoir, pour présenter le projet, d'où il vient, pourquoi il existe, quel est l'état de nos réflexions et le projet qui est proposé au débat, un aperçu de ses bénéfices et les premiers éléments d'évaluation de ce projet. Ensuite, nous ferons un petit zoom géographique sur Bourges, puisque nous sommes à Bourges ce soir.

- Origine du projet

Il est important de comprendre que le projet repose sur deux piliers.

Le premier pilier : la desserte ferroviaire du Centre de la France. Nous voyons sur cette carte que le réseau ferroviaire à grande vitesse français s'est développé en étoile autour de Paris, que le plan de développement prévu par le Grenelle ne prévoit pas la desserte de cette grande zone blanche que nous voyons sur la carte. C'est pour cela que l'enjeu desserte d'Orléans, desserte de Clermont et de toute cette zone du Grand Centre est apparu progressivement.

Le deuxième enjeu majeur, qui est venu se greffer, est la future saturation, à l'horizon 2025, de la ligne existante à grande vitesse entre Paris et Lyon. Dès aujourd'hui, nous avons déjà 40 millions de voyageurs sur ce goulet d'étranglement national et les études ont montré que nous allons atteindre près de 67 millions voyageurs à l'horizon 2035. En soi, ce n'est pas un problème. Le problème est les conséquences sur l'exploitation, avec les retards en particulier, et une régularité qui, dès aujourd'hui, est inférieure sur cette ligne par rapport aux autres lignes à grande vitesse. Donc, à l'horizon 2025, malgré les mesures d'exploitation que nous pourrions mettre en œuvre, il n'existe pas d'autre possibilité que de doubler cette ligne entre Paris et Lyon.

L'idée de POCL est de réunir ces deux enjeux dans un seul projet. C'est le projet qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement, dans la loi Grenelle, dont l'État a fixé les quatre objectifs :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui, le meilleur des temps de parcours est de 3 heures ;
- 3) Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, nous verrons tout à l'heure quelles sont ces villes ;
- 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, ce qui s'est décliné par un objectif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55 entre Paris et Lyon.

C'est dans ce cadre que les études ont été menées. Dès le début, en parlant avec les acteurs territoriaux concernés, d'autres attentes ont émergé et d'autres objectifs, que nous appellerons complémentaires, ont été pris en compte autant que possible dans l'élaboration des scénarios :

1. L'amélioration de la relation entre Clermont et Lyon et, de façon générale, entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes ;
2. L'amélioration des relations transversales Est-Ouest, même si, évidemment, POCL est un projet Nord-Sud par nature ;
3. La connexion de cette ligne aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

À partir de tous ces objectifs, RFF a élaboré, en relation avec les régions concernées, quatre scénarios qui sont ceux présentés au débat public : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Nous y reviendrons juste après.

Ces quatre scénarios ont tous des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et sur Lyon. Nous pouvons regarder en détail dans chaque région quelles seront les problématiques, mais ce n'est pas discriminant entre les scénarios à ce stade.

Les scénarios Ouest, Médian et Est présentent deux variantes communes d'arrivée sur Lyon, l'une par Roanne, l'autre par Mâcon. Si un de ces trois scénarios était retenu, une seule des deux variantes serait conservée dans la suite des études.

Puis, trois options seront présentées au débat public :

Une option a émergé, dont l'intérêt n'est pas totalement avéré à ce stade. Nous présenterons au débat les avantages et les inconvénients et c'est le débat qui nous montrera si nous devons ou non conserver cette option dans la suite éventuelle du projet.

- ✓ 1^{ère} option : une gare TGV nouvelle à Orly, sous l'aéroport ;
- ✓ 2^{ème} option : la desserte de Saint-Étienne par Roanne, sans passer par Lyon Part-Dieu comme aujourd'hui ;
- ✓ 3^{ème} option : un raccordement direct à Lyon-Perrache de la ligne POCL, là aussi sans passer par Lyon-Part Dieu.

Présentation rapide, maintenant, de ces quatre scénarios pour voir comment ils fonctionnent.

Le premier scénario, dans l'ordre géographique, est le scénario Ouest-Sud : vous voyez sur ces cartes, en traits épais, ce que pourrait être une zone dans laquelle serait réalisée la ligne à grande vitesse. C'est là que les TGV circuleraient à grande vitesse. Vous voyez, en traits un peu plus fins, les sections de réseau existant sur lesquelles les TGV circuleraient également, mais pas forcément à grande vitesse puisque les 13 villes concernées par le projet, ces fameuses villes du Grand Centre, le projet est de toutes les desservir, mais ce n'est pas possible avec une seule ligne. Donc, nous créons une ligne à grande vitesse et nous utilisons le réseau existant pour desservir l'ensemble de ces villes.

Nous voyons enfin, en vert, les possibilités de gares nouvelles. Le principe général des études est plutôt la desserte de toutes ces villes en gares existantes. C'est aujourd'hui plutôt ce qu'attendent les voyageurs, les acteurs locaux et les acteurs du ferroviaire.

Ceci dit, soit quand il y avait un intérêt particulier ou une nécessité géographique, nous n'avons pas écarté la possibilité de gares nouvelles, en se disant qu'elles seraient localisées à

l'intersection avec le réseau existant, de façon à pouvoir desservir ces gares nouvelles par train, par TER, et non pas par automobile.

Dans le cas du scénario Ouest-Sud, en termes géographiques, la ligne à grande vitesse partirait de l'Île-de-France, elle s'orienterait très rapidement vers Orléans, elle passerait entre Vierzon et Bourges, puis, au Nord de Montluçon, s'incurverait vers l'Est pour rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais et par Roanne. Donc, trois possibilités de gares nouvelles dans ce scénario, à Bourges, entre Moulins et Vichy et à Roanne. Nous verrons tout à l'heure sur quelques exemples comment tout cela fonctionne.

Le deuxième scénario : le scénario Ouest. Nous avons les mêmes principes de représentation que précédemment. Nous avons un scénario qui, physiquement, pour la ligne à grande vitesse, part de la même façon au départ de Paris, mais, entre Vierzon et Bourges, il oblique plus vite vers l'Est pour rejoindre le Sud de Nevers. Là, deux possibilités d'aller à Lyon, soit par Roanne comme précédemment, soit par Mâcon en doublant dans ce cas la ligne existante entre Mâcon et Lyon. Nous avons trois possibilités de gares nouvelles, à Bourges, à Nevers et à Roanne.

J'en profite pour dire un mot aussi sur l'arrivée sur Lyon, qui se situe géographiquement, dans tous les scénarios, au Nord de Montanay. Montanay est l'endroit où la ligne à grande vitesse actuelle se scinde entre la partie qui pénètre dans le centre de Lyon et qui dessert Part-Dieu et Perrache, et la ligne de contournement Est de Lyon qui dessert Saint-Exupéry. En se branchant juste au Nord de cette bifurcation, les TGV qui circuleraient sur POCL pourraient soit aller dans Lyon centre, soit aller desservir Saint-Exupéry et rejoindre le Sud-Est.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Celui-ci part un peu plus directement vers le Sud en sortant de Paris et il évite la forêt d'Orléans et la Sologne. Il rejoint Nevers, toujours au Sud, puis nous retrouvons les deux mêmes variantes d'arrivée sur Lyon, par Roanne et par Mâcon.

Pour respecter les objectifs du projet qui avaient été fixés par l'État, nous avons des branches à grande vitesse, nous voyons bien que ce sont des traits épais, donc à grande vitesse, qui vont d'une part vers Orléans, relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse, et d'autre part vers Bourges, desservir Bourges et les villes du Grand Centre.

Nous verrons tout à l'heure comment cela fonctionne. Deux possibilités de gares nouvelles identifiées, à Nevers et à Roanne.

Le dernier scénario : le scénario Est, qui reprend un peu le même principe que précédemment, sauf qu'il s'écarte encore plus à l'Est au départ de la région l'Île-de-France, de façon à rester toujours du même côté de la Loire, pour éviter des franchissements du fleuve. Du coup, la ligne à grande vitesse passerait à l'Est de Nevers et rejoindrait à nouveau Lyon par les deux mêmes variantes d'arrivée et toujours nos deux branches de raccordement grande vitesse vers Orléans d'une part et vers Bourges, d'autre part.

Deux possibilités de gares nouvelles, à Nevers et à Roanne.

Quelques exemples maintenant pour voir comment fonctionnerait la ligne.

Nous sommes sur le scénario Ouest-Sud et nous venons de voir comment circulerait un TGV qui va de Paris à Clermont-Ferrand. Le TGV, au départ de Paris, emprunterait la ligne à grande vitesse, donc il roule à grande vitesse, puis, quelque part au Nord de Vichy, quand il croise le réseau existant, grâce à un raccordement, un échangeur, il emprunte le réseau existant pour desservir Clermont-Ferrand. Donc, c'est bien le TGV qui va changer de voie, ce n'est pas le voyageur qui va changer de train. Nous ne sommes pas sur un parcours de

correspondance, nous sommes bien sur un parcours direct de Paris jusqu'à Clermont-Ferrand.

C'est exactement le même principe dans les autres scénarios, nous le voyons sur le scénario Ouest, pareil sur le scénario Médian et sur le scénario Est, sauf que le point de raccordement au réseau existant n'est pas forcément au même endroit.

Nous allons regarder l'exemple de Montluçon. Nous retrouvons la même chose, par exemple dans le scénario Ouest-Sud, utilisation de la ligne à grande vitesse, puis utilisation du réseau existant pour desservir Montluçon par ce TGV. Dans ce cas, nous avons besoin de faire des travaux sur la ligne entre Bourges et Montluçon. Il faut électrifier la ligne pour que le TGV puisse l'emprunter. Dans ce cas, les travaux nécessaires sur le réseau existant sont prévus dans le projet, ils sont intégrés dans l'estimation du coût du projet dont nous parlerons tout à l'heure. Donc vraiment, les travaux sur le réseau existant font partie intégrante du projet pour desservir les 13 villes.

Nous le voyons ici sur le scénario Ouest-Sud, ici sur le scénario Ouest, avec un décrochage sur la ligne existante au niveau de Bourges. Nous pouvons le voir dans le scénario, où nous voyons donc le TGV qui part de Paris, qui dessert Bourges à grande vitesse, de bout en bout, puis qui peut poursuivre au-delà de Bourges sur le réseau existant pour aller desservir Montluçon. Nous voyons sur le scénario Est, avec exactement le même principe, mais un trajet un peu plus tortueux dans ce cas.

Pour terminer sur la desserte de Bourges, que nous voyions à travers celle de Montluçon, cas particulier du scénario Ouest-Sud, la majorité des trains qui passent à Bourges iraient soit à Montluçon, soit à Clermont-Ferrand, soit à Lyon. Dans le scénario Ouest-Sud, la desserte de Nevers et de Moulins en gare centrale est prévue grâce à un décrochage au niveau de Bourges, en utilisant le réseau existant à partir de Bourges. Nous voyons, desserte de Nevers, puis desserte de Moulins, ce qui signifie que, dans le scénario Ouest-Sud, nous le reverrons tout à l'heure, la desserte de Bourges peut se faire de deux façons, soit en gare nouvelle, soit dans la gare existante dans ce cas.

Dernier exemple, celui de Châteauroux, où nous voyons que Châteauroux est desservie dans tous les scénarios, avec un raccordement à la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse dans tous les scénarios, avec un TGV qui décrocherait au niveau de Vierzon, dans le scénario Ouest-Sud, même principe dans le scénario Ouest.

Dans le scénario Médian, deux possibilités d'aller à Châteauroux, soit un train qui vient d'Orléans et de Vierzon et qui rejoint Châteauroux, soit le TGV qui aura desservi Bourges et qui pourrait rejoindre Châteauroux grâce à un barreau qui serait spécialement créé, qui permettrait de relier Bourges à Châteauroux directement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Dans le scénario Ouest, une seule possibilité, par Orléans et Vierzon, puisque là, passer par Bourges serait trop long en termes de temps de parcours.

Nous pourrions revenir, si vous avez des questions sur tous ces éléments dans la présentation.

Les bénéfices que peut apporter ce projet :

En termes de bénéfices, le projet répond aux deux piliers que nous avons identifiés tout à l'heure, desserte du Centre de la France et désaturation de la ligne et, par construction, a aussi des avantages collatéraux sur les transports régionaux, sur lesquels nous pourrions aussi revenir.

Le premier pilier : desserte grande vitesse du Centre de la France. Cela se caractérise surtout par des gains de temps et des gains de fréquence, avec de nouvelles relations possibles pour

toutes les villes du Grand Centre identifiées, nous pourrions y revenir en détail, que ce soit sur du Nord-Sud ou sur du Est-Ouest.

Le deuxième pilier : désaturation de la ligne Paris-Lyon. L'objectif est rempli, avec une désaturation de la ligne actuelle, un gain de régularité pour les trains qui circulent sur la ligne actuelle et, du coup, pour les trains qui circuleraient sur la nouvelle ligne, donc un gain de régularité permis pour l'ensemble des voyageurs entre Paris et Lyon, ceci dans tous les scénarios.

En plus, dans les scénarios Médian et Est, un gain de temps de parcours de 10 minutes sur la relation Paris-Lyon, ce qui en soi n'est pas forcément stratégique entre Paris et Lyon. Il est en revanche très important sur Paris-Marseille ou Paris-Montpellier, Paris-Sud-Est en général, pour permettre un report modal important depuis l'avions vers le train.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ce sont des éléments d'évaluation technique, volet socio-économique, volet environnemental, volet aménagement du territoire sachant qu'à la fin du débat public, nous aurons l'élément d'évaluation qui manque aujourd'hui, qui est le retour du public sur ces éléments de travail. Nous l'aurons à l'issue des 27 réunions publiques.

Aujourd'hui, évaluation technique, premier point :

- Le risque d'impact sur l'environnement

Vous voyez sur la carte l'ensemble du territoire sur lequel un diagnostic environnemental a pu être réalisé, c'est-à-dire que nous avons identifié, dans tout ce territoire, toutes les zones sensibles qui existent, par exemple les zones urbaines, denses. Voyons par exemple Paris, Lyon, toutes les villes, tous les tissus urbains des villes concernées par le projet. Nous avons le milieu physique, avec les grands cours d'eau. Nous voyons se dessiner la Loire, l'Allier, la Saône, et les milieux naturels, avec toutes les zones sensibles en termes écologiques, qui ont pu être identifiées. Nous voyons le massif forestier de la Sologne, plusieurs zones Natura 2000, dans le Clunisois en particulier.

Nous voyons surtout, sur toute cette carte, qu'aucun des scénarios ne pourra éviter toutes ces zones sensibles. Chacun de ces scénarios va croiser certaines de ces zones sensibles et, à ce stade, comme nous n'avons pas de tracé technique précis, nous avons de grandes bandes de 10 km de large, nous avons évolué, avec des experts environnementaux, ce que serait le risque d'impact de chaque scénario pour chacun des milieux humains naturels et physiques.

Vous voyez un tableau de synthèse de ces études à l'écran, qui montre que les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu plus pénalisés, en particulier sur le plan humain, du fait de la traversée du site bâti d'Orléans qui est très contraint, avec la traversée du Val de Loire qui est classé au patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco, et en termes de milieux naturels, avec la traversée de la Sologne sur 70 km, plus grande zone Natura 2000 d'Europe, avec le risque écologique et juridique associé.

- L'aménagement du territoire

Là, il faut voir que les retours d'expérience que nous avons pu mener sur d'autres lignes à grande vitesse, d'autres infrastructures en général, montrent qu'une infrastructure en soi n'a pas d'effet direct sur l'aménagement du territoire. C'est l'utilisation qu'en feront les acteurs locaux, les politiques qu'ils seront amenés à développer autour de cet outil qui permettront de développer économiquement et territorialement les zones concernées.

Nous avons regardé, aire urbaine par aire urbaine, en quoi la ligne pourrait être un levier positif, plus ou moins positif, pour développer des politiques territoriales, économiques, etc. Le grand enseignement que nous voyons sur le tableau est qu'il y a quand même beaucoup de vert et que, de façon générale, nous pouvons dire que chaque scénario apporte énormément en termes d'aménagement du territoire à l'ensemble du Grand Centre de la France.

- L'analyse socioéconomique

L'analyse socio-économique n'est pas une analyse financière. Nous sommes bien sur un élément socio-économique, c'est-à-dire, pour la collectivité nationale dans son ensemble, des avantages que va pouvoir lui apporter la LGV POCL et des inconvénients, des coûts qu'il y aura, mais pas uniquement financiers. Cela peut être des coûts environnementaux, par exemple. Les gains seront des gains de confort, de sécurité, de temps.

Tout cela est monétarisé et mis en une seule unité, en l'occurrence l'euro, mais cela aurait pu être n'importe quoi, par exemple des potirons. Tout cela donne des indices de création de valeur socioéconomique sur lesquels nous reviendrons. Pour cela, nous utilisons des données extérieures au projet, des hypothèses de croissance démographique, de croissance du PIB, hypothèses de croissance du prix du pétrole, par exemple, et des données propres au projet, à commencer par le coût. Tous les avantages que nous avons cités depuis tout à l'heure ont un coût. Le projet est évalué entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios.

Le deuxième élément propre au projet que nous utilisons est le gain de voyageurs permis par le projet, c'est-à-dire des voyageurs qui soit, avant, ne se déplaçaient pas, soit qui se déplaçaient par un autre mode, l'avion, la voiture, et qui maintenant, grâce au projet POCL, ont trouvé un avantage à se déplacer par la voie ferroviaire.

Ce nombre de voyageurs nouveaux sur la voie ferrée est évalué entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs annuels.

Tout cela est utilisé dans des modèles socio-économiques qui sont éprouvés, qui sont les mêmes pour tous les grands projets d'infrastructures. Cela nous donne deux indices :

- La valeur actualisée nette : c'est la différence entre tous les avantages et tous les coûts monétarisés. Nous sommes entre 1,1 milliard d'euros et 10,6 milliards d'euros selon les scénarios. Cela signifie que c'est positif dans tous les cas, autrement dit nous avons création de valeur pour la collectivité dans tous les scénarios, par contre dans des proportions qui restent contrastées, nous le voyons avec ces chiffres.
- Le taux de rentabilité interne : c'est une autre façon d'exprimer la même idée, mais de façon différente, en le rapportant à l'investissement. Nous devons aussi le comparer à un taux de 3,6 %, un taux tutélaire imposé par l'État sur un projet de ce type. Donc, même enseignement : nous sommes supérieurs à 3,6 % dans tous les cas, mais dans des proportions contrastées.

- Le financement

Un petit mot sur le financement. Nous ne parlerons pas du tour de table financier au moment du débat public, c'est beaucoup trop tôt pour ce genre de choses, Le premier financeur qui est appelé au tour de table financier est RFF, en tant que maître d'ouvrage. Mais RFF ne peut amener dans un projet de ligne nouvelle que ce que ce projet va lui rapporter après. Ses statuts lui interdisent de s'endetter plus qu'il ne l'est aujourd'hui et donc, il n'a pas le droit d'investir plus que ce que le projet pourra lui rapporter. Autrement dit, qu'est-ce que le projet va lui rapporter ? Ce sont les péages nouveaux qui seront payés par les entreprises ferroviaires comme la SNCF. Ces péages nouveaux viennent des trains nouveaux et donc, des

voyageurs nouveaux qui sont permis par le projet. Donc, à la base du financement de RFF, il y a les voyageurs nouveaux permis par le projet.

En général, ce financement ne suffit pas pour le tour de table financier et donc, nous faisons un appel aux collectivités publiques dans leur ensemble, État, collectivités locales et éventuellement l'Union européenne. À la base, c'est évidemment le contribuable, via son impôt, qui est le financeur. Les voyageurs nouveaux et le contribuable sont les deux seules sources de financement d'un projet de ce type, il n'en existe pas d'autres. Même si nous sommes dans un montage de type partenariat public-privé, le partenaire privé va amener des compétences techniques, un partage des risques différents. Il n'amènera pas de financement en lui-même.

Petit zoom sur le territoire de Bourges, sur les éléments que nous avons vus.

Premier élément : les bénéfiques permis par le projet pour Bourges en termes de temps de parcours. Nous avons indiqué dans ce tableau les temps de parcours théoriques sans arrêt, pour des relations qui existent aujourd'hui : Paris, donc là, nous voyons une amélioration très nette dans tous les scénarios, avec des temps de parcours assez proches dans les trois premiers, un peu plus longs dans le scénario Est. Puis, les destinations nouvelles qui seraient permises par le projet, par des trajets directs comme Roissy, comme Lille, dans des temps de parcours que je vous laisse découvrir et sur lesquels nous pourrions revenir en détail. Puis, l'amélioration très nette des relations avec Lyon, puisque nous passons dans un temps de parcours quasi équivalent dans tous les scénarios d'un peu moins de 1 h 15, comparé à 3 h 00 aujourd'hui et la possibilité de desservir directement la gare TGV et l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry en un peu plus de 1 h 00.

En termes de fréquence, donc le nombre de trains qu'il serait possible d'envisager chaque jour, étant donné qu'à ce stade, ce sont des hypothèses présentées par RFF, puisqu'évidemment, quand le projet sera réalisé, ce sont les entreprises ferroviaires, par exemple la SNCF, qui proposeraient ces dessertes. Aujourd'hui, 15 ans à l'avance, la SNCF n'est pas en mesure de savoir quelles dessertes elle pourrait proposer, avec quelles politiques commerciales, donc c'est RFF qui réalise des hypothèses uniquement basées sur la possibilité ou non d'avoir un équilibre économique de l'exploitation.

Je vous laisse là aussi découvrir les hypothèses de fréquence, mais nous sommes sur des améliorations assez sensibles, quelles que soient les destinations, avec des destinations nouvelles comme Marseille, comme Lille, et ceci dans tous les scénarios.

Un petit zoom environnemental sur l'ensemble de la région Centre, pour montrer que là aussi, quels que soient les scénarios, nous ne pouvons pas éviter toutes les zones sensibles. Nous voyons sur la gauche de la carte les options de passage des scénarios Ouest et Ouest-Sud qui n'évitent pas la vallée de la Loire, le site sensible d'Orléans et la traversée de la Sologne. Nous voyons en revanche, au centre de la carte, que dans tous les scénarios, le pays-Fort est évité. Nous voyons dans les scénarios Médian et Est que les zones plus sensibles du Val de Loire et de la Sologne sont évitées et qu'en revanche, par exemple, le scénario Médian tangente très légèrement la zone du Sancerrois, même si on peut penser qu'il serait possible de l'éviter dans la suite des études. Nous pourrions revenir sur toutes ces données ultérieurement aussi.

Le dernier point est l'aménagement du territoire. Nous l'avons déjà dit, pour Bourges, compte tenu des possibilités d'augmentation de fréquence, les améliorations de temps de parcours, c'est évidemment une occasion d'amplifier des dynamiques qui sont déjà à l'œuvre, avec par exemple l'essor des nouveaux pôles technologiques à Bourges, développer peut-être des coopérations avec d'autres aires urbaines et avec une évaluation qui est très favorable dans la grande majorité des scénarios.

Voilà, j'en ai fini pour ces éléments introduction.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary. Nous allons passer à la phase débat et c'est Liliane Pautrot qui va animer cette phase-là.

Liliane PAUTROT, CPDP : Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être aussi nombreux ce soir. Pour la bonne organisation de notre débat de ce soir, je vous rappellerai quelques règles qu'a évoquées le président de la Commission. Tout d'abord, merci à chacun de bien vouloir éteindre son téléphone portable. La séquence de ce soir est enregistrée et filmée. Les questions sont également enregistrées en audio, ce qui permet d'enrichir un verbatim qui est ensuite mis en ligne sur notre site Internet. Donc, merci à chacun d'attendre qu'on lui passe la parole pour poser sa question, d'avoir un micro, gentiment distribué par nos hôtes, et, règle de base pour une équité de l'ensemble du débat, trois minutes pour chacun pour poser sa question. Je me permettrai de le rappeler à ceux qui éventuellement déborderaient un peu.

Je vous propose dès maintenant de poser vos questions ou d'apporter vos commentaires.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'association Altro : Nous sommes à la septième réunion et il serait intéressant de faire un petit point. Nous voyons déjà que le scénario Est est mort, personne n'en veut, c'est assez clair. Nous avons eu l'occasion de le dire à d'autres réunions. Quant au médian, il pose problème non seulement pour l'Auvergne mais aussi pour le Centre où toutes les collectivités sont un peu mises au piquet, c'est-à-dire qu'on voit bien que nous ne sommes pas situés sur l'axe structurant mais qu'à chaque fois, il faut faire des rebroussements. Donc, ce qui est important, même si cela ne joue pas au niveau de des temps de parcours, cela va être au niveau des dessertes et notamment des dessertes avec Lyon. Quel est l'opérateur qui va vouloir perdre sur un Paris Lyon 15 à 20 minutes pour aller desservir Orléans et Bourges ? Cela veut dire que les fréquences annoncées de 7 allers retours sur Lyon risquent d'être proches de zéro, parce qu'encore une fois, RFF l'a bien dit, ce sont les opérateurs qui, en dernier recours, en décideront.

Le deuxième point, si nous écartons le Médian parce qu'il n'est ni bon pour le Centre, y compris pour Bourges, ni bon pour l'Auvergne, il reste l'Ouest et l'Ouest-Sud. Quand nous regardons les dessertes, si nous les regardons, il n'y a pas photo : Bourges aurait 11 allers retours vers Paris, l'Ouest et tous les autres scénarios ne sont qu'à sept, c'est-à-dire qu'avec l'Ouest-Sud, nous avons 60 % des dessertes supplémentaires.

Je me rappelle qu'à la réunion d'Orléans où j'étais, la deuxième réunion tout au début, le président Tanton, ici présent aussi, disait que l'Ouest-Sud peinait à rassembler. Alors je veux lui apporter une certaine assurance en disant que l'Ouest-Sud aujourd'hui est soutenu par une trentaine de collectivités. Nous avons fait des propositions, parce qu'il y a les cas de Nevers et Moulins, donc nous avons fait des propositions pour que Moulins soit mieux raccordée. Donc, voilà le stade du débat où nous en sommes, qui s'éclaircit pour les villes du Centre. C'est très important de surtout ne pas être au piquet avec ce Médian qui nous exclut, qui ne nous met pas sur l'axe structurant et qui, au niveau des dessertes, pose problème à long terme. Merci.

Liliane PAUTROT : Merci. Je vous propose de prendre encore une ou deux questions avant les commentaires apportés par RFF.

André THEPIN, Limoges : Depuis le 5 octobre, date de la première réunion du débat public POCL, il est passé de l'eau sous les ponts de la Loire. Dans mon intervention, j'avais demandé à RFF d'intégrer les données de la ligne POLT au-delà de Châteauroux dans celles de la POCL et plusieurs intervenants étaient allés dans le même sens. Il semble bien que cette demande, pour ne pas dire cette exigence, fasse tache d'huile si l'on se réfère à de nombreux avis ou cahiers d'acteurs, comme celui d'Essonne Nature Environnement ou les déclarations du CESER du Centre, par exemple.

Lors du débat public de 2006 concernant la LGV Limoges-Poitiers, RFF avait évoqué la ligne POLT aux pages 34 à 41 de son dossier et nous avait expliqué qu'à l'époque, suite au rapport Rouvillois de 1995, le Y renversé avait été abandonné pour cause de non rentabilité, de même que le pendulaire un peu plus tard. Or qu'est-ce que le POCL, si ce n'est le Y renversé, modernisé et surtout devenu rentable par un apport conséquent de voyageurs, s'ils ne sont pas détournés sur la LGV Limoges Poitiers qui n'est, rappelons-le, qu'en cours d'étude puisqu'aucune décision vraiment n'est faite puisque le décret public n'a toujours pas été publié.

Cette LGV Limoges-Poitiers peut être estimée à ce jour à 1,7 milliard d'euros. 93% des voyageurs qui l'emprunteraient iraient de toute façon vers Paris, ce qui allongerait la distance. Dans le cadre du budget global de RFF, récupérer cette somme servirait à abonder le financement de la POCL, notamment pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest, et pour l'entretien de la ligne POLT.

Au niveau environnemental, il est à noter des erreurs vraisemblablement involontaires de RFF, lorsqu'il prend en compte les collines du Sancerrois dans le tracé Ouest, mais c'est une petite erreur dans le dossier.

Toujours sur les tracés, pourquoi, comme cela a été évoqué dans les études pour l'arrivée à Paris, ne pas élargir la ligne POLT entre Orléans et le tunnel des Alouettes au Nord de Vierzon, en passant de deux à quatre voies, dont deux dédiées exclusivement à la LGV ? Ce qui est possible pour Paris devrait l'être entre Orléans et Vierzon et éviterait un dommage supplémentaire en Sologne, zone effectivement délicate.

Nous sommes dans la phase du débat qui doit non seulement se prononcer sur l'opportunité et les tracés, mais aussi étudier toutes les potentialités qui existent et qui permettraient d'améliorer le schéma global de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire, ainsi que l'irrigation de toutes les régions, et ceci dans un souci de bonne utilisation des finances publiques.

Il est donc impératif, afin de rééquilibrer les tracés Ouest, que les décisions finales soient prises en toute connaissance de cause, tant pour la LGV Poitiers-Limoges que pour la POCL, que RFF intègre dans son étude la ligne POLT au Sud de Châteauroux. On comprendrait mal en effet que le TGV aille jusqu'à Châteauroux et n'aille pas à Limoges et Brive et améliore les temps de parcours au-delà. Il doit intégrer aussi le passage de deux à quatre voies sur la POLT entre Orléans et Vierzon

Il ne faudrait pas que se reproduise ce qui a eu lieu en 2006 pour le débat à Limoges-Poitiers, où les études de RFF se sont révélées orientées afin d'amener progressivement les auditeurs vers le scénario central qu'il avait choisi. À cet égard, la récente prise de position du président de la région Auvergne René Souchon témoigne du manque de clarté et de l'absence de certains documents dans le dossier présenté.

Je vais arrêter, mais ce que je veux surtout dire, c'est qu'en n'intégrant pas les données de la ligne POLT, il manque quelque chose et c'est grave. Nous voyons bien que les débats sont orientés.

Liliane PAUTROT : Merci. Thomas Allary, voulez-vous répondre sur les deux ?

Thomas ALLARY : Sur la première intervention de Monsieur Caniaux, c'était plus un avis qu'une question, mais je voudrais juste bien préciser qu'aucun rebroussement n'est prévu pour aucune ville. Toutes les dessertes des villes concernées par le projet sont directes dans le scénario médian, comme d'ailleurs dans tous les autres scénarios.

Sur le second sujet, il est peut-être intéressant que nous regardions la carte générale qui fait apparaître tous les projets de l'Ouest. J'ai entendu parler de Poitiers-Limoges, j'ai entendu parler de la ligne POLT, donc Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et de POCL. Donc il est intéressant de resituer géographiquement ce point.

Il existe dans le paysage une ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Il existe un projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, qui est inscrit dans la loi Grenelle. Nous voyons en rouge la ligne POLT, en vert la ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, qui est inscrite dans la première liste de la loi Grenelle. Cela signifie que le projet doit se réaliser avant 2020. Puis, nous voyons se dessiner les quatre scénarios du projet POCL, qui est donc dans la deuxième liste du Grenelle, dont la loi dit clairement que le projet sera engagé après 2020.

Autrement dit, dans les études de POCL, nous utilisons évidemment ce qu'on appelle une situation de référence, c'est-à-dire qu'au moment où le projet sera réalisé, qu'est-ce qui existe déjà ? Là, il existerait en l'occurrence la ligne POLT et la ligne nouvelle Poitiers-Limoges. La desserte de Châteauroux, je l'ai expliqué tout à l'heure, est prévue dans tous les scénarios par le projet POCL. Donc, le raccordement à la ligne historique existe et Châteauroux est bien desservi. Effectivement, il n'est pas prévu de desservir au-delà de Châteauroux, nous sommes quand même aussi dans un projet de doublement de Paris Lyon et nous ne pouvons pas aller desservir par le projet l'ensemble de la France non plus.

En ce qui concerne Limoges, même si un opérateur comme la SNCF disait : « Je vais au-delà de Châteauroux et j'emmène des trains jusqu'à Limoges », le TGV pourrait peut-être y arriver avec POCL en 2 h 30, par exemple. Par Poitiers-Limoges, c'est 2 heures. Autrement dit, les voyageurs n'auraient aucun intérêt à emprunter ce trajet, donc même si nous l'intégrions dans nos études, de toute façon, les études montreraient que le voyageur passe par le barreau Poitiers-Limoges. Donc cela n'apporterait rien à POCL.

Tout cela pour expliquer pourquoi, à ce stade, POCL est étudié comme cela. Cela ne veut pas dire que nous n'entendons pas les remarques que vous faites. Nous les entendons, elles ont en plus été formulées plusieurs fois, donc nous les entendons, nous les ferons connaître à l'État et même, au-delà, c'est au législateur d'en prendre connaissance et de se poser la question : est-ce que je veux remettre en cause la loi que j'ai votée il y a plusieurs années ? RFF inscrit son action dans le cadre de la loi et c'est pour cela que le projet POCL est élaboré comme cela, de façon méthodologiquement juste.

Vous avez évoqué dans le même temps la possibilité, l'intérêt d'élargir la ligne existante entre Orléans et Vierzon. La ligne est bien sous l'option de passage, par exemple, des scénarios Ouest ou Ouest-Sud, donc nous n'en sommes pas au stade où nous savons si ce serait deux voies collées à côté ou pas. Ceci dit, en termes techniques, il n'est pas forcément évident de jumeler une ligne nouvelle à grande vitesse à une ligne existante. Elles n'ont pas les mêmes caractéristiques techniques, elles n'ont pas les mêmes rayons de courbure, évidemment, on ne doit pas rouler à la même vitesse. Donc, si nous la mettons près mais que, finalement, nous devons nous en éloigner de temps en temps pour des raisons techniques et que nous avons des délaissés au milieu, cela peut aussi générer des problèmes fonciers ou environnementaux. Ce sera à étudier dans un second temps dans ce cas.

Philippe BENSAC, Président de l'association Bourges TGV : Bonsoir. Je tiens à souligner que je m'exprime uniquement en tant que président de Bourges TGV et que je ne présume pas des cahiers d'acteurs que formeront les villes de Bourges et l'agglomération.

Au titre de cette association, je veux simplement rappeler que nous avons formé cette association il y a maintenant 15 ans, avec l'idée que transiter permettait de gagner sa vie. C'est le sens du sigle de Bourges TGV. Donc, première question que je pose à RFF : pour annuler le problème de l'écart de coût entre les différents scénarios, pourquoi ne pas solliciter

le concours des régions pour le financement de l'écart entre le scénario qui sera un scénario de compromis, je pense, et le scénario le moins cher ?

Si je prends l'exemple que j'ai retenu, la différence entre le moins cher, c'est-à-dire le Médian par Mâcon, est de 12,2 milliards et l'Ouest par Roanne, que j'appelle de mes vœux, est de 12,9 milliards, ce qui fait une différence de 700 millions d'euros soit, divisé par cinq régions, sur 50 ans d'exploitation, cela représente 2,8 millions d'euros par an hors intérêts, bien évidemment. Je pense que ce serait un signe assez fort pour essayer d'annuler les effets pervers de cette différenciation de coût et de donner aux élus régionaux la mesure de leur sens du compromis.

Deuxième réflexion : pour garantir un équilibre en termes de raccordement et de fonctionnalités, c'est-à-dire aussi bien vers le Sud que vers le Nord, entre les quatre villes et les quatre départements qui, ce soir ici, me semblent plus que concernés, je les cite : l'Indre, le Cher, la Nièvre et l'Allier, qui sont au cœur de cette problématique, donc à Bourges ce soir, il me semble que seule la solution d'une gare nouvelle à Bourges représente une solution pertinente. Je publierai sur le cahier lecteur que je vais vous remettre la semaine prochaine une carte qui fait appel à un mixte entre trois des quatre scénarios, c'est-à-dire le Médian, l'Ouest et l'Ouest Sud.

Enfin, dernière réflexion, le tracé Médian présente pour moi deux énormes inconvénients. Malgré ce que vous nous dites, je pense que la traversée qui se ferait entre le Pays-Fort et les coteaux viticoles seraient bien complexe. Je crois qu'il faut se rappeler qu'une LGV, ce n'est pas simplement une ligne. D'abord, il y en aura deux côte-à-côte, si j'ai bien compris, dans les deux sens. Il faut aussi un certain nombre d'équipements qui soit surélèvent la ligne, soit la mettent en dessous du niveau normal des cultures, pour les effets de souffle bien connus. Il faut un assez large spectre pour pouvoir passer dans un lieu. Donc, je pense qu'il y aura un problème sur ce Médian, de toute façon.

Surtout, j'ai envie de dire, et ce sera ma conclusion, ne transformez pas Bourges, qui peut au contraire être une gare nouvelle de ralliement des trois autres départements, ne la transformez pas en cul-de-sac de la ligne à grande vitesse. Ce serait vraiment trop dommage de louper cette occasion pour l'ensemble des quatre départements. Je me souviens d'une initiative que nous avons prise il y a 15 ans qui s'appelait Centripolis, où nous rêvions que quatre départements s'associaient pour avoir un projet de développement commun. Je crois que c'est aujourd'hui le jour où cette LGV pourra faire advenir ce grand projet.

J'ai envie de dire à toutes et à tous, que je vois fort nombreux ce soir, que l'impossible aujourd'hui deviendra la réalité de demain. Alors, demandez l'impossible ce soir, puissamment.

Muriel CHERADAME, adjointe au maire d'Orléans, vice-présidente de l'agglomération Orléans Val de Loire : Bonsoir à tous. Je suis venu ce soir ici avec Brigitte Ricard, qui est élue auprès du maire, pour partager avec vous la position de la ville et éclairer ainsi le débat.

L'enjeu du POCL est inscrit dans la loi de programmation relative au Grenelle de l'environnement. Les quatre objectifs ont été fixés par l'État et, à mon sens, ont été hiérarchisés, à savoir : assurer à terme un temps de parcours 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 ; et en quatrième, et seulement quatrième, constituer un itinéraire alternatif à la ligne LGV Paris-Lyon actuelle.

Contrairement aux objectifs définis par le législateur, RFF, dans son analyse, a mis en exergue un élément nouveau sur lequel il n'était pas interrogé, à savoir la réduction du temps de transport entre Lyon et Paris, ce qui, nous en convenons tous, ne relève pas de la politique

d'aménagement du territoire qui nous intéresse ce soir. C'est ainsi que, comme les cartes présentées nous l'ont démontré, les scénarios Est et Médian ne prévoient pas un passage de cette LGV par Orléans et Bourges. Dans ces deux scénarios, le TGV arrive à Orléans mais il n'y passe pas, créant ainsi une sorte de cul-de-sac à l'exploitabilité incertaine, notamment pour ce qui serait de la desserte des aéroports et de Lyon, comme vous l'avez dit à juste titre, Monsieur, tout à l'heure.

En ce sens, les scénarios Est et Médian ne respectent pas totalement l'esprit du Grenelle de l'environnement, au risque même, en l'éloignant, de priver le réseau LGV des 400 000 habitants de l'aire urbaine d'Orléans.

Bien évidemment, vous analysez ces scénarios comme plus rapides. D'ailleurs, les quatre scénarios qui sont présentés respectent totalement les critères initialement définis en matière de temps de parcours. Mais gagner 10 minutes sur un trajet Paris Lyon, au détriment d'une véritable logique d'aménagement du territoire, ne nous paraît pas être un argument recevable. Il est nécessaire de s'orienter vers une approche plus large que la simple rentabilité et privilégier la proximité de la desserte du territoire.

Vous l'aurez compris, le territoire d'Orléans est favorable dans son ensemble aux deux scénarios Ouest et Ouest-Sud, qui ont le soutien de la majorité des élus locaux, car ils sont les seuls qui répondent aux enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable. De ce point de vue, Orléans et Bourges sont intimement liées.

Liliane PAUTROT : Nous allons prendre une troisième question ici.

Denis DURAND, président du comité de défense et d'amélioration de la ligne Nantes Bourges Lyon : Notre association s'est créée en 1994 pour militer pour l'électrification de cette ligne transversale, la première ligne nationale qui ne passe pas par Paris. Vous comprendrez son rôle important dans l'aménagement du territoire. Nous nous sommes battus depuis 15 ans et nous avons obtenu, grâce à l'aide de la région Centre notamment, puis d'autres qui ont milité dans ce sens, l'électrification d'un certain nombre de tronçons manquants, d'abord Vierzon Bourges, puis Tours Vierzon et en ce moment Bourges Saincaize. Donc, nous souhaitons l'électrification du tronçon manquant et, puisque le RFF est premier financeur, nous réitérons notre demande pour l'électrification de ce qu'il reste dans cette ligne transversale, c'est-à-dire le tronçon entre Saint-Germain-des-Fossés et Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

Ceci étant, le comité de modernisation de la ligne ferroviaire Lyon-Bourges-Nantes est directement concerné par le projet POLT. Celui-ci est en effet susceptible de contribuer activement à l'amélioration de l'offre ferroviaire pour les voyageurs fréquentant la ligne Lyon-Bourges-Nantes, tant pour les services régionaux que pour les services interrégionaux. L'interconnexion nous semble fondamentale pour assurer un meilleur aménagement du territoire. Pour cela, il faut satisfaire une condition impérative, c'est que la ou les nouvelles gares dans le Centre de la France, que ce soit Bourges ou Nevers, telle qu'elle apparaît dans les différents scénarios, soit située sur l'axe qui existe actuellement du Lyon Nantes. Pourrions-nous avoir des précisions là-dessus, si les gares telles que vous les envisagez dans les différents scénarios seront effectivement sur cet axe ou est-ce que ce seront des gares en pleine campagne, style gares à betteraves que, dans la région Est, tout le monde connaît.

Liliane PAUTROT : Merci pour ces questions. Avez-vous des éléments de réponse, Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : J'ai noté des remarques sur des écarts de coûts à financer. Effectivement, j'avais dit tout à l'heure que le débat public ne sera pas le moment où nous parlerons du tour de table financier. Ceci dit, la Commission a décidé d'organiser une réunion

thématique sur le financement à Orléans, donc je pense que nous reparlerons peut-être à ce moment-là des mécanismes de financement, en tout cas pour ce type de projets.

J'ai entendu aussi deux interventions ou questions sur les gares nouvelles, donc une petite précision sur ce sujet. Tout à l'heure, je l'ai dit, principe : gares existantes et, quand il y a des opportunités éventuelles, nous n'avons pas écarté la possibilité de gares nouvelles. À ce stade, nous n'avons pas forcément besoin de choisir, même à la sortie du débat, gares nouvelles, gares centre. Nous avons surtout besoin d'entendre au débat toutes les positions de chacun et ce sont encore des choses qui pourraient être creusées dans des études ultérieures si le projet venait à se poursuivre, en particulier en concertation avec les acteurs locaux, pour bien voir les enjeux locaux que peut avoir une gare nouvelle. Par contre, sur la question de sa localisation, je confirme que toutes ces gares nouvelles seraient bien situées à l'intersection avec le réseau existant, c'est ce qui est prévu dans le principe. Pas de gares betteraves, donc, comme vous l'avez évoqué.

J'ai entendu parler deux fois de dessertes cul-de-sac, une fois pour Bourges et une fois pour Orléans, dans les scénarios Est ou Médian. J'aurais voulu m'appuyer à nouveau sur les petits exemples de circulation que nous avons vus tout à l'heure. Dans le scénario Médian, en regardant par exemple, nous le voyons ici sur Blois, un TGV qui va à Blois va bien à grande vitesse jusqu'à Orléans, puis, en l'occurrence, il continue ici jusqu'à Blois sans s'arrêter. Nous voyons très bien ici qu'Orléans n'est pas desservie en cul-de-sac. Si nous regardons la desserte de Châteauroux, maintenant, nous voyons très bien aussi qu'un TGV va directement d'Orléans à Vierzon et à Châteauroux. À nouveau, le TGV ne s'arrête pas à Orléans, Orléans n'est pas en cul-de-sac.

Nous retrouvons d'ailleurs exactement, sur ce même exemple, la situation de Bourges qui, en l'occurrence, est desservie puis le TGV poursuit jusqu'à Châteauroux. Nous avons vu tout à l'heure que, pour Montluçon, c'était exactement le même principe. Donc, ces villes ne sont pas situées en cul-de-sac dans les scénarios Médian ou Ouest. C'est vraiment un point technique sur lequel je souhaitais insister.

Sur l'intervention de Madame de l'agglomération d'Orléans, je voulais donner là aussi quelques petites précisions sur le fait que les objectifs fixés par l'État n'étaient pas hiérarchisés. La lettre du ministre des transports qui fixe ces objectifs ne donnait aucune hiérarchie entre tous les objectifs. L'idée était bien de tous les atteindre et tous les scénarios qui sont présentés au débat atteignent ces quatre objectifs. Donc il n'y avait aucune hiérarchie entre tous ces objectifs.

Ensuite, le fait que les scénarios Médian et Est gagnent 10 minutes : effectivement, nous n'avons pas l'objectif de gagner du temps sur Paris-Lyon. Ceci dit, si nous avons un scénario qui remplit tous les objectifs du projet, qui permet de gagner 10 minutes de temps de parcours et qui remplit donc un des objectifs du Grenelle de l'environnement, qui est le report modal et la limitation des gaz à effet de serre, il aurait quand même été probablement dommage, et critiqué d'ailleurs, de ne pas le présenter au débat public. C'est en cela que ces scénarios sont tout à fait légitimes.

À ce titre, vous avez opposé, en quelque sorte, rentabilité, je reprends vos termes, et aménagement du territoire. Juste un petit point là-dessus. Déjà, nous ne sommes pas sur des projets rentables, pour RFF. J'expliquais clairement tout à l'heure que, de toute façon, RFF va mettre dans le financement du projet ce que le projet pourra lui rapporter. Ce ne sera pas suffisant et des contributions publiques seront appelées au-delà de ce projet. Nous voyons bien que nous n'avons aucune rentabilité dans un projet de ce type et que nous sommes totalement sur de l'investissement public, sur l'application d'une politique publique.

Ensuite, sur les éléments socioéconomiques dont je parlais tout à l'heure, j'avais comparé avantages et inconvénients du projet, monétarisés, et cela donnait ce qu'on avait appelé la

valeur actuelle nette. Cette valeur actuelle nette, nous avons essayé de la décomposer pour voir ce qui venait des trajets Grand Centre de la France et ce qui venait plutôt des trajets Paris-Lyon, Paris Sud-Est, Paris-Marseille. Nous voyons sur le schéma que finalement, entre scénarios, donc chaque scénario a sa couleur, le premier moteur, ce que nous avons appelé moteur socioéconomique, la création de valeur par les trajets des territoires Grand Centre de la France, sont finalement relativement équivalents entre les scénarios. En revanche, nous voyons que ce que nous avons appelé le moteur Sud-Est, donc la création de valeur par les trajets Paris-Lyon, Paris-Méditerranée, ils augmentent au fur et à mesure vers les scénarios Médian et Est, effectivement parce que le temps de trajet est plus court et permet un report modal depuis l'avion, donc c'est tout à fait logique.

Je voulais montrer par-là que le fait d'améliorer la situation sur Paris-Lyon ou Paris-Marseille ne la dégrade absolument pas, en termes de création de valeur, pour les territoires du Grand Centre de la France. Nous ne sommes pas dans un jeu de vases communicants entre scénarios, certains étant meilleurs pour la desserte des territoires Centre de la France et d'autres meilleurs pour le doublement de Paris-Lyon. Nous nous rendons compte qu'en fait, nous sommes globalement homogènes pour le premier pilier desserte du territoire et que nous avons effectivement une différence, mais qui est une amélioration successive, pour le second moteur, mais pas au détriment du premier moteur, desserte du Centre de la France.

Liliane PAUTROT : Merci.

Françoise JUPEAU-REQUILLARD, présidente des Sancerrois de Paris : J'ai trois questions à poser à Monsieur. La première concerne l'environnement. Vous avez beaucoup parlé, Monsieur Allary, de l'impact sur la Sologne. Je voudrais également savoir ce qu'il en est pour la forêt de Tronçais et si l'un des trajets prévus passe ou non à travers la forêt de Tronçais, qui est également très importante, comme chacun le sait.

Je voudrais ensuite aborder la question des temps de trajets qui ont été calculés. Vous nous avez présenté des temps de trajet avec 1 h 00 ou 55 mn d'une ville à l'autre. Sur quelle base avez-vous calculé ces temps de trajet ? Le premier TGV ayant été mis en service en 1981, le projet actuel devant être réalisé en 2020 ou 2025, entre-temps, je suppose que Réseau Ferré de France a fait des études et des projets d'avenir en ce qui concerne aussi bien les lignes que les matériels roulants et je suppose que vous n'allez pas mettre en 2020 les TGV de 1981. Donc, je voudrais avoir des précisions sur cette question.

Enfin, je souhaiterais avoir quelques éléments sur les conséquences d'une installation de ligne à grande vitesse, sur les lignes que nous avons actuellement. Voilà mes trois questions, merci.

Liliane PAUTROT : Merci. Nous prendrons deux questions.

Gaëtan GORCE, sénateur-maire de la Charité-sur-Loire : Je suis également président du Pays Bourgogne Nivernais, ce qui regroupe toutes les communes du Nord de la Nièvre mais, comme maire de la Charité, voisin et ami de Bourges.

Une réaction d'abord par rapport à certaines déclarations qui ont été faites. Je comprends la passion qui peut animer ce débat, mais je crois que nous n'avons pas à dénigrer tel ou tel scénario par rapport à un autre, mais à rechercher celui qui fait consensus ou en tout cas celui qui peut apporter à nos territoires le plus, et à l'ensemble de nos territoires, territoires urbains et, pardonnez-moi d'ajouter, territoires ruraux. Nous avons cette chance, au fond, de voir se proposer à nous une solution de desserte ferroviaire qui viendra compléter la seule desserte autoroutière dont nous disposons aujourd'hui, tant vers le Nord que vers le Sud ou l'Est. C'est une solution qui, tant sur le plan économique, de la rapidité et environnemental, mérite d'être considérée et d'être saluée en soi.

Donc, je commencerai par me féliciter de ce que nous ayons cette possibilité aujourd'hui de débattre d'une solution qui est à notre portée, c'est-à-dire d'une desserte par le TGV de l'ensemble de nos territoires.

Ensuite, ma préoccupation sera non pas de privilégier forcément tel ou tel scénario, mais de rechercher celui qui est susceptible de permettre le développement le plus large. J'observe que l'ensemble des scénarios qui nous sont présentés sont des scénarios qui garantissent une desserte de l'ensemble des villes qui sont directement concernées, à l'exception peut-être du débat qui est engagé sur l'option sur Roanne, et je comprends notamment qu'il y ait eu tant de mobilisation à Roanne. Pour le reste, tous les scénarios présentés offrent des solutions plus ou moins favorables, mais offrent des solutions.

Donc, ma question ne sera pas de privilégier une solution en faveur de ce qui me serait le plus favorable, mais de ce qui permettrait de trouver la solution la plus large. Si je devais choisir la solution la plus favorable, je défendrai, j'ai entendu tout à l'heure qu'on disait que personne ne le défendait, le tracé Est, dans la mesure où il desservirait directement la Nièvre et passerait par un réseau ferroviaire que je connais bien, puisque nous sommes nombreux à l'emprunter, et traverserait des gares dont nous souhaitons évidemment la desserte.

Ce n'est pas l'approche que nous devons privilégier. La préoccupation qui est la mienne est de savoir comment nous pouvons assurer la desserte de l'ensemble des villes citées sans négliger les territoires ruraux, et notamment tout ce Centre dont le dessin apparaît bien, qui concerne le secteur de Sancerre, de Gien, du Sud de l'Yonne, du Nord de la Nièvre, de Cosne, etc., qui représente près de 160 000 habitants. Comment ces territoires ruraux, qui dépendent pour leur développement de l'ouverture que peut représenter la liaison ferroviaire, peuvent-ils être rassurés ?

De ce point de vue, j'ai une question à poser, c'est que si le tracé Médian, par exemple, devait être retenu, je prends cette hypothèse puisque c'est celui qui est à côté du tracé Est, passe au plus près et qui permet une desserte de l'ensemble des autres gares, est-ce qu'un décrochement à partir de Gien serait possible, permettant la desserte de Gien, de Cosne et, par conséquent ensuite, de Nevers sur certaines des liaisons, un petit nombre, mais qui permettra d'associer l'ensemble de ces territoires – je pense notamment au Nord du Cher et au Nord de la Nièvre – au développement que peut apporter le TGV ?

Liliane PAUTROT : Merci.

Alain BRUNAUD, président de la Chambre de commerce et d'industrie du Cher :

Je voudrais tout d'abord réaffirmer la conviction des entreprises du Cher sur le fait que ce territoire dispose d'un potentiel de développement d'économie productive tout à fait important, sous réserve qu'il soit connecté au réseau à grande vitesse. Il est clair que nous disposons encore d'une industrie, d'un tissu industriel d'une certaine masse critique, tant en termes d'industries que d'offres de formation, d'une situation logistique qui nous le permet. Ce tissu industriel est à la fois issu de notre histoire en matière d'armement, donc il y a un pôle militaro-industriel qui ne demande qu'à être conforté dans l'Europe de la défense, un tissu d'entreprises formé à l'aune de l'armement, capable de se diversifier sur les nouveaux métiers de l'aéronautique. Tout ce tissu, à moins d'une heure de Paris, moins d'une heure de Lyon, dans des conditions de vie pour les salariés tout à fait intéressantes, puisque, d'un point de vue urbanisme, aussi bien l'agglomération que le réseau de villes de ce département est capable d'accueillir une population toute nouvelle et importante, sans nuire à la qualité de vie. C'est le potentiel.

Ce potentiel a bien été pris en compte dans les études préalables de RFF parce que, quand on regarde l'impact sur le nombre de voyageurs, on s'aperçoit que le territoire de Bourges est un des territoires qui bénéficient le plus d'augmentation de voyageurs, multipliés par deux ou par trois suivant les parcours. Ceci étant, nous pensons, quand nous regardons les graphiques

sur les moteurs, entre le moteur Île-de-France Sud et le moteur du territoire, nous voyons bien qu'il y a un décalage et quelques 10 minutes gagnées sur les trajets Paris-Lyon font gagner 1 million de voyageurs. Nous nous apercevons par contre qu'il y a très peu de différences, comme vous l'avez évoqué, entre les scénarios Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est.

Il faut savoir effectivement que ces prévisions sont quand même empreintes de beaucoup d'incertitudes. Si nous mettons la loupe sur les calculs pris en compte dans les tableaux, nous nous apercevons que, dans le cas de Bourges, que nous soyons sur le scénario Ouest-Sud, Ouest ou Médian, il n'y a aucune différence dans le nombre de voyageurs. Or sur certains tableaux, nous voyons que les fréquences sont différentes. Pour les entreprises, si je prends uniquement la cible des entreprises, les liaisons avec les aéroports sont importantes. Ce n'est pas pareil d'avoir trois liaisons par jour plutôt que cinq, idem pour l'Ouest, idem pour Lyon.

Donc, il nous semble que ces prévisions sont sous-estimées et cela nécessite de clarifier. Il nous semble par ailleurs, que le scénario Ouest ou Ouest-Sud offre beaucoup plus de possibilités de développement en cas de scénario favorable pour le développement économique, ce qui entraîne derrière l'économie productive, la démographie et le nombre de voyageurs, si nous sommes positionnés par exemple dans un parcours Ouest avec une gare nouvelle qui permet d'irriguer plus facilement les territoires et d'avoir un accès par l'autoroute facile. Nous avons le sentiment que nous avons des différences de potentiel de développement local qui ne sont pas prises en compte dans les prévisions de voyageurs que vous évoquez et qui conditionnent derrière tous les calculs économiques qui nous sont présentés.

Liliane PAUTROT : Merci. Un certain nombre de questions pour le maître d'ouvrage. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Il y a donc eu plusieurs questions sur des thématiques très différentes. Nous allons peut-être revenir sur l'évocation de la forêt de Tronçais. Dans les scénarios Ouest, Médian et Est que nous voyons sur le haut de la carte, la forêt de Tronçais n'est effectivement pas concernée. En revanche, nous voyons sur l'Ouest de la carte que le scénario Ouest-Sud présente une option de passage sous laquelle est située la forêt de Tronçais. C'est quelque chose qui ne pouvait pas être évité parce qu'en essayant de décaler soit au Nord, soit au Sud cette option de passage, nous avons d'autres contraintes, la vallée du Cher, la Champagne berrichonne, qui sont des enjeux environnementaux encore plus importants, en tout cas à dire d'experts. C'est pour cela que l'option de passage a été dessinée ainsi à ce stade du dossier.

Vous avez également posé une question sur les temps de trajet. Deux points d'éclairage là-dessus : les temps de parcours présentés sont des temps de parcours théoriques et sans arrêt. Théoriques, cela veut dire que c'est un calcul, à ce stade, une longueur et une vitesse qui donnent le temps qui peut être envisagé. À ce stade évidemment, nous n'avons pas la desserte très fine, nous ne pouvons pas avoir la durée précise. Donc, nous sommes sur un temps théorique, arrondi à cinq minutes pour être présenté à ce stade. Je disais sans arrêt, parce que le TGV s'arrêtera quand même dans certaines villes successivement, il n'ira pas directement dans chacune des villes. Cela signifie que certains temps de parcours seront allongés dans la réalité, en comptant les arrêts dans les villes qui peuvent la précéder. À ce stade, comme nous n'avons pas la desserte précise pour chaque scénario, la seule façon de les comparer objectivement était de montrer ce que pouvait faire l'infrastructure, donc le temps théorique sans arrêt, mais effectivement, il faudrait ajouter quelques minutes à chaque arrêt pour avoir le temps réel.

Donc la vitesse utilisée, puisqu'il y avait cela derrière votre question, Madame, pour tous ces calculs, c'est la vitesse de référence française aujourd'hui, de la grande vitesse, de 320 km/h. Il se pose des questions sur le fait d'aller plus vite à 350 ou 360 km/h. Nous ne l'écartons pas, nous sommes prêts à le regarder dans la suite des études si les acteurs le souhaitent en

général et si les progrès technologiques le permettent. À ce stade, nous n'avons pas de retour suffisant d'expérience sur ce type de vitesse pour pouvoir produire des données fiables à un débat public. Nous aurions pu donner des choses, mais que nous maîtrisons mal et qui pourraient s'avérer fausses dans quelques années et donc remettre en cause ce que nous avons pu dire en public. Les exemples récents d'accidents ou de limitation de vitesse qui ont été dictées par les autorités en Chine montrent que la très grande vitesse reste à maîtriser. C'est quelque chose que nous gardons à l'esprit mais qui ne pouvait pas servir de base au débat.

Vous posiez aussi une question sur les conséquences d'une ligne à grande vitesse sur les petites lignes. Là, nous avons déjà une conséquence très directe, c'est que nous avons toute une série de sections de réseaux existants qui font partie du projet. J'ai bien dit tout à l'heure que les travaux nécessaires pour la circulation des TGV seront réalisés. Donc, de fait, déjà, toutes ces lignes seront améliorées – nous parlions de l'électrification de Bourges-Montluçon tout à l'heure – dans le cadre du projet.

De toute façon, RFF a deux missions aujourd'hui, qui lui sont dictées par les pouvoirs publics. La première est l'entretien et la rénovation du réseau existant, et la deuxième est le développement du réseau, les lignes à grande vitesse en particulier. Nous sommes engagés dans le plus grand plan de rénovation du réseau qui n'a jamais existé et chaque année, RFF dépense 3 milliards d'investissements sur le réseau, 2 milliards pour la rénovation du réseau existant et 1 milliard pour le développement de nouvelles lignes. Nous sommes vraiment sur une priorité au réseau existant. Cela signifie que le développement de ces nouvelles lignes implique pour RFF un financement à hauteur de ce que le projet va lui rapporter, cela ne veut pas dire que RFF aura moins de moyens sur le réseau existant.

J'ai entendu une question sur la desserte de Gien posée par Monsieur Gorce. C'est une question qui a déjà été évoquée, que nous notons et que nous pourrions tout à fait regarder techniquement dans le cadre d'études ultérieures, si les scénarios Médian ou Ouest devaient être retenus. Cela implique effectivement un coût supplémentaire, avec la construction d'un tronçon nouveau et une desserte à réexaminer pour des dessertes de TGV comme prévu ou une desserte Gien et Nevers centre. C'est quelque chose que nous pourrions effectivement intégrer dans les conclusions du débat.

Je voulais revenir sur les observations que faisait Monsieur Brunaud sur les études de trafic. Les études de trafic sont bâties sur un potentiel de déplacement, en général, à l'horizon 2025, et quelle part de ces déplacements pourrait utiliser la ligne à grande vitesse, en fonction des caractéristiques de la ligne à grande vitesse à cet horizon, du réseau routier à cet horizon, etc. Donc, les modèles nous donnent des capacités, des potentiels d'utilisation, des potentiels voyageurs qui dépendent, pour la LGV, du temps de parcours calculé à ce stade. Autrement dit, vous évoquez un potentiel de voyageurs pour Bourges équivalent, dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et médian. C'est tout à fait logique puisque nous voyions sur les temps de parcours tout à l'heure que nous sommes entre 55 minutes et 1 heure pour Bourges, donc le modèle, très logiquement, donne un potentiel de voyageurs équivalent.

Concernant les fréquences, nous avons vu que, selon la construction de la desserte, nous pouvions avoir des hypothèses de fréquences différentes, c'est ce que le tableau montrait tout à l'heure.

Sur l'aménagement du territoire, nous avons besoin d'entendre et de comprendre quelle définition entendent donner les acteurs locaux de l'aménagement du territoire et l'éventuelle contribution de la ligne nouvelle en la matière. À ce stade, si nous avons la même gare de départ, la même gare d'arrivée et le même temps de parcours, très logiquement, le modèle de trafic considère que les scénarios sont équivalents pour la ville concernée. C'est pourquoi nous avons besoin de l'argumentation des acteurs locaux sur l'aménagement du territoire.

Liliane PAUTROT : Merci. Je vous rappelle que vous avez la possibilité de poser des questions écrites.

Pierre KALUZNY, président de l'Association de protection du confluent de la Loire et de l'Allier et de ses environs : La grande vitesse est superflue, la très grande vitesse est inutile, voire dangereuse. Elle crée un clivage dans la population entre l'élite circulaire, privilégiée, qui ne paye pas le billet ou qui a les moyens de s'offrir un billet cher, et le reste de la population qui roulera dans des trains déclassés, plus lents qu'aujourd'hui. Pourquoi le créneau de vitesse de 200 à 250 km/h sur lignes rénovées, modernisées, n'est-il pas plus exploité en France ? La présentation de RFF soumise au débat public nous paraît partielle. Elle essaie de montrer qu'il n'y a pas d'alternative. Les impacts négatifs sont vraiment sous-évalués.

Le calcul de saturation de la ligne actuelle TGV Paris Lyon par RFF doit être revu, puisque nous avons d'autres études qui montrent la possibilité d'une multiplication du nombre de voyageurs sur la ligne actuelle. Au Japon, on fait voyager quatre fois plus de voyageurs sur une LGV. Le rapport Mariton, rapporteur de la Commission des finances de l'Assemblée nationale, remet en cause, sur les dernières lignes LGV construites, les projections de RFF.

La mise en balance du projet LGV POCL avec une modernisation des lignes classiques, qui apporte un vrai maillage du territoire, notamment pour les villes moyennes jusqu'aux bourgs de campagne, a été trop vite éliminée. Une étude socioéconomique complète de cette alternative, avec un volet développement économique des territoires, aurait dû être réalisée. Pour rappel, la modernisation d'une ligne coûte 2 millions d'euros. La construction d'une LGV coûte 20 millions d'euros du kilomètre.

Pour sortir du couple LGV-TGV, il faut sortir du couple LGV-TGV, les TGV peuvent rouler sur des lignes classiques, rénovées, à des vitesses qui mettront les villes concernées de gare à gare en centre-ville à des temps quasiment équivalents au projet POCL. Les lignes LGV participent à l'aménagement du territoire par la mise en compétition des différentes strates de ce territoire. Toutes les études montrent qu'elles poussent à la polarisation et à la métropolisation, donc concourent au désert français, au vidage des villes moyennes et des territoires ruraux. Contrairement au discours ambiant, qui essaie de faire croire aux liens entre création d'une LGV et développement économique sans en faire la démonstration, il n'y a pas de relation mécanique entre les grandes infrastructures de transport et effets structurants du territoire. Les gares ex-urbanisées n'ont jamais entraîné de développement économique. Les zones d'activités créées autour des gares de TGV comme celles de Vendôme, Mâcon, le Creusot, etc., restent désespérément vides.

L'argument de réduction de l'émission des gaz à effet de serre ne tient pas, puisqu'il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser ceux émis par la construction et l'exploitation de la ligne. En 2040, il sera trop tard pour compenser le changement climatique. Face à ce problème, il faut d'abord s'attaquer à réduire les transports routiers de marchandises, ce qui ne semble pas être la préoccupation actuelle, notamment par la mise en place du fret ferroviaire.

Une LGV sectionne le territoire pour les habitants, pour la faune, pour la flore. Elle accentue la perte de diversité et ruine toute tentative d'établissement de trame verte.

J'en termine par la déclaration de M. Pépy : « Le TGV, c'est formidable, mais de grâce, mieux vaut arrêter d'en faire une religion et de vouloir couvrir la France de nouvelles lignes à 80 milliards d'euros au nom du progrès et de l'égalité. Trop de TGV risque de précipiter à grande vitesse la faillite du rail. » .

Liliane PAUTROT : Merci.

Colonel Laurent RATAUD, commandant la base aérienne 702 et la base de Défense de Bourges-Avord : Je suis d'origine pilote de chasse, donc, sur la vitesse, j'ai d'autres opinions, mais ce n'est pas là le débat. Je représente la base aérienne d'Avord qui, en termes d'emplois, est le premier employeur du département puisque 2 400 personnels travaillent sur le site. C'est un site majeur pour l'armée de l'air, que je représente et pour la défense en général. C'est un site majeur parce que c'est une implantation pérenne. Dans la défense, actuellement, il se passe beaucoup de choses et le site d'Avord a un avenir dans les restructurations actuelles. C'est un site stratégique, puisqu'y sont conduites des missions importantes autour de la dissuasion nucléaire ou de la mise en œuvre des avions AWACS qui ont opéré récemment au-dessus de la Libye.

Alors, pourquoi notre base aérienne a-t-elle besoin du TGV ? D'abord, pour participer de son désenclavement fonctionnel. Les entités de la défense aujourd'hui, avec la restructuration globale du ministère, ce sont des grands pôles, des bases de défense. Quand on regarde une carte de ces bases de défense, les liens fonctionnels dont nous avons besoin aujourd'hui ne passent plus dans des déserts militaires, mais par des grands pôles que sont aujourd'hui la région parisienne, Orléans, Bourges Avord ou Clermont-Ferrand.

Ce besoin du TGV n'est pas seulement pour le fonctionnement actuel, il est aussi et surtout une condition du développement du site de la base aérienne. Il est prévu, à horizon 2020, si on arrive à ce désenclavement, une augmentation et une densification du site. Nous parlons de +500 personnes. Aujourd'hui, ce développement se heurte au handicap des infrastructures locales, qui sont un frein pour la venue du personnel militaire en général sur la région. Le paradoxe aujourd'hui de ma base aérienne est que je suis un des plus gros employeurs mais j'ai du mal à réaliser mes effectifs, parce que les personnels ne souhaitent pas venir dans la région, à cause du problème de l'emploi des conjoints, du manque d'infrastructures et du manque de liaisons rapides avec l'ensemble de la métropole.

Pour améliorer le fonctionnement actuel de notre organisation, mais aussi pour pouvoir se développer, la base aérienne 702 privilégie deux scénarios, le scénario Ouest-Sud, avec la construction d'une gare nouvelle qui serait idéalement située en périphérie Sud de Bourges, puisqu'elle est à la confluence de ce qu'on appelle le pôle militaro-industriel de Bourges, avec la DGA, l'armée de terre et l'ensemble des industries de défense. Le deuxième scénario privilégié est le scénario Ouest, dans sa variante Bourges Sud.

Liliane PAUTROT : Merci.

Michelle RIVET, Vice-présidente de la région Centre, chargée du développement rural : Je suis aussi élue du Sud du Cher. Je voudrais poser la question, comme Pierre Kaluzny, de la pertinence de ce projet. Tout le monde semble dire que c'était évident, mais un certain nombre de questions se posent. La première, qui a été évacuée très vite, est celle du coût de ce projet. Apparemment, la région sera appelée au financement et je n'ai pas souvenir que c'est ce que nous avons décidé. En particulier, cela veut dire que tous les habitants seront appelés à financer cette ligne LGV.

Qu'est-ce que cela va apporter pour le territoire ? En terme environnemental, c'est soit la Sologne, soit, peut-être pas Sancerre, mais au moins Menetou Salon. Nous n'avons pas beaucoup parlé de l'agriculture, mais des terres agricoles vont être concernées, des fermes vont être démantelées.

Ensuite, en termes d'aménagement du territoire, n'y aurait-il pas mieux à faire avec tout cet argent ? J'ai entendu qu'on nous disait que, quand il y aurait le TGV, on nous referait les lignes. J'habite près de Saint-Amand, donc nous verrons une amélioration de cette ligne Montluçon-Bourges. Pourquoi pas maintenant ? Pourquoi faut-il attendre dans 20 ans ? D'ici un mois, nous aurons sur cette ligne Montluçon-Vierzon deux fois moins de trains.

Donc, je suis extrêmement sceptique sur l'utilisation des finances publiques sur ce POCL. Pourquoi, et cela a été évoqué par deux personnes, une sur le POLT et l'autre sur l'axe Genève-Nantes. Ces deux axes sont des axes majeurs pour notre département, qui se croisent à Vierzon, pourquoi ne mettons-nous pas tous nos financements là-dessus, pour améliorer les dessertes et la situation de notre département ? Si nous améliorions ces axes-là, nous pourrions peut-être aller plus vite. Les temps de parcours seraient sans doute améliorés parce que, là aussi, je suis assez sceptique. Nous avons parlé effectivement d'un temps de 55 minutes. Vous avez précisé que c'était sans arrêt. Il n'y aura pas de train sans arrêt de Paris à Bourges, donc je pense que, sur les temps de parcours, ce que nous allons gagner sera quand même très relatif et ce, d'autant que nous n'avons pas trop de renseignements sur la situation des gares, qui pourraient être à l'extérieur.

Enfin, je voudrais quand même préciser que, pour les habitants de ce territoire, si nous voulons prendre le train, nous voulons aussi que ce le soit dans de bonnes conditions financières et le TGV, c'est plus cher. Donc, quand on parle d'aménagement du territoire, il faut aussi tenir compte de la situation financière des personnes.

Liliane PAUTROT : Parmi les éléments que vous soulevez, je rappelle que l'importance ne nous en avait pas échappé à la Commission, puisque nous organisons une réunion thématique sur le financement à Orléans. Vous parlez des terres agricoles, ce sera évoqué également à une réunion thématique sur l'environnement. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Plusieurs interventions concernaient l'amélioration de l'existant. Je voulais bien rappeler la position de RFF, qui est de présenter l'état de ses réflexions par rapport à des objectifs qui avaient été fixés dans le cadre de la loi et qui avaient été déclinés concrètement par le ministre des transports. C'est la réponse à cette commande qui est présentée aujourd'hui, ce qui ne signifie pas que nous ne pouvons pas imaginer identifier d'autres idées. Celle de l'amélioration de l'existant est quelque chose que nous avons regardé, en essayant de coupler l'amélioration de l'existant sur Paris-Limoge-Toulouse, sur Paris Clermont-Ferrand et sur la ligne à grande vitesse existante en doublant peut-être même partiellement la ligne à grande vitesse sur place entre Paris et Lyon. Une étude est à la disposition du public sur le site Internet de la Commission, qui montre le champ des possibles.

Nous avons bâti différents scénarios en faisant plus ou moins d'améliorations éventuelles sur ces différents axes. Le scénario le plus volontariste atteint près de 7 milliards d'euros d'investissement, nous sommes toujours dans une somme très conséquente, mais ne permet d'atteindre aucun des objectifs qui avaient été fixés. On ne fait pas Paris-Clermont en 2 heures, on ne double pas Paris-Lyon de façon satisfaisante, on ne dessert pas Bourges, Orléans et les villes du Grand Centre par la grande vitesse ferroviaire, etc.

Si le débat amène à réinterroger ces objectifs, c'est quelque chose que nous pourrions voir, mais à ce stade, ce n'est pas un scénario qui permet de répondre aux objectifs qui avaient été fixés.

Après, sur d'autres points, Monsieur avait souligné en particulier le temps de retour pour les émissions de gaz à effet de serre. Entre 14 et 21 ans après la mise en service de la ligne, nous aurons compensé les émissions de gaz à effet de serre de la construction grâce au TGV. Nous avons, sur une durée d'exploitation de 50 ans, des économies d'émissions de gaz à effet de serre comprises entre près de 8 et 14 millions de tonnes équivalent CO₂. Donc, effectivement, c'est un point que nous pouvons qualifier de positif dans tous les scénarios pour le projet.

Madame, vous évoquiez le coût en disant que la région Centre serait appelée au financement et que cela n'a pas été décidé. Effectivement, je confirme que nous ne sommes pas du tout dans le temps du financement du projet. J'expliquais tout à l'heure comment un projet de LGV de ce type se finance jusqu'à maintenant. Ce qui a été dit tout à l'heure, c'est la façon

dont aujourd'hui, nous finançons un projet avec deux sources de financement, le voyageur nouveau et le contribuable. Tout reste à faire pour la LGV POCL si le projet doit se poursuivre.

Liliane PAUTROT : Merci.

Pierre TROSVIN, citoyen de Bourges : J'habite ce canton. Je crois que le TGV Centre est un atout pour l'avenir. C'est un atout pour l'aménagement du territoire central de notre pays. Il doit contribuer à une politique volontaire d'aménagement du territoire qui profite autant aux communications locales qu'aux liaisons à grande distance. En effet, le TGV centre manquerait à sa vocation s'il ne fonctionnait pas dans une synergie la plus complète avec les liaisons locales et interrégionales existantes, l'axe transversal Nantes-Bourges-Lyon et l'accès radial Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Je partage l'analyse du CESER Centre qui souligne la nécessité d'intégrer la liaison POLT et sa modernisation dans l'ensemble du projet. Je partage aussi l'avis des collectivités locales du département et de la région Centre qui ont compris l'outil de développement que représente le TGV Centre et la nécessaire complémentarité avec les réseaux de transport existants pour renforcer l'effet réseau. Dans les prévisions de trafic sur le scénario Ouest-Sud, n'est pas pris en compte l'apport que pourrait constituer la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. C'est la raison fondamentale qui motive le choix des tracés Ouest-Sud et Ouest.

Enfin, je dirais que le TGV Centre et aussi un instrument d'attractivité pour les régions centrales. Il inscrit le territoire central dans le cap européen et même mondial, avec la desserte des principaux aéroports. Cette vision transnationale des communications est indispensable pour donner toutes leurs chances aux régions centrales. Ouverture vers le Nord de l'Europe, mais aussi le Sud, le TGV va contribuer à accroître leurs débouchés et les installer dans un espace aux dimensions européennes de 300 millions d'habitants.

C'est pour cette raison que nous ne pouvons fonder notre choix dans une approche seulement technico-financière, de gains de quelques minutes ou de quelques centaines de millions d'euros.

Quant aux questions du financement des grandes infrastructures de transport, dont les lignes à grande vitesse, les besoins de financement sont immenses, près de 200 milliards d'euros d'ici 2020, 300 milliards d'euros à l'horizon 2030. Donc, il faut que l'État et l'Europe dégagent des ressources plus importantes pour l'aménagement du territoire et la programmation des infrastructures. S'agissant de l'État, la privatisation des autoroutes a été une faute qui prive la collectivité nationale de capacités d'investissement pour moderniser ses réseaux de transport.

Il faut aussi, je crois, une réforme bancaire, avec la création d'un pôle financier public pour le financement des grands travaux.

Didier THILLET, président de l'association TGV Berry Limousin Pyrénées : Bonsoir. J'espère qu'on se souvient de nous à RFF. Nous avons suivi les 26 réunions du Poitiers-Limoges et je ne comprends pas que RFF n'ait pas encore compris qu'il fallait raccorder Châteauroux au plus près de la ligne POCL, maintenant, alors qu'à l'époque, il était hors de question de mettre les Auvergnats sur la grande vitesse, ils étaient largement bien desservis avec 3 heures de transport, propos de Monsieur Salin, Réseau Ferré de France. Si vous raccrochez Châteauroux au plus près de la ligne POCL, ce que nous demandons, Limoges sera à 2 heures de Paris. Il faut bien vous mettre cela dans la tête, car chez Systra, par la voix de Monsieur Rabuel qui, lui, comprend très bien le problème, il est exactement sur notre position, c'est-à-dire Châteauroux à 1 heure de Paris, Limoges à 2 heures de Paris.

Donc, le Poitiers-Limoges, c'est-à-dire 2 milliards d'euros qui sautent et, par les temps qui courent, nous n'avons pas besoin, nous avons assez d'argent à donner aux Grecs sans avoir à le mettre dans une ligne qui est un peu débile. Cela, tout le monde le sait depuis maintenant 2006. Voilà 12 ans que nous luttons sur ce projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges et le meilleur moyen de mettre Limoges à 2 heures de Paris, c'est de passer par le Centre, que ce soit Bourges ou Châteauroux. Il est tout à fait normal que Bourges soit desservie par la grande vitesse. Dans notre projet, si vous reprenez le dossier, Monsieur Allary, vous verrez que nous avons toujours inclus Bourges dans notre projet, ainsi que Clermont-Ferrand. À l'époque, les chiffres que nous donnions pour valider notre projet, nous étions la risée. Voilà bien que maintenant, les chiffres que donne Réseau Ferré de France, cela devient génial. On se demande pourquoi.

Donc, utilisez le barreau Ouest ou Ouest-Sud et plus précisément Ouest-Sud, comme cela tout le monde sera bien servi et tout le monde sera content, parce que de toute façon, il n'y a pas d'autre solution. La SNCF étant maintenant un transporteur, elle a donc besoin de voyageurs pour rentabiliser son mode de transport. Le seul moyen d'avoir une validation d'un nombre de voyageurs importants est de passer au Sud de Bourges. Vous le savez très bien mais, bien sûr, lorsque je vous entends parler, cela nous fait remonter cinq ans en arrière. Nous rajeunissons de cinq ans, nous vous remercions, mais ce sont les mêmes arguments que nous avons entendus pendant 26 réunions sur le projet Poitiers-Limoges. Je vous remercie.

Liliane PAUTROT : Merci.

Mounire LYAME, assistant parlementaire du député du Cher Jean-Claude Sandrier, représentant de l'association Urgence ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : Bonsoir. Je représente Jean-Claude Sandrier. Simplement, je vais rebondir sur ce que vous avez dit, Monsieur Allary, sur les coûts socioéconomiques, le POLT aide le POCL. En termes de voyageurs, j'ai été sensible à vos propos concernant le Poitiers-Limoges. Vous avez dit qu'il se ferait après 2020 et, à chaque fois, vous avez utilisé le conditionnel. Je ne pense pas que ce soit banal. Vraiment, c'est une hypothèse. Donc, il faudrait envisager l'hypothèse selon laquelle le barreau Poitiers-Limoges ne se fait pas. Cela veut dire que nous reportons automatiquement les 1 million de voyageurs, selon vos études à RFF, de Toulouse-Paris, vous les reportez sur le POCL, donc nous avons déjà 1 million de voyageurs en plus sur l'axe POCL.

Ensuite, partout, vous raccordez POCL à POLT. Le raccordement le plus juste, le plus efficace est avec les scénarios Ouest-Sud et Ouest. Vous voulez de l'aménagement du territoire ? Vous voulez qu'on vous explique ? Je vais vous expliquer par des exemples concrets. L'axe POLT, c'est la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui traverse dix départements. Elle dessert 30 départements. Ce sont 5 millions d'habitants. Il y a huit nœuds ferroviaires, quatre transversales. Cela, c'est de l'aménagement du territoire. Rapprocher aussi l'Arc atlantique de la vallée du Rhône, via le bon raccordement, via le scénario Ouest-Sud et Ouest, entre la transversale Nantes Lyon et aux alentours de Bourges Vierzon pour accrocher le POCL, c'est aussi de l'aménagement du territoire. Enfin, en termes environnementaux, pareil, sur le report modal, nous y gagnons puisque vous savez que l'aérien et le routier, c'est ce qui consomme, qui est énergivore et qui provoque le plus d'émissions de gaz à effet de serre. Via l'aménagement du territoire, avec un bon raccordement entre POCL, POLT et Nantes-Lyon, là, nous avons un bon report modal.

Enfin, je voudrais revenir simplement sur la question des 10 minutes. Pour 10 minutes en moins, nous avons 1,4 million de voyageurs sur les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Cela me paraît simplement surestimé. Ce n'est pas pour 10 minutes que nous aurons 1,4 million de voyageurs en moins. Au final, s'il s'agit simplement de dédoubler l'axe Paris-Lyon, inutile de faire des réunions publiques, faites un trait entre Paris et Lyon directement, on oublie l'aménagement du territoire et, au moins, vous avez votre ligne.

Liliane PAUTROT : Monsieur Allary, des réponses.

Thomas ALLARY : Nous sommes sur des sujets communs qui se rapprochent à nouveau, avec à nouveau cette problématique que nous retrouvons, Poitiers-Limoges, la ligne historique POLT et le projet POCL. Donc, j'insiste vraiment sur le fait que tout ce que vous venez de dire, nous l'entendons, je crois même pouvoir dire que nous le comprenons. À nouveau, aujourd'hui, nous sommes en débat public pour expliquer comment POCL a été bâti, à partir de quels objectifs et dans quel contexte. Le projet Poitiers-Limoges existe dans la loi, il est prévu avant 2020. Le conditionnel que j'utilise concerne POCL, parce que nous ne savons pas ce qui va se passer pour POCL à l'issue du débat public, donc je parle au conditionnel, mais il est bien prévu dans la loi que la ligne Poitiers-Limoges soit réalisée avant 2020, avant POCL.

Poitiers-Limoges : ce sont des objectifs de desserte de Limoges et du Sud de Limoges, Brive Cahors, et un objectif d'ouverture du Limousin vers la façade atlantique.

POCL : c'est un objectif de doublement de Paris-Lyon et de desserte à grande vitesse du Centre de la France. Nous sommes sur des fonctionnalités qui sont totalement différentes, nous sommes sur des inscriptions dans la loi qui sont différentes, nous sommes sur des timings différents. Cela explique pourquoi les études prennent en compte l'existence de Poitiers-Limoges et donc, effectivement, aucun gain de trafic sur POCL destiné à Limoges. C'est légal, c'est la loi et c'est comme cela que c'est pris en compte.

Ceci dit, derrière tout cela, nous entendons aussi toujours la question du raccordement, de POCL à POLT. J'insiste à nouveau sur le fait que ce raccordement est prévu dans tous les scénarios et il est prévu d'une façon relativement homogène, puisque les temps de parcours permis jusqu'à Châteauroux, puisque c'est la ville qui serait desservie sur POLT grâce au niveau projet, sont sensiblement équivalents. Ici, tout à l'heure nous voyions ceux pour Bourges, maintenant nous voyons ceux pour Châteauroux. Entre Paris et Châteauroux, en tout cas dans les trois premiers scénarios, nous avons vu tout à l'heure que le scénario Ouest irait un peu plus loin, nous sommes sur 1 h 20, 1 h 20 et 1 h 25. Nous sommes sur quelque chose de relativement homogène et donc, effectivement, pour le voyageur, un temps de parcours quasi équivalent, une même gare de départ, une même gare d'arrivée, nous sommes sur quelque chose, en termes techniques, en termes de trafic, qui est identique.

Donc, nous entendons ce que vous dites, ce raccordement POCL-POLT est prévu, dans tous les scénarios et il est prévu de façon relativement homogène.

J'ai bien noté que vous trouviez que 10 minutes de temps de parcours associées à un gain de près 1,5 million de voyageurs vous semblait beaucoup. Nous répondons vraiment à des modèles éprouvés. Donc, pour chacun, cela peut nous interpeller. Pour certains, 10 minutes ce ne sera pas intéressant, pour d'autres cela va l'être. L'observation sur les trafics réalisés montre qu'un gain de 10 minutes de temps de parcours est extrêmement bénéfique et extrêmement attendu par les voyageurs dans leur globalité. À nouveau, nous sommes effectivement sur un modèle statistique mais, pour le coup, sur du constat et pas sur de la prospective.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF : Nous pouvons remettre le tableau sur les temps de Châteauroux, parce que nous avons parlé des temps vers Paris, mais c'est vrai aussi vers Lyon. Cela s'explique aussi par l'infrastructure elle-même. Vers Paris, tous les scénarios permettent à peu près les mêmes temps, parce que nous avons le raccordement, soit au niveau du Nord de Vierzon, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, soit au niveau du raccordement Bourges-Châteauroux dans le scénario Médian et effectivement, le scénario Est est moins performant parce qu'il ne prévoit qu'un raccordement au niveau d'Orléans, donc un plus long parcours sur la ligne existante.

Nous retrouvons à peu près la même idée dans le cas de la liaison vers Lyon, puisque nous apportons la grande vitesse jusqu'à la ville de Bourges et, à partir de Bourges, nous avons de nouveau le même effet équivalent pour toutes les villes de l'axe POLT.

Liliane PAUTROT : Merci.

François BONNEAU, président de la région Centre : Merci d'organiser ce débat supplémentaire. Nous avons eu l'occasion d'avoir un débat avec une même assistance. C'est vrai que c'est très important que les habitants de la région, les habitants des départements, se mobilisent autant.

Je voudrais tout d'abord tenter de vous faire partager une réflexion générale. Je crois, et ce n'est pas pour faire de l'histoire, qu'à la fin du XIXe siècle, nous nous sommes posés la même question que celle que nous nous posons actuellement, de savoir comment le réseau des trains allait desservir les villes, allait les mettre en connexion les unes avec les autres, et nous avons vu apparaître progressivement quelque chose de très certainement trop fortement étoilé autour de Paris. En tous les cas, ce que nous avons vu un demi-siècle après, c'est que les espaces qui étaient par trop restés à l'écart de ces lignes étaient très durablement pénalisés.

Je dis cela pour, deuxième considération, essayer de prendre en compte la réflexion qui était celle portée par un certain nombre d'intervenants, entre le long terme et l'immédiat. Devons-nous opposer le long terme à l'immédiat ? Je ne le pense pas. Je pense que nous devons avoir cette double exigence, parce qu'elle est extrêmement importante par rapport au développement durable et par rapport au développement des territoires : exigence d'une modernisation la plus rapide possible de la proximité, des omnibus, des TER, des trains intercitys, trains d'équilibre du territoire, et une vision sur le long terme. L'un ne doit pas exclure l'autre. Ce soir, nous sommes invités à une réflexion sur le long terme.

Le deuxième élément de considération que nous devons avoir par rapport à cela, c'est celui de l'aménagement du territoire, Monsieur Allary, vous le disiez tout à l'heure. Aménagement du territoire, qu'est-ce que cela veut dire quand on réfléchit vraiment à cela ? Cela veut dire qu'à l'évidence, les lignes à grande vitesse, telles qu'elles ont été pensées par des décisions du passé, ont laissé au Centre de la France – et cela va au-delà de la région Centre, et j'ai entendu tout à l'heure la réflexion de Gaëtan Gorce, cela va au-delà des limites du Centre de la France – une grande zone blanche.

Cette zone blanche, pour la région dont j'ai la responsabilité en tant que président, cela s'appelle le Loiret et Orléans, cela s'appelle le Cher et Bourges, cela s'appelle l'Indre et Châteauroux et, au-delà, j'ai bien entendu la mobilisation de Nevers, de Montluçon, etc. Nous avons cette zone blanche.

Je tiens à dire ici que la région Centre tient très fort à ce que la décision qui sera prise soit une réparation par rapport à des décisions du passé et que, très directement, Orléans doit être sur cette ligne, Bourges doit être sur cette ligne et qu'avec le lien avec le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nous devons avoir une irrigation de l'Indre.

En même temps, parce que j'ai parlé de l'aménagement du territoire dans son ensemble, j'entends qu'il convient de rechercher, et c'est l'intérêt de ce débat et des expressions croisées et multiples, les solutions, il y en a certainement, qui permettront de prendre en compte le Centre dans son ensemble, non pas seulement en tant que limites administratives de la région Centre, mais aussi la problématique du Nivernais, de la Nièvre, etc.

Le débat est essentiel, nous devons le tenir, mais je souhaite en conclusion qu'il soit acté que nous ne sommes pas forcément sur quatre scénarios fermés, parce que les expressions des uns et des autres doivent nous amener, au-delà de la présentation de ces quatre scénarios, à

trouver la solution la meilleure pour l'irrigation. En tous les cas, pour ce qui nous concerne, nous avons pris position dans la région en faveur des scénarios Ouest-Sud et Ouest. À partir de cela, nous sommes bien évidemment ouverts à la recherche des solutions qui pourraient répondre à la problématique globale du Centre de la France.

Alain RAFESTHAIN, Président du Conseil général du Cher : Le Conseil général, pour ce qui le concerne, tiendra dans une semaine, le 10 novembre, une Commission générale pour permettre de déterminer de manière collective, avec l'ensemble des Conseillers généraux, un cahier d'acteurs. Néanmoins, je crois pouvoir dire sans risque particulier qu'il y a, au sein des élus du Conseil général, toutes sensibilités confondues, une unanimité en faveur de ce projet POCL.

Unanimité parce que nous pensons, comme cela a déjà été remarqué ici, que nous n'avons pas le droit de laisser passer une opportunité qui a peut-être été négligée dans le passé et en particulier au XIXe siècle.

Unanimité parce que nous pensons qu'il est tout à fait possible avec ce projet de concilier un certain nombre de nécessités. Nous avons beaucoup parlé des temps de trajet. Ce n'est pas, à notre sens, le seul intérêt de ce projet de ligne à grande vitesse. Je crois que tout autant, il nous faut réfléchir à l'accès direct aux aéroports parisiens et réfléchir également à l'interconnexion avec les autres réseaux à grande vitesse qui irriguent la France et l'Europe. Je crois que pour notre territoire, c'est aussi essentiel et important.

Unanimité parce que nous avons bien compris que, pour qu'une ligne puisse circuler à grande vitesse, il faut que le nombre d'arrêts soit relativement limité et que, par conséquent, la complémentarité avec les réseaux déjà existants est indispensable. J'ai entendu avec intérêt que cet élément était bien pris en compte par RFF. Il est tout à fait important que nous restions en complémentarité avec le POLT, en complémentarité avec le Nantes-Lyon, puis également en complémentarité avec cette ligne existante qui vient du Sud, depuis Montluçon, qui dessert Saint-Amand et qui vient à Bourges. Tout cela, pour nous, ce sont des éléments qui sont particulièrement importants.

Ayant dit cela, je constate que nous ne gagnerons pas les uns contre les autres. Il est clair que nous ne pouvons pas avoir un comportement trop boutique et qu'il nous faut savoir, au contraire, discuter avec les autres et que nous soyons tous gagnants. Cela ne se sait peut-être pas, mais ce travail est déjà assez largement entrepris. Nous avons, avec la ville de Bourges, l'agglomération de Bourges et le Conseil général, cofinancé une étude pour essayer de voir quelle serait la meilleure localisation pour une gare nouvelle ou pour déterminer si c'est l'actuelle gare qui doit être modernisée. Nous avons eu des rencontres avec les autres présidents des autres Conseils généraux, Allier et Nièvre, avec les maires des villes de Bourges, de Nevers et de Moulins, avec les présidents d'agglomération. Ce travail, nous l'avons fait et je dois dire que nous avons eu collectivement une attitude que je crois responsable.

Je vais conclure simplement en posant une question : s'il y a une gare nouvelle dans le Cher, ou ailleurs, ou si nous utilisons une gare existante, il va falloir imaginer les réseaux qui vont permettre de venir dans ces gares, notamment des réseaux routiers. Je souhaiterais savoir si nous prenons bien en compte cette réalité dans les études et si, en termes de coût, cela est bien intégré dans les chiffres qui nous sont annoncés. Cela me semble tout aussi important.

Liliane PAUTROT : Merci.

Jacques ROLLIN : Bonsoir à tous. Je suis usager, contribuable et électeur en Rhône-Alpes, donc très loin de votre région Centre et de Bourges, mais j'ai la chance, dans ma carrière, je ne suis déjà pas tout jeune, d'avoir pu voyager partout en France et d'avoir résidé dans de nombreuses régions de France. Aucune région de France ne m'est inconnue.

Je voudrais dire que tous les tracés sont intéressants au plan technique, mais ils ont des vocations différentes, derrière l'homme qui les a positionnés sur la carte. Est et Médian sont faits pour aller très vite de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ils ne servent pas principalement la cause des régions, je dis bien des régions, du cœur de France. Or, s'il y a une bataille à mener ensemble, et c'est très difficile parce que les régions se connaissent un peu, deux à deux, mais c'est très difficile d'entreprendre une action d'envergure nationale, parce qu'il s'agit de cela, c'est très difficile de mettre d'accord tout le monde.

Je voudrais dire que le barreau Est-Ouest, la transversalité, s'il n'est pas inclus dans le projet POCL est, qu'on le veuille ou non, inclus dans le réseau et très lié au tracé Ouest-Sud. D'ailleurs, l'incurvation Ouest et Sud est faite pour cela.

Le Nivernais, le Bourbonnais et Montluçon, Nevers et Moulins sont placés sur une radiale performante (160 km/h, 170 km/h, peut-être 200 km/h). Les gares de Moulins et Nevers ne seront jamais placées en situation miséreuse comme l'est Montluçon, qui est pourtant un bassin industriel de plus de 75 000 habitants et où on peut ajouter également Commeny. Le tracé Ouest-Sud désenclave Montluçon vers Paris, Lyon et l'Atlantique par la transversalité judicieuse et bien située entre Paris, regardez la carte de France, et Narbonne. Ce tracé est comparable à la route Centre Europe Atlantique. Quand nous avons arrêté une philosophie sur la route Centre Europe Atlantique, qui est bien utilisée, qui comporte un éclatement au Nord de Limoges à Bellac, pour aller d'une part sur l'Atlantique Nord, Nantes, Sud Bretagne et sur l'Atlantique Sud, Bordeaux, Espagne, et l'Atlantique Centre, Rochefort, la Rochelle, je ne vois pas pourquoi nous ferions autre chose autrement en matière des liaisons ferroviaires.

Ce que je tiens à préciser, et c'est important, la voie ferrée Centre Europe Atlantique, ex Lyon-Nantes, qui est très mal desservie en longue distance, ce projet de ligne classique est très intéressant et personne ne le conteste. Il permet, de Nevers à Nantes, des vitesses commerciales voyageurs de 106 km/h. Il n'y a pas lieu de doubler cet itinéraire par une LGV à 30 ou 50 km au Sud, en partant de la future éventuelle gare Nevers Sud Chantenay.

Je voudrais conclure que, dans tous les cas de figure, Bourges, qui est en longitude au milieu de la France, mais au milieu haut de la France, doit comporter sur le tracé Ouest et Ouest-Sud, dans tous les cas, une entrée sortie et une desserte en crochet, de façon à ce qu'ils puissent diffuser. Les temps de parcours vers Tours, vers Orléans et vers Nevers sont modestes et devraient malgré tout satisfaire tout le monde.

Liliane PAUTROT : Merci. Plusieurs points, Monsieur Allary. Non, Nous continuons.

Irène FELIX, Vice-présidente du Conseil général et élue de Bourges : Bonsoir. Je crois qu'il est important que, sur ce projet qui est un projet que nous attendons avec beaucoup d'espoir, nous recherchions le progrès le plus large possible. Je voudrais à mon tour insister sur le fait que, dans les documents qui sont présentés au débat, notamment les documents de grand public, nous ne nous limitons pas à la présentation de temps de parcours entre les villes du Centre et Paris. C'est évidemment la direction qui est la plus fréquente et la plus attendue, mais il est tout aussi important pour nous de savoir comment nous irons à Lyon et comment nous relierons l'Ouest.

Si vous avez répondu de façon qui peut se discuter mais en tout cas, vous avez répondu à la question du décrochage de l'arête centrale pour aller vers Bourges, pour aller vers Orléans en venant de Paris, vous ne m'avez pas convaincue sur la façon dont cela fonctionne pour relier vers Lyon, notamment, nos différentes villes. Je crois que c'est un point qu'il faut préciser.

Une clarification que je souhaiterais avoir dans le projet Médian : la carte que vous nous avez présentée au démarrage ne mentionne pas le barreau entre Bourges et Châteauroux, barreau que vous avez évoqué ensuite. Donc, ma question est précise : ce barreau est-il intégré dans les projets de financement ou non ?

En matière d'évaluation des impacts territoriaux, je vous trouve très optimiste concernant Vierzon sur le scénario dit Médian. Je crois que pour l'Ouest du Cher, et je vois le maire de Vierzon à côté, il y a là une différence assez fondamentale entre le scénario Médian et le scénario Ouest. Donc, je voudrais que vous approfondissiez les critères de votre évaluation.

Enfin, dernier point qui concerne la desserte des centres-villes ou la desserte hors des centres-villes. Nous sommes dans un projet qui doit répondre à des critères environnementaux et il y a pour moi une forme de paradoxe à imaginer que nous améliorons grandement la consommation d'énergie sur la distance longue, mais que nous puissions la détériorer sur les distances d'amenées tout autour.

Il me paraît important d'insister sur une étude très approfondie de l'utilisation des gares existantes. Il est parfois argumenté que l'entrée en gare procure des pertes de temps qui seraient dommageables. Inversement, il me semble qu'elle garantit de drainer durablement une clientèle plus importante, parce que nous sommes plus proches du tissu humain, du tissu de la vie des gens et que c'est en soi un argument. Je voulais aussi savoir si, à ce stade, nous pouvions avoir des précisions sur ces différentes hypothèses. Je vous remercie.

Liliane PAUTROT : Nous continuons ? Vous répondez, merci.

Thomas ALLARY : Je vais revenir sur votre toute dernière intervention, Madame, sur les gares, qui rejoignait une question de Monsieur le président du Conseil général sur ce qui est intégré dans les gares nouvelles. Sur les gares nouvelles, à nouveau, à ce stade, nous n'attendons pas forcément un choix, donc je note votre demande d'être plus informés, dans le cadre de nouvelles études, sur l'impact énergétique en particulier gares nouvelles, gares centre.

Pour ce qui est d'amener les voyageurs dans une éventuelle gare nouvelle, par contre, je vous confirme bien qu'une éventuelle desserte routière n'est pas du tout intégrée dans le projet. J'ai bien dit qu'une desserte ferroviaire pouvait l'être. Nous imaginons ces gares nouvelles à l'intersection avec le réseau existant pour desservir les gares nouvelles en TER. En revanche, les éventuelles routes qui permettraient d'y accéder ne sont évidemment pas du tout incluses dans le projet de LGV.

En revanche, ce qui est bien inclus est le barreau dont je parlais entre Bourges et Châteauroux. Sur le schéma qui est vraiment un schéma pour faire passer nos petits TGV, nous ne l'avons pas tout à l'heure, mais vous le retrouvez bien dans les documents soumis au public, le coût est donc bien intégré pour ce barreau dans le scénario Médian. Nous le voyons sur ce que nous appelons un schéma fonctionnel. Là, c'est une schématisation des scénarios. Tout en bas de la carte, nous voyons un petit barreau Bourges-Châteauroux, donc il est bien intégré dans le coût du projet.

Vous avez évoqué Vierzon. De façon générale, toutes les données que nous présentons dans le dossier du maître d'ouvrage, qui est un dossier de 140 pages environ, cela se veut déjà une synthèse des très nombreuses études qui sont sur le site Internet et toutes les données n'ont pas pu y être rassemblées. Pour illustrer les améliorations de temps de parcours, c'est la liaison avec Paris qui a été utilisée. Ensuite, dans chaque réunion publique, dans chaque ville où une réunion est organisée, nous essayons justement de faire le zoom sur l'ensemble des destinations possibles. C'est ce que nous avons fait tout à l'heure pour Bourges, donc nous le ferons en détail à Vierzon. Je peux vous dire en gros que sur Vierzon, nous avons des temps de parcours qui sont assez peu différents entre les trois premiers scénarios. Le scénario Est est effectivement plus éloigné.

Même entre Médian et Est, pour la liaison avec Paris, nous avons des choses un peu différentes. En termes de fréquence, nous avons quelque chose d'un peu moins bon sur le Vierzon Paris, dans les scénarios Médian et Est, mais qui en revanche va être bien meilleur

dans les Vierzon-Roissy et Vierzon-Lille, dans ce qui est nouvellement permis par le projet. Pour le reste des liaisons, Lyon, Marseille ou Nantes, nous sommes sur quelque chose d'un peu plus homogène.

Florent SAINTE FARE GARNOT, maire de Nevers : Bonsoir à tous. Je voudrais d'abord saluer le maire de Bourges, qui nous fait l'amitié de nous recevoir, ainsi que l'ensemble des élus et des acteurs très nombreux qui sont venus ce soir pour cette réunion, vous avez eu une très belle mobilisation à Bourges. Vous savez que nous avons une démarche commune, les villes de Bourges, Moulins et Nevers. Nous avons travaillé ensemble à une proposition. Donc, je vais plaider en ce sens ce soir devant vous, en vous disant qu'au fond, nous devons bien sûr rechercher l'expression des espoirs et des attentes territoriales dans ce projet, mais aussi nous devons veiller à la recherche du possible. De ce point de vue, je crois qu'il faut avoir la lucidité de dire que certains tracés ne permettront pas l'accord politique.

Or s'il n'y a pas d'accord politique, et je crois qu'il est absolument fondamental que nous tous en soyons conscients, il n'y aura pas de TGV. Les choses sont aussi claires que cela. Nous avons l'exemple en ce moment du Nice-Marseille, dont les divisions politiques locales ont produit le blocage. Voilà ce qu'au fond nous promettrait un débat public sur le POCL dans lequel nous ne serions pas en mesure de trouver l'accord. Je voudrais saluer les expressions du département du Cher et de la région Centre ce soir qui, très nettement, ont dit leur intention de participer à une recherche de cet accord.

Les deux tracés qui ne le permettent pas sont le tracé Est, qui est très favorable à Nevers et que pourtant je ne défends pas, parce qu'il est inacceptable pour la région Auvergne et un certain nombre d'autres acteurs ont dit ce soir qu'ils ne l'auraient pas accepté non plus ; l'autre scénario inacceptable est le scénario Ouest-Sud, parce qu'il condamne Nevers et Moulins à vivre, et pour le coup l'expression n'est pas galvaudée, dans un cul-de-sac ferroviaire, puisque nous n'aurions pas de desserte vers Lyon ou vers Clermont-Ferrand en LGV. Dans ces conditions, la région Bourgogne, à l'évidence, ne pourrait pas se sentir à l'aise dans ce projet.

Alors, quelles sont les solutions qui permettent de voir émerger un accord ? Je crois que, plutôt que de nous focaliser sur les tracés qui peuvent nous opposer aujourd'hui, il faut réfléchir en termes de plate-forme politique. Cette plate-forme doit comprendre un certain nombre de fonctionnalités. La première est évidemment Paris-Lyon, ensuite Paris-Clermont et Clermont-Lyon. J'y insiste parce que je sais la sensibilité des Clermontois à cette question. Clermont-Lyon doit être garanti dans d'excellentes conditions. Paris-Orléans, Orléans dans sa liaison vers le Sud, à l'évidence, Roanne qui a exprimé de manière très forte son désir d'avoir le TGV. C'est pourquoi la démarche que nous avons avec le maire de Bourges, avec celui de Moulins est de dire : recherchons au moins deux tracés plutôt que de nous enfermer dans un seul et faisons que dans tous les cas, il passe par Roanne.

La dernière chose : nous sommes à Bourges, à tout seigneur tout honneur, c'est à l'évidence que Bourges, Nevers et Moulins soient bien desservies avec Paris, avec Clermont-Ferrand et avec Lyon. Dans ces conditions, nous gagnerons. Médián et Ouest par Roanne permettent cette plate-forme d'accord.

Le seul point qui reste à discuter est la relation transversale Est-Ouest. Pourquoi ne pas en parler calmement de manière à obtenir cet accord ? Nous n'avons pas le droit de sacrifier le présent et l'avenir, le développement de nos territoires, en n'ayant pas la sagesse de trouver le chemin d'un accord.

Liliane PAUTROT : Merci.

Guillaume BERTRAND : Bonsoir, et merci. Je suis militant ferroviaire à Limoges. Je voudrais dire que je n'oppose pas les projets entre eux, c'est-à-dire que nous avons évoqué

plusieurs fois ce soir la LGV Limoges-Poitiers et nous sommes là dans un débat qui est celui du POCL. Je pense que ces projets ne s'opposent pas mais, au contraire, peuvent être complémentaires et que nous n'avons pas à faire de guerre entre les territoires.

Par contre, ce que je voudrais dire par rapport à RFF, c'est-à-dire que dans ces deux projets, nous avons souffert d'études orientées et trop parisiano-centrées. C'est-à-dire qu'on n'a pas pris assez en compte la dimension transversale qui peut profiter à ces deux projets. Sur le POCL, dans tous les chiffres, il y a les chiffres sur le financement, sur les effets carbone, sur les potentialités de trafic. Je dirais que ces chiffres sont effectivement orientés, dans la mesure où on n'a pas vraiment mis à plat, étudié toutes les fonctionnalités qu'il peut y avoir au niveau du territoire. Cela impacte directement le financement, parce que nous avons un projet où, souvent, les hypothèses sont entre 12 et 14 milliards. De plus en plus, on ne fait pas 400 ou 500 km de LGV d'un seul coup, mais on fait des petits morceaux de 100 km. Le TGV Méditerranée, le TGV Rhin-Rhône, même le TGV Est sont phasés.

Donc, je pense qu'on a surévalué aussi le potentiel du Paris-Lyon-Marseille, notamment par rapport à ce phasage, par quel bout nous allons pouvoir commencer, quel bout va être finançable. Un tronçon qui a une forte potentialité de trafic est le Clermont-Lyon, où on voit que les potentialités de trafic sont même supérieures au simple flux qui irait de Clermont centre à Paris. Comment faire, si nous commençons par exemple par ce bout, pour améliorer les relations entre Bourges et Lyon, comment améliorer les relations entre Limoges et Lyon et entre Nevers et Lyon, etc. ?

Nous avons des études qui sont extrêmement lacunaires, il y a vraiment beaucoup de choses à dire et je pense qu'il faudrait avancer sur la question d'une contre-expertise, quelque part, parce qu'on s'aperçoit que toutes les fonctionnalités n'ont pas été prises en compte pour le financement de ce projet. Je pense par exemple à l'axe Bordeaux-Lyon, qui permettrait d'ancrer le POCL dans une dimension européenne Est-Ouest. Est-ce que l'Europe, ce ne sera pas aussi important pour trouver des financements, plutôt que d'aller servir les collectivités territoriales de quelques dessertes pour faire le Paris-Lyon-Marseille et de leur demander beaucoup d'argent ? Je pense qu'il faut essayer de trouver des équilibres financiers. Cela passe aussi par une réflexion sur les phasages et leurs fonctionnalités, la complémentarité entre les infrastructures nouvelles et les infrastructures existantes. Merci.

Sylvain BLANQUET, Bourges : Bonjour. J'habite à Bourges. J'ai vécu aussi dans beaucoup de régions et quand je regarde l'étude que vous avez conduite, je pense qu'elle ne met pas du tout assez en avant les potentialités des liaisons Est-Ouest. Personnellement, ayant beaucoup circulé, je pense que les tracés, plus ils sont vers l'Ouest, plus ils permettront de drainer le trafic qui va de Nantes jusqu'à Lyon. C'est une vraie opportunité pour cette ligne à grande vitesse que vous voulez construire.

On parle du barreau Poitiers Limoges. Tout à l'heure, la démonstration a été faite d'une inutilité dans le cadre où on irait plus vers l'Ouest. Je pense que c'est plutôt un barreau vers Tours, entre la POCL et Tours, qu'il faudrait réaliser, pour justement pouvoir aller vers l'Ouest de la France et permettre aux Nantais, par exemple, d'aller au ski en hiver. Aujourd'hui, pour faire Rennes-Grenoble, il doit y avoir en hiver deux TGV par jour. Avec une telle ligne, à mon avis, nous pourrions créer des dizaines de TGV.

Les impacts économiques seront mesurés dans les régions desservies dans le Centre. Par contre, vous n'avez pas du tout évalué l'impact d'une desserte pour les sports d'hiver dans le Rhône-Alpes, d'une desserte pour aller sur la Méditerranée quand on est dans l'Ouest.

Je ne prendrai que deux minutes, mais je pense que l'étude ne prend pas du tout assez en compte la démarche province à province. Le barreau qui est en fait la ligne C à Paris, qui permet d'aller de la LGV Atlantique à la LGV de Lyon, est complètement obsolète. Quand on le prend, on se demande si on est encore dans un TGV. On a même l'impression parfois

d'aller moins vite qu'entre Montluçon et Bourges, quand on prend la machine à vapeur qui passe l'été. Donc, à mon avis, je pense qu'il y a de vraies questions de fond à se poser sur la nécessité, comme le disait le monsieur tout à l'heure, de doubler ce qu'on appelle la RCEA avec une solution ferroviaire à grande vitesse.

Le Bordeaux-Lyon, vous ne l'avez pas du tout évoqué dans votre projet, pour autant, la POCL va clairement apporter une opportunité. Je pense qu'il y a encore du travail d'analyse à réaliser pour présenter des choses qui soient cohérentes. Merci.

Liliane PAUTROT : Des éléments de réponse, Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : Sur le contenu des études, je suis plutôt content de constater que vous les avez regardées. Par contre, je vous invite à les regarder encore plus en détail pour les études complètes disponibles sur le site. Vous pourrez voir, et je réponds aussi à Monsieur en même temps, que toutes les destinations que vous indiquiez, les potentiels de trafic ont bien été pris en compte. En l'occurrence, puisque vous parlez de relations Est-Ouest, entre Lyon et Nantes, nous avons un gain de parcours entre 15 et 30 minutes selon les scénarios, par rapport au meilleur temps actuel qui passe par Paris. Si nous prenons la relation directe par Bourges et Vierzon, nous sommes sur près d'une heure de gain de temps de parcours, ce qui est énorme, et il y a bien un gain de potentiel trafic qui est associé. Il est totalement inclus dans les études et donc vraiment, cette problématique est totalement prise en compte dans les potentiels de trafic identifiés.

Ceci dit, dans les deux cas, j'ai entendu parler de Bordeaux-Lyon, par exemple. Je concède effectivement que la problématique de Bordeaux-Lyon n'est pas celle de POCL. Nous sommes sur un projet qui double Paris-Lyon et nous ne ferons jamais dans le même projet Paris-Lyon et Bordeaux-Lyon. Nous sommes dans une problématique qui devient géographique, très clairement.

Enfin, Monsieur évoquait un phasage. Le principe de POCL repose justement sur ces deux piliers que nous avons évoqués dès le début, desserte du Centre de la France, doublement de Paris-Lyon. Si un des deux piliers n'est pas là, le projet n'a pas de sens. Il coûte trop cher pour ce qu'il rapporte. Si nous ne faisons que la desserte du Centre de la France sans doubler Paris Lyon, ce n'est plus possible, cela coûte trop cher pour ce que cela apporte. Inversement, le doublement de la ligne Paris-Lyon intégrale dans les conditions actuelles, dans les tracés par POCL, nous n'y arrivons pas si nous ne desservons pas les villes du Centre de la France correctement en même temps.

Je veux dire par là que quand vous opposez, quelque part, Paris-Clermont et Paris-Lyon, dans le temps en tout cas, cela ne peut pas être la bonne réponse au projet POCL. L'histoire l'a montré puisque tous les projets de lignes à grande vitesse qui ont existé, qui concernaient Paris-Clermont, ont échoué, pour des raisons différentes mais qui étaient très fondamentalement liées, la plupart du temps, à un problème de trafic. L'intérêt de POCL est justement de mutualiser les enjeux portés par le projet, d'additionner les avantages et de cumuler les coûts. C'est à cette condition que le projet a un sens global.

Liliane PAUTROT : Merci.

Alain BUSSIÈRE, premier Vice-président du Conseil général d'Auvergne : Bonjour. Tout d'abord, vous indiquez que notre collectivité essaye, autant qu'elle le peut, de contribuer à alimenter ce débat public qui s'ouvre et qui est extrêmement important.

Trois remarques : la première est qu'il me semble que se dégage assez nettement ce soir un consensus pour dire que la logique d'aménagement du territoire doit primer dans nos réflexions. Elle doit primer, et je crois que ce qui est acté, dès lors que nous avons décidé d'organiser un débat public, c'est bien parce que nous ne sommes pas dans une logique

strictement économique. Je précise également que si nous souhaitons mobiliser des financements complémentaires des collectivités territoriales, ces éventuels financements ne pourraient être justifiés que par cet effort d'aménagement du territoire. En ce sens, je vais dans le sens de nos collègues d'Orléans tout à l'heure. Nous comprenons bien qu'une ligne intitulée POCL qui ne passerait ni à Orléans ni à Clermont, se transformerait terriblement en une ligne Paris Lyon.

Monsieur Allary, vous avez interrogé sur la question de l'aménagement du territoire. Je pense qu'effectivement, nous avons à alimenter cette réflexion. Je dirais, pour aller dans le sens à la première intervention de notre collègue de la Nièvre, qu'il y a effectivement un travers, un travers qui consisterait à ne retenir que les villes des gares et finalement à considérer que le TGV serait la seule modalité de transport, la seule modalité d'irrigation, avec la conséquence de considérer finalement chacune des villes comme une île isolée avec un territoire immergé autour. Nous avons bien la responsabilité de ces territoires immergés et nous devons donc raisonner à une autre échelle, celle des grandes plaques urbaines.

De ce point de vue, j'attire votre attention sur le fait qu'à ce stade, seul le scénario le plus à l'Ouest et le plus au Sud est une relation entre ces plaques urbaines. La ligne Ouest-Sud connecte en effet clairement Orléans, Clermont-Ferrand, Bourges, Clermont-Bourges en direct, c'est important, il y a aussi des flux sans doute dans ce sens et, de l'autre côté, Clermont et Roanne, seul parcours qui le permet à coup sûr, vous l'avez repéré.

En disant cela, Monsieur le maire de Nevers, nous faisons un effort puisque nous sommes prêts à accepter d'indiquer, ce qui est une réalité urbaine, qu'une gare au Nord de Vichy correspond à la grande plaque urbaine Clermont-Ferrand Vichy. De la même manière, me semble-t-il, il devrait être possible de raisonner de la même façon pour Nevers. Il y a sans doute des choses à améliorer, clairement, en termes de liaison entre Nevers et Bourges, mais je crois qu'il nous faudrait raisonner de la même façon, en interconnectant ces grands espaces et pas simplement en raisonnant en termes de ville, sinon nous allons tomber dans le concours de beauté. Merci.

Alain TANTON, président de l'agglomération de Bourges : Je voulais d'abord indiquer que nous aurons demain soir, en Conseil d'agglomération, un débat consacré précisément au cahier d'acteurs que déposera l'agglomération auprès de la Commission nationale du débat public. Donc, je ne préjugerai évidemment pas ce soir sur ce qui va se dire et se décider en Conseil d'agglomération demain.

Je voudrais simplement faire quelques remarques. La première est de souligner l'extraordinaire opportunité d'un tel projet pour une agglomération comme la nôtre. Troisième agglomération de la région Centre, c'est pour nous un formidable levier, le président Brunaud le rappelait tout à l'heure, dans le développement de notre territoire. Je rebondis là-dessus parce que, historiquement, toutes les activités ont eu tendance à venir s'installer le long des voies de communication. Cette voie de communication créera, cela me paraît historiquement évident, un appel d'activités le long de son tracé ou en tout cas dans les territoires qu'elle va traverser.

Tout à l'heure, l'idée de RFF était de dire : mais finalement, tous les tracés, tous ces scénarios remplissent les mêmes objectifs et présentent les mêmes résultats. Je ne le crois pas et je dis que si nous voulons une liaison à grande vitesse, nous ne pouvons pas la vouloir seuls, nous devons la vouloir ensemble parce que seuls, elle ne se fera pas. Bien évidemment, il n'y aura jamais une ligne à grande vitesse pour desservir Bourges et uniquement Bourges, de la même façon il n'y en aurait pas pour desservir Nevers et uniquement Nevers. C'est la conjonction des volontés des uns et des autres qui fera que cette ligne existera.

Cette conjonction des volontés nécessite que nous ayons des scénarios qui soient des scénarios que j'appelle compatibles. Certains le sont plus que d'autres, certains remplissent

des missions d'aménagement du territoire plus que d'autres. Je veux dire à cet égard que les scénarios qui passent complètement d'un côté ou à l'inverse beaucoup plus radicalement de l'autre, sont évidemment des scénarios sur lesquels nous aurons un mal fou à obtenir une volonté commune. Donc, il faut trouver la voie de la raison, la voie du consensus, parce que c'est la condition absolue de la réussite.

Parmi ces solutions-là, je voudrais revenir sur un point qui me paraît essentiel. Le comptage que vous faites du nombre de voyageurs qui emprunteront cette ligne, et ce débat qui consiste à dire : si nous rallongeons de 10 minutes le trajet Marseille-Paris, nous renverrons des gens vers l'avion est non pas vers le train. Je voudrais simplement insister à nouveau là-dessus, en vous disant que je ne suis pas sûr que, dans ces calculs, aient été pris en compte les embouteillages entre Orly et la Gare d'Austerlitz et que les 10 minutes me semblent assez vite perdues sur l'autoroute A6, lorsque l'autocar ou tel autre moyen de communication est coincé sur une autoroute A6 complètement engorgée.

Dernière chose, comparez 10 minutes sur un trajet Marseille-Paris et 10 minutes sur un trajet Bourges-Paris. Faites la proportion, vous verrez que la proportion et le taux n'est pas tout à fait le même.

Liliane PAUTROT : Merci.

Jean-Louis POSTÉ, Fédération France Nature Environnement en région Centre : Bonjour. La fédération France Nature Environnement n'a pas pris une position favorable ou défavorable sur le projet, mais elle pose des questions. Elle pose d'abord la question de la très grande vitesse. Faut-il aller toujours plus vite ? Regardez ce que fait l'avion, il diminue sa vitesse. Regardez ce que font les autoroutes. Pour des raisons de coûts de fonctionnement, de coûts d'investissement, de nuisances, il n'est peut-être pas inutile de regarder sur des circulations de lignes à grande vitesse à 280 plutôt qu'à 360.

La deuxième remarque que je voudrais faire est sur le plan environnemental. Nous n'en avons pas beaucoup parlé ce soir. Tout ce qui est ligne à grande vitesse ou autoroute consomme des espaces naturels, des espaces ruraux, des espaces agricoles. Or nous savons qu'il faut arrêter d'en consommer. Donc, se lancer dans de tels projets va à l'encontre de la consommation de ce qui nous est le bien le plus précieux. Traverser la Sologne, vous l'avez dit, traverser la forêt d'Orléans, ce sont des handicaps énormes, mais même passer à l'Est de ce territoire, vous passez dans des territoires qui sont intéressants sur le plan de la biodiversité, et cela, c'est notre vie. C'est pour cela que nous ne nous précipitons pas sur des solutions qui ont d'autres avantages peut-être, mais pas celui-là.

Troisième point, aménagement du territoire, c'est souvent un leurre, le TGV. Regardez ce qui se passe avec le TGV Est, regardez si cela procure un développement à Reims, qui devient la banlieue de Paris, regardez si cela favorise le développement de la Lorraine avec la gare betterave qui a été construite. Vous êtes effectivement dans une situation similaire. Regardez page 16 de votre ouvrage, il y a deux grands vides au niveau du développement des emplois. Cela ne tient pas d'abord aux LGV. Si nous regardons l'exemple qui se passe sur le TGV Est, les problèmes d'aménagement sont souvent liés à d'autres questions de développement économique. Faudra-t-il toujours gagner du temps quand on aura moins besoin de communication, quand l'essence coûtera beaucoup plus cher ? L'avion ne sera pas forcément un concurrent pour nous et ce n'est peut-être pas un critère de dire qu'on gagne 10 minutes.

Enfin, si vous devez faire une gare LGV à Bourges, nous souhaitons que ce ne soit pas une gare betterave, mais d'utiliser la gare existante. Merci.

Christiane LECLERC, Bourges : Puis-je faire entendre la petite voix d'une simple habitante de Bourges ? Nous sommes tous à peu près conscients, parce que jusqu'à maintenant, nous avons surtout entendu des institutionnels, nous pensions qu'ils avaient

d'autres endroits pour s'exprimer, mais bon... Nous sommes tous à peu près conscients qu'il faut en effet, afin de pallier à ce qui n'a pas été fait depuis plus de 30 ans, un aménagement du territoire qui ne laisse pas en jachère toute la région Sud de l'axe ligérien. Le TGV pourrait être le début de la solution.

Ceci étant dit, qu'advient-il de ce que vous nommez les milieux environnementaux et humains, avec comme conséquence un impact, pour au moins deux trajets, que vous mesurez dans un terme choisi de majeur ? Pour cette population et cet environnement, qui devront subir ce risque majeur, quel sera le calendrier ? Je ne vois pas dans vos réunions thématiques que soit évoquée la possibilité pour les populations concernées par ces trajets de s'exprimer. Les transports, les entreprises, l'environnement, oui, mais la population, pas tellement.

Je suis un peu surprise, enfin je ne suis pas la seule, que le scénario Ouest-Sud dont tout le monde parle tant, qui a un impact majeur sur l'environnement, la Sologne, la forêt de Tronçais, est apparemment le trajet qui a fait un peu l'unanimité auprès de nos politiques... Non ? Monsieur le maire de Bourges, non ? La Sologne, vous y tenez ? La forêt de Tronçais aussi ? Ah bon... Alors moi, j'aimerais que soit faite une réunion thématique, je ne vous dis pas que j'irai parce que je ne peux pas aller partout, mais où la population puisse s'exprimer plus largement, la population concernée par ces trajets. Il n'y a pas seulement les petits canards, il y a aussi des gens avec leur maison. Vous leur passez dessus, que deviennent-ils, ces pauvres gens ?

Michel GAILLARD : Chère Madame, je voudrais quand même intervenir sur ce point parce que je ne vois pas exactement à quoi vous faites référence. Les populations au sens large sont pleinement invitées, la preuve est que dans cette salle, il y a beaucoup de citoyens ordinaires, autant que d'élus. Toutes les populations sont informées, par tous les moyens. Donc il ne faut pas dire qu'il n'y a pas possibilité pour le public au sens large du terme de pouvoir s'exprimer.

Par ailleurs, et j'y reviendrai tout à l'heure dans le mot de conclusion, nous sommes à un stade du projet où nous ne passons dans le jardin de personne. Pour le moment, nous parlons de bandes de 10 km, donc nous sommes plus au niveau des principes. Quand vous me dites que la personne dans la maison, etc., il n'y a pas de maisons pour le moment, il y a des bandes de 10 km. Ce débat est ouvert à tout le monde et tout le monde peut y participer.

Liliane PAUTROT : Souhaitez-vous poursuivre ou non ?

Bernard POZZOLI, Vice-président du Conseil général de l'Allier : Bonsoir, merci de me donner la parole. J'ai entendu parler tout à l'heure de l'Allier, de Moulins, de Montluçon, donc je suis très heureux de venir ici à Bourges pour dire ce que nous pensons, nous aussi, de ce projet. Il y a déjà eu des réunions à Moulins, à Vichy et il y en aura une prochainement à Montluçon.

Je voudrais d'abord dire que pour nous, département de l'Allier, ce projet est capital. Quand on parle d'attractivité du territoire, de désenclavement, c'est important. Nous voyons bien ce que nous vivons depuis des décennies, dans des régions qui ont été oubliées. Nous nous battons depuis des années pour la route Centre Europe Atlantique, qui vient d'être décidée en concession pour une partie. Nous avons eu l'autoroute. Les voies ferroviaires, le réseau ferroviaire, c'est catastrophique, chacun le sait, plus particulièrement dans le secteur de Montluçon d'où je suis élu. Donc, c'est vraiment un enjeu très important pour nous.

Des villes de l'Allier ont choisi de prendre position, il en a été question tout à l'heure. Le département de l'Allier, lui, a choisi aujourd'hui de ne pas figer une position sur un tracé. Bien sûr, il y a des idées diverses chez les élus. Il y a surtout dans l'Allier un département tricéphale, comme chacun sait, avec Moulins, avec Vichy, avec Montluçon. Nous voyons bien sur les cartes qui ont été présentées que les villes de l'Allier peuvent avoir des intérêts divergents, selon les tracés.

Nous voulons tout faire et, en cela, je rejoins un certain nombre d'élus qui se sont exprimés tout à l'heure, pour arriver à une position de consensus, largement partagé. Il ne sera certainement pas complet, bien entendu, et pas idéal. Nous voulons donc faire en sorte que l'ensemble des partenaires, départements, régions et villes de l'Allier bien sûr mais au-delà de l'Allier, puissent se mettre d'accord sur un tracé qui permettra de répondre le mieux possible au maximum d'enjeux. Le Conseil général de l'Allier a tenu une Commission générale il y a quelques jours où nous avons pu, les uns et les autres, majorité et opposition, exprimer nos positions. Nous comptons, lors de la session du mois de décembre prochain, prendre un cahier d'acteur qui, nous l'espérons, rassemblera les trois villes de l'Allier avec le département et nous pourrons ainsi avancer.

Dans ce débat, nous voulons quand même poser un certain nombre de questions. D'abord, il ne faut pas opposer, cela a été dit mais je le répète, l'avenir avec la ligne à grande vitesse et l'actualité. Les lignes ferroviaires aujourd'hui, dans le Grand Centre et notamment dans le département de l'Allier, ne sont pas dignes de notre époque et nous ne pouvons pas attendre 2025 pour améliorer un certain nombre de liaisons ferroviaires dans nos secteurs. Donc, il faut là aussi, même si j'ai bien noté que RFF, vous mettez beaucoup d'argent sur la rénovation et l'entretien des voies existantes, je dois vous dire sincèrement que sur le secteur de Montluçon, pour le moment, nous ne l'avons pas beaucoup vu.

Ce que nous disons sur un certain nombre de principes sur la création de cette ligne, d'abord il nous semble quand même que le tracé Est, effectivement, je vais le dire avec un euphémisme, n'est pas satisfaisant. Il nous semble que le passage par Roanne est capital. Nous souhaitons que les études soient faites pour que les trois villes de l'Allier puissent avoir des allers retours dans la demi-journée vers Paris et vers Lyon. Cela sous-entend notamment que si c'était le tracé Ouest-Sud ou Ouest, il faudrait améliorer les dessertes de Moulins et de Montluçon. Il faut bien entendu prendre en compte les impacts environnementaux, je suis très attaché à la forêt de Tronçais et si c'est Ouest-Sud, il y a certainement, de toute façon, la possibilité de l'éviter. Sinon, il faut effectivement se poser des questions.

Dernier point, sur le financement par les collectivités, ce sera une vraie question parce que nous avons souffert du non-aménagement du territoire et nous ne pourrons pas demander à des collectivités exsangues, demain, de financer l'aménagement du territoire qu'elles n'ont pas eu pendant plusieurs décennies. Merci.

Pascal BLANC, MBDA France : J'interviens au titre du groupement d'entreprises de l'industrie aéronautique et de l'armement implantées dans l'agglomération de Bourges. La création d'une ligne LGV, dont une gare sera implantée à Bourges ou dans son agglomération, est une opportunité et un gain considérable pour les entreprises déjà présentes dans le département du Cher ou pour les sociétés qui souhaiteraient s'implanter au centre de la France, au centre de l'Europe.

En effet, quelles seront les conséquences immédiates ? La pérennisation et la dynamisation des entreprises déjà en place, grâce à une meilleure attractivité. Elles seront obtenues par la réduction des temps de transport de ou vers les grandes métropoles nationales qui apporteront inmanquablement de nouveaux clients, des enjeux économiques forts sur nos grandes entreprises berruyères, facteur d'échanges et de développement. La venue de nouveaux sous-traitants, cotraitants et fournisseurs à proximité de nos établissements se traduira par une amélioration de la compétitivité entre elles, par une diminution des coûts de transport des marchandises pour nos propres besoins. Pour quel résultat ? Un impact financier favorable sur nos propres productions, une meilleure compétitivité de nos produits, un moteur pour le développement vers de nouveaux marchés, de nouveaux produits, de nouveaux clients, de nouvelles opportunités de créations d'emplois et donc de croissance de la population, la contribution à la politique de rapprochement des industries aéronautiques et de défense, en s'affranchissant des distances et en favorisant leur essor, en améliorant

leurs performances par la mutualisation des ressources et leur compétitivité face à une concurrence de plus en plus agressive.

La venue de la LGV dans le Berry ne doit pas être considéré comme simple anecdote dans l'histoire du chemin de fer français, mais comme un élément incontournable du développement du territoire français et un atout commercial majeur pour Réseau Ferré de France.

Liliane PAUTROT : Merci. Monsieur Allary, quelques réponses.

Thomas ALLARY : Corinne Roacklin, notre responsable environnement, reviendra peut-être sur les éléments qui ont été évoqués sur la participation du public et la Sologne tout à l'heure. Je voulais répondre, juste avant, à Monsieur le représentant du Conseil général de l'Allier pour lui confirmer que dans les hypothèses de fréquence utilisées dans les études, des allers retours dans la demi-journée sont possibles pour toutes les villes de l'Allier vers Paris et vers Lyon, comme vous le disiez, éventuellement parfois avec correspondance, en particulier, effectivement, pour ce qui concerne Montluçon.

Corinne ROECKLIN, responsable environnement du projet POCL chez RFF : Bonsoir. Je suis Corinne Roecklin, responsable environnement de ce projet. Pour rassurer Madame qui a soulevé le sujet, effectivement, il y aura de réunions thématiques sur l'environnement qui aborderont l'ensemble des sujets de l'environnement, et pas uniquement les milieux naturels, notamment tout ce qui concerne les incidents sur les riverains et sur la population en général. Donc, nous ne pourrons pas vous répondre sur qui sont les personnes impactées, puisque nous n'avons pas de tracés à ce jour. Par contre, nous pourrons répondre à toutes vos questions sur des sujets généraux, comment nous luttons contre le bruit, comment nous améliorons l'intégration paysagère, tout ce genre de questions qui vont directement concerner les populations.

Il y a donc deux scénarios, l'Ouest et l'Ouest-Sud, qui traversent le massif forestier de la Sologne. Ces scénarios ont été pensés pour pouvoir envisager un jumelage avec les infrastructures existantes, qui permettrait éventuellement de réduire l'impact, bien qu'aujourd'hui, jumeler deux infrastructures et notamment une LGV avec les infrastructures existantes, ne permet pas forcément de réduire l'impact autant que nous le souhaiterions. Une LGV est un objet assez rigide, que nous ne pouvons pas faire slalomer au gré de tous les enjeux environnementaux que nous croiserions. Le risque du jumelage est aussi de créer des délaissés très importants dans un espace naturel et forestier de grande qualité.

L'impact des scénarios Ouest et Ouest-Sud sur la forêt de la Sologne ne peut pas être sous-estimé et nous ne l'avons d'ailleurs pas sous-estimé, puisque nous l'avons envisagé comme un risque d'impact majeur qui, d'après nous, est réel.

Liliane PAUTROT : Merci.

Nicolas SANSU, maire de Vierzon, Vice-président du Conseil général du Cher : Juste un tout petit mot pour dire que je partage l'idée que d'abord, c'est une très belle opportunité pour le département du Cher, puisque je suis d'abord du Cher, mais pour tout le Grand Centre, que d'obtenir cette ligne à grande vitesse et surtout qu'elle soit connectée aux infrastructures existantes qui soient modernisées. Comme l'a dit un des prédécesseurs, attention, il ne faut pas attendre 2025 pour attendre la ligne à grande vitesse et qu'on ne fasse rien sur les lignes existantes, ce serait un drame pour notre réseau ferroviaire.

Deuxième chose, bien sûr qu'il faut trouver les voies et moyens pour que toutes les villes du Grand Centre soient connectées, peu ou prou, à cette ligne à grande vitesse. Je crois comprendre que le scénario Est est abandonné par tout le monde. Je vais faire une proposition qui est toute simple : entre le scénario Médian, qui est le plus à l'Est, et le

scénario Ouest-Sud qui est le plus à l'Ouest, il y a donc la voie moyenne qui est le scénario Ouest. Vous allez me dire : c'est centriste. Pour moi, ce n'est pas terrible, mais c'est comme cela. En tout cas, je peux même dire que, certains croyaient que je ne regardais qu'à l'Est, mais parfois, je regarde à l'Ouest. Donc, le scénario Ouest pourrait convenir à cette volonté de consensus par rapport à toutes les villes qui forment le Grand Centre.

Puis, je voudrais répondre parce que, pour nous, Berrichons, j'ai entendu le mot tout à l'heure par Monsieur Blanc pour la première fois, Berry, Berrichons, c'est un scénario extrêmement intéressant pour travailler sur les agglomérations de Bourges, Vierzon et Châteauroux qui doivent se développer autour de cette infrastructure à grande vitesse, mais qui doivent se développer aussi autour de nos atouts qui existent déjà : évidemment, Bourges avec ses capacités d'innovation technologique, sa capacité industrielle, avec Vierzon et Saint-Florent, Châteauroux avec son aéroport, parce qu'aujourd'hui, nous parlons de la ligne à grande vitesse, nous avons très peu parlé de la liaison avec la plate-forme aéroportuaire de Châteauroux, et Vierzon avec son nœud de communications, que ce soit ferroviaires ou autoroutières, qui est absolument exceptionnel pour une ville de cette importance. Donc, je crois que cela permettra de conforter le triangle Bourges, Vierzon, Châteauroux.

Enfin, sur la réponse par rapport à l'environnement, vous l'avez dit, Madame de RFF, il y a un corridor qui existe déjà sur la forêt en Sologne, qui a d'ores et déjà une cicatrice, une double cicatrice qui est l'autoroute A71 et la ligne classique POLT. Faisons tout pour ne pas dépasser ce corridor, tout simplement, pour permettre que la ligne à grande vitesse passe à l'intérieur de ce fuseau qui existe déjà et qui traverse la forêt.

J'ajoute quand même, en termes environnementaux, qu'évidemment, quand on fait une ligne à grande vitesse et qu'on favorise le train, je crois qu'on favorise aussi l'environnement.

Véronique FENOLL, maire adjointe de Bourges, chargée de l'urbanisme : Je suis aussi présidente de l'association Berry Convergences. Nous pouvons nous féliciter ce soir de ce débat qui est très important, le président l'a dit, c'est une chance historique que nous avons en région Centre de pouvoir avoir la LGV qui va passer près de nos territoires. Donc, nous nous félicitons de ce débat.

Au vu des temps de parcours que nous avons vus tout à l'heure, quels que soient les scénarios, ces temps de parcours, Bourges-Paris ou Bourges-Lyon nous font rêver. Vraiment, c'est une chance historique et il faut absolument que nous arrivions à un consensus. Ce serait trop grave que nous laissions passer cette chance.

Donc, il faut laisser bien évidemment les politiques et c'est normal, parce que les politiques sont élus pour prendre des décisions. Donc, il faut laisser les politiques parler entre eux et je comprends que Monsieur le maire de Bourges, Monsieur le maire de Nevers et Monsieur le maire de Moulins se soient réunis pour que déjà ces trois villes puissent se positionner. Au vu de ce qu'a dit Monsieur le maire de Nevers ce soir, nous pouvons dire que finalement, nous sommes au milieu du gué, puisque nous avons retenu, au travers de ces trois maires, qui représentent énormément de population et des bassins de vie qui méritent attention, déjà, nous avons éliminé en quelque sorte – et encore là, je ne veux pas opposer des tracés aux autres – le tracé Est. Au vu des débats de ce soir, nous n'avons pas beaucoup parlé du tracé Est, donc il semble normal finalement que ce tracé Est n'ait pas beaucoup de suffrage, mais il a été aussi éliminé le tracé Ouest-Sud. Pas éliminé, mais en tout cas, par rapport à ce qui a été dit pour l'instant, si nous sommes au milieu du gué, il nous reste l'Ouest et le Médian.

Je prends ma casquette Berry Convergences, parce qu'il y a deux tracés qui nous semblent importants, c'est le Sud et l'Ouest-Sud, parce que défendre le Berry, et là, Monsieur Bonneau, président de la région Centre, connaît bien ces deux départements que sont l'Indre et le Cher, dont les populations sont déclinantes, mais nous ne sommes pas là pour faire de catastrophisme, nous sommes là au contraire pour profiter de cette opportunité pour

redynamiser ces deux départements. Donc, il faut absolument que nous trouvions une solution pour que ces deux départements, le Berry, puissent aussi tirer leur épingle du jeu.

Je rejoins ce qu'a dit Monsieur le maire de Vierzon, il faut vraiment travailler le triangle Vierzon, Châteauroux, Bourges et je suis contente, si j'ai bien compris, Monsieur Allary, Châteauroux, quelle que soit la décision du POCL, sera reliée au POLT. Il est très important, d'ailleurs Châteauroux le demande, que Châteauroux soit reliée au POLT.

Ma conclusion est que si effectivement nous sommes au milieu du gué, nous aimerions que ce soit plutôt le scénario Ouest, mais encore une fois, il faut que ce soit dans un plus large consensus.

Roselyne DUBOIN, présidente du syndicat de la propriété rurale du Cher : Merci de me donner la parole. J'ai rebondi tout à l'heure sur ce que vous avez dit, Monsieur, par rapport aux couloirs de 10 km qui ne contenaient aucune maison. Malheureusement, il y a quelques propriétaires fonciers qui seront là, donc j'aimerais bien savoir à quelle sauce ils vont être mangés, sachant que chacun voudrait que ce TGV passe dans le jardin d'à côté.

Ceci dit, nous sommes favorables au développement des territoires ruraux et nous ne pouvons pas aller à l'encontre de cette ligne à grande vitesse. Par rapport au développement des territoires et à l'aménagement, nous serons prêts à faire des sacrifices à partir du moment où, effectivement, cela contribuera au développement économique réel du département et désenclavera cette région. C'est pourquoi, par rapport à tout ce qui a été dit jusque-là, que ce soit par Monsieur Brunaud, Monsieur Sandrier, par rapport au passé historique de la région, qui a raté quand même pas mal de rendez-vous et par rapport aux investissements qui ont été faits au niveau entreprises, armement, etc., il me paraît indispensable que Bourges soit vraiment la gare privilégiée.

Ceci dit, nous n'avons pas du tout parlé du foncier, donc j'aimerais savoir ce qui est envisagé par rapport aux propriétaires ruraux qui seront concernés par le passage de cette ligne. Je souhaiterais effectivement un partenariat, voire une contractualisation, sachant qu'en période de crise et de disette, il y a peut-être d'autres solutions que l'expropriation, mais je pense que ce n'est pas ici qu'il faut en discuter.

Je crois que j'ai dit tout ce que je devais dire. Sachez que nous serons vraiment très attentifs à ce qui va se passer, à ce qui va être décidé. Encore une fois, nous collaborerons à partir du moment où le droit de propriété sera quand même respecté et où l'empiètement sur les territoires ruraux sera minimal. Un corridor de voies de communication déjà existant remportera bien sûr notre suffrage. Je vous remercie.

Liliane PAUTROT : Nous arrivons à la fin de notre débat, nous allons prendre environ quatre questions avant de conclure.

Docteur Dominique ENGALENC : Je représente ici le Conseil départemental de l'Ordre des médecins, le Conseil régional et l'Union régionale des médecins libéraux. Je voudrais simplement attirer l'attention sur un élément qui est très important pour un grand nombre de territoires traversés probablement par la ligne et notamment le Berry, puisque nous nous trouvons ici à Bourges. Vous savez que nous sommes dans des zones de désertification médicale de plus en plus sévère, tant en ce qui concerne les médecins généralistes que les médecins spécialistes, et que les modes de pratique, notamment de la nouvelle génération qui arrive, vont changer complètement. Nous aurons des gens qui vont avoir besoin de mobilité, qui ont souvent des conjoints qui n'ont pas forcément le même métier et qui ont également besoin de mobilité. Le délai de choix de ces gens qui sont actuellement en formation va correspondre à peu près à l'arrivée du TGV, c'est-à-dire qu'il faut 10 à 15 ans pour que les gens soient effectifs sur le terrain. Au moment où ils vont faire leur choix, ils feront aussi un choix en fonction de l'aménagement du territoire.

Si nous voulons pérenniser un accès aux soins correct dans nos régions, il y a effectivement le Berry, mais il y a aussi le bord de la Bourgogne, le Nord de l'Auvergne, donc toutes ces régions qui doivent être irriguées correctement, l'Indre, Châteauroux, etc., il faut aussi penser à cette partie. Nous ne pouvons pas nous plaindre en permanence de ne pas attirer des médecins dans la région et ne rien faire pour favoriser leur venue.

Nicole TABUTIN, première adjointe du maire de Moulins, conseillère générale :

Je voudrais seulement partager et je vous remercie, Monsieur le maire de Bourges et tous les élus du territoire de Bourges, de nous accueillir aussi dans ce débat. Je repars de ce soir un peu rassurée. J'ai senti, tout au long de ce débat, un espoir, et je le partage, un espoir, un souhait, de la part des citoyens, de la part de beaucoup de personnes représentantes de Chambres consulaires, un espoir de développement économique, un souhait de développement économique pour nos territoires et je le partage.

J'ai senti aussi que cela s'appuyait sur une réalité de trouver ensemble un consensus. Je reprends cette idée parce qu'effectivement, à une réalité de développement économique, doit s'appuyer une réalité de volonté politique de travailler ensemble. Je voudrais tout simplement donner la parole, remettre cette parole de Monsieur le maire de Moulins qui a dit que pour se rejoindre, ce n'est pas sur des extrêmes que nous pouvons le faire, ni sur l'Est, ni sur l'Ouest-Sud, encore que nous pouvons comprendre que certains territoires aient la vision pour ce tracé-là de certains avantages, mais il a lancé cet appel, et je le reprends et je vous le livre, c'est peut-être de donner le choix de deux scénarios, parce qu'au moins, en donnant le choix de deux scénarios, nous en aurons toujours un où nous pourrions nous retrouver.

De la part des élus et des citoyens de Bourges, j'ai senti beaucoup de sagesse et cela me donne beaucoup d'espoir.

Liliane PAUTROT : Une dernière question.

Philippe BEL, MEDEF : Je viens d'Orléans et ce soir, je représente Olivier Renaudeau, président du MEDEF, le syndicat des entreprises du Loiret. Les entreprises du Loiret voudraient dire à celles du Cher et celles de l'Indre aussi qu'elles sont tout à fait solidaires à leur avenir. Comme l'a dit tout à l'heure Madame Cheradame, le destin d'Orléans et le destin de Bourges sont tout à fait liés.

Nous en sommes tellement conscients, car nous avons tous en tête tous nos échecs précédents. Nous nous souvenons, à Orléans, que lorsque nous sommes allés en TGV de Paris à Tours, alors que nous devions passer par Orléans, nous avons évité Orléans. Ensuite, il a été question, nous en avons parlé, de cet Y renversé qui permettait à la grande vitesse d'aller sur Limoges d'un côté, sur Clermont-Ferrand et Lyon de l'autre, en irriguant Orléans, Bourges et Châteauroux. Puis, ce fut le pendulaire, qui a relié l'unanimité de nos régions, permettant d'avoir la grande vitesse sur l'axe central jusqu'à Toulouse. Puis, ce fut ce barreau Limoges Poitiers, derrière lequel plus aucune perspective n'était possible et il nous a tous remplis totalement de désarroi.

Si nous avons été solidaires dans tous ces échecs, il faudrait que maintenant nous le soyons dans la possibilité de succès commun que va nous offrir le POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Ce soir, je suis rassuré quand j'entends toutes ces voix qui sont en faveur des scénarios Ouest-Sud et des scénarios Ouest, car, comprenez-nous bien, à Orléans, nous ne pouvons pas accepter le scénario Médian. La ligne dont il est question est une ligne Paris Orléans Clermont Lyon. Un des objectifs est de relier Orléans à la ligne. Relier, c'est les lier ensemble et nous ne pouvons pas nous satisfaire d'un raccordement de plus de 50 km. Je ne développerai pas maintenant les raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas nous en

satisfaire, nous l'avons déjà dit et nous le dirons en détail dans le cahier d'acteurs. L'essentiel, d'ailleurs, est la question de dessertes.

Donc, nous ne pouvons pas nous en satisfaire et j'ai été heureux d'entendre les propositions de compromis qu'évoquait Monsieur le maire de Bourges en disant : « Retenons le Médiéan et l'Ouest », mais quand il dit cela, il pense beaucoup à l'Ouest, bien sûr. Quand il faut trouver un compromis, il faut bien prendre en compte les dimensions socioéconomiques des territoires dont il est question. Je n'aurais pas voulu évoquer de chiffres, mais Monsieur le Sénateur a évoqué le chiffre d'une population de 160 000 habitants qui étaient concernés. Je voudrais simplement rappeler que l'aire urbaine d'Orléans, c'est 410 000 habitants et que celle de Clermont, c'est 430 000 habitants.

Donc, voyez, derrière tout cela, je crois qu'il faut bien sûr trouver un consensus, mais il faut trouver un consensus qui prenne en compte toutes ces réalités économiques.

Un dernier mot rapide à Monsieur Allary. À propos de la loi, c'est vrai, la loi prévoit que le barreau Limoges-Poitiers pourra se faire en 2020. Il ne dit pas devra, il dit pourra. Mais la loi dit aussi que le POLT, qui est dans la liste complémentaire, pourra se faire avant 2020 si ce projet est plus avancé que d'autres. Donc, voyez, de ce point de vue, le barreau Limoges-Poitiers et le POLT sont à égalité et il est dommage que RFF ne les prenne pas ensemble pour trouver la situation optimale sur le plan national. Merci.

Serge LEPELTIER, maire de Bourges : Merci. Je voudrais d'abord me féliciter, en tant que maire de Bourges, de ce débat qui a été, Monsieur le président, extrêmement complet, qui a bien mis les avis des uns et des autres, y compris de ceux qui ne sont pas tout à fait favorables à la LGV, mais je crois que c'est très important que cela puisse être exprimé.

La dernière intervention, finalement, m'amène à dire un peu quel est, au-delà de ce que j'ai exprimé jusqu'à maintenant, mon sentiment de fond. Je dois dire que la première chose que je souhaite, et cela a été exprimé par la très grande majorité d'entre vous et des élus, c'est que le TGV se fasse. Nous devons donc éliminer tout risque de non-faisabilité du TGV. Je crois que si nous voulons que le TGV se réalise, il y a en réalité deux conditions.

La première, et cela a été très bien exprimé par la ville de Moulins, par la ville de Nevers et par d'autres élus, c'est qu'il nous faut un tracé qui n'exclut aucun territoire. Si nous avons un tracé qui exclut un territoire, il n'y aura pas d'union et, comme le maire de Nevers l'a très bien exprimé, la division aboutira à la non-réalisation du TGV et nous n'avons pas le droit de prendre ce risque. L'objectif majeur est l'aménagement du territoire et ce sera, il faut bien le voir, la dernière grande ligne TGV qui irriguera les territoires en France. Donc, se positionner sur un tracé qui exclurait d'autres territoires, c'est prendre le risque d'une non-réalisation.

La deuxième condition, et nous n'en avons pas beaucoup parlé ce soir, c'est la condition financière. La condition financière est majeure, parce que dans tous les cas, le financement sera extrêmement lourd. C'est en milliards d'euros que nous parlons et quand il y a une différence entre tracés, c'est quelquefois 1 milliard d'euros de différence. C'est considérable. Alors, ne négligeons pas cette question parce que, si nous en rajoutons à la lourdeur du financement, là aussi, nous prenons un très fort risque de non réalisation, nous le voyons bien aujourd'hui sur les questions de financement qui se sont passées sur la ligne Bordeaux, où cela a été extraordinairement difficile.

C'est pourquoi, je tiens à l'exprimer et je l'ai exprimé, et nous l'avons exprimé, le président du Conseil général a d'ailleurs exprimé que nous avons eu des échanges, les trois villes, les trois agglomérations, mais aussi les trois départements, je veux exprimer que, face à ces conditions, d'abord le tracé Est, mais je crois que l'unanimité s'est exprimée pour l'exclusion d'autres territoires qui n'est pas possible, mais le tracé Ouest-Sud, pour des raisons d'exclusion des territoires et notamment de Nevers et de Moulins, mais aussi pour des

raisons financières, puisqu'il est beaucoup plus cher que les autres territoires, ne sera pas possible.

Donc, je tiens très clairement à exprimer. Quand nous avons entendu ce qui s'est dit ce soir, nous avons entendu finalement soit Ouest, Ouest-Sud, soit Ouest et Médián. Eh bien, nous disons très clairement que le vrai consensus se fera bien sûr sur Ouest. C'est ce que nous exprimerons, c'est ce que le président de l'agglomération proposera demain soir, j'imagine, et c'est ce que nous proposerons au Conseil municipal, de soutenir le projet Ouest. Pourquoi ? Parce qu'il répond à toutes les conditions, le projet Ouest passant, je le dis, par Roanne, parce qu'il répondra à toutes ces conditions : irrigation la plus efficace de l'ensemble des territoires, interconnexion avec des fréquences très élevées, à la fois vers le Nord et vers le Sud et coût très proche du coût le plus bas.

Je conclus tout simplement en disant que je pense qu'au final, c'est le projet Ouest qui peut faire consensus et qu'à partir de là, tous unis politiquement, si vous avez bien entendu les représentants de tous les partis politiques, que ce soit le Parti communiste, que ce soit le Parti socialiste, que ce soit l'UMP, que ce soient les Partis du Centre, nous saurons être unis sur le projet Ouest. Merci.

Liliane PAUTROT : Voulez-vous intervenir ? Monsieur le Sénateur.

Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne : Tout d'abord, nous nous réjouissons tous de ce débat public aujourd'hui à Bourges qui a commencé déjà depuis quelques semaines et qui arrive quatre ans après la première idée du projet, ce qui est une performance déjà en termes de vitesse.

Je voudrais également rappeler les objectifs de ce débat public, à la fois de faire participer les citoyens sur l'opportunité du projet, mais également sur les scénarios. Nous avons beaucoup parlé des scénarios. Je voudrais également parler des opportunités de ce projet, qui ne sont plus à démontrer au niveau de l'association, parce qu'il s'agit pratiquement de la survie de nos territoires, en termes de désenclavement, d'aménagement du territoire, d'attractivité, que ce soit pour les étudiants, la mobilité des étudiants, que nous n'avons pas évoqués, des chefs d'entreprise, des seniors, mais également des médecins, cela a été dit tout à l'heure, dans le cadre de territoires qui souffrent de désertification médicale et, en termes de population, qui ont tendance à se dépeupler. C'est donc une source d'avantages que ce TGV.

De plus, je voudrais également rappeler, pour ceux qui ne sont pas encore véritablement sûrs de ce projet et qui ne participent pas forcément à l'approbation de ce projet. Je me pose une question : que serions-nous et que dirions-nous à nos prédécesseurs s'ils n'avaient pas décidé de faire venir le train un siècle plus tôt ? Où en serions-nous, si nous n'avions pas, il y a trente ans, décidé de faire venir l'autoroute sur nos territoires ? En termes d'aménagement du territoire, je crois que nous avons une responsabilité aujourd'hui pour l'avenir de nos territoires.

Sur le plan des scénarios, ce que souhaite l'association TGV Grand Centre, c'est de respecter le Grenelle de l'environnement, les points qui ont été évoqués, je ne vais pas les rappeler pour ne pas allonger le débat. Je comprends qu'un certain nombre prennent position et prêchent pour leur paroisse sur certains tracés, c'est tout à fait humain. Personnellement, et à titre personnel, pas au titre de l'association, j'aurais tendance à dire plutôt le tracé Ouest, avec l'option Roanne, parce qu'il fait la synthèse, finalement, entre Nevers et Châteauroux. Pour autant, nous souhaitons, au niveau de l'association TGV Grand Centre, essayer de trouver un consensus jusqu'au bout, à partir de critères qui soient objectifs : l'aménagement du territoire, la meilleure desserte de nos villes concernées, l'aspect environnemental, et ce sera l'objet d'une réunion, et l'aspect financier. Cela a été dit tout à l'heure par Serge Lepeltier, c'est un point important, que ce soit le coût de l'infrastructure, la rentabilité et le financement de l'opération. Ce sera une question essentielle pour mettre en place ce projet.

Il faut absolument que nous ayons un consensus sur ce projet, parce que si nous ne sommes pas d'accord sur le tracé, le projet ne se fera pas et nous n'avons pas le droit d'aller à l'échec sur un tel projet, parce qu'il s'agit non seulement de l'avenir de nos territoires, mais aussi de l'avenir de nos jeunes, qui attendent cela avec beaucoup d'impatience. Merci à vous.

Liliane PAUTROT : Merci. Je vous propose de conclure.

Michel GAILLARD : Je vois qu'il y a un doigt là-bas au fond, un monsieur qui veut peut-être intervenir. Voilà, vous serez le dernier de la soirée.

Laurent FRODEFOND : Bonjour. Je suis simple citoyen.

Michel GAILLARD : Voilà, très bien.

Laurent FRODEFOND : Je voulais juste ajouter quelque chose par rapport à cette liaison. Pour moi, c'est un aménagement et un aménagement ne peut se faire que par un transit. Il n'y a pas vraiment eu de réponse par rapport à ces arrêts sur Bourges ou Orléans par des culs-de-sac ou avec un Y pour rejoindre d'autres destinations.

Donc, je voudrais bien savoir, au niveau des fréquences, dès que nous avons des voies comme la liaison Est ou Médián, obligatoirement, nous avons des barreaux qui alimentent les villes principales Orléans et Bourges. Un aménagement qui se fait sans transit, vous n'avez pas de dépôt de personnel ou de personnes, c'est moins viable qu'un aménagement direct avec des gares au centre où il y a le plus de population. C'était mon point de vue.

Vos calculs sont partis d'un besoin de liaison, mais vous n'avez pas comptabilisé les futurs aménagements et le développement économique potentiel.

Je ferai juste un parallèle. Il y a quelque temps, dans les années 90, l'agrandissement de l'aéroport de Déols avait suscité de nombreux débats à l'époque. C'était créer l'outil ou le besoin, ou le besoin et l'outil, donc il n'y avait pas de besoin à l'époque sur cet aéroport et, depuis, nous voyons bien ce que cela a donné.

Aujourd'hui vous parlez d'éléments concrets sur la valeur du tracé. Ce qui est à voir aussi, c'est le futur et son développement par rapport à ce que ce l'outil, et donc cette ligne, créera. Si vous la créez sur des centres névralgiques de villes, vous créez quelque chose. Si vous les exportez ou ne faites que des petites liaisons, vous faites Paris-Bourges, Paris-Orléans, Orléans-Lyon, Paris-Lyon, mais c'est tout, vous n'avez pas de transit.

Je voudrais avoir une explication sur, vraiment, par rapport à vos documents, la valeur actualisée nette. Cela avait l'air très important, parce que nous passions de la valeur 1 à 10 sur cette valeur. C'était ma dernière question.

Michel GAILLARD : Quelques mots rapides, si c'est possible, parce qu'aborder la valeur actualisée nette en fin de réunion, c'est quand même un peu dur, je trouve.

Thomas ALLARY : Ceci dit, la question dans son ensemble est intéressante peut-être pour montrer comment fonctionnerait la ligne et ce qu'est un schéma de dessertes. Si vous avez pris à l'entrée le document de synthèse du débat, vous avez dedans, pour chacun des scénarios, le schéma de dessertes envisagé. J'aimerais juste vous expliquer ce qu'il veut dire. C'est le genre de petits dessins que vous voyez ici sur la droite, vous les avez pour chaque scénario. Là, nous avons pris l'exemple du scénario Ouest. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que nous n'avons aucun TGV qui va faire Paris-Orléans, aller à Blois, revenir à Orléans, aller à Vierzon, aller à Bourges, aller à Montluçon, revenir à Bourges, etc. Nous avons plusieurs types de TGV qui ne vont pas effectivement desservir toutes les villes du projet.

Donc, nous essayons de trouver le bon équilibre entre desservir chaque ville, mais pas non plus faire un TGV pour chaque ville, c'est-à-dire trouver le bon équilibre entre la desserte de chaque ville et cumuler plusieurs villes pour pouvoir remplir des trains. Qu'est-ce que cela donne sur un scénario Ouest par exemple ? Cela donne un TGV qui pourrait faire Paris, Orléans, puis Blois. Donc, effectivement, ce serait un premier type de TGV. Celui-ci n'irait pas à Lyon, par exemple. Nous avons un deuxième type de TGV qui pourrait faire Paris-Vierzon Châteauroux, Paris-Vierzon-Bourges-Montluçon.

Michel GAILLARD : Il ne passe pas à Orléans, celui-là.

Thomas ALLARY : Si si.

Michel GAILLARD : Alors, je ne sais pas, vous dites Paris-Vierzon...

Thomas ALLARY : Excusez-moi, c'est un oubli, on voit le petit point rouge, donc Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux ; Paris-Orléans-Vierzon-Bourges-Montluçon. Donc, effectivement, là aussi, ces TGV n'iraient pas à Clermont-Ferrand, par exemple.

Troisième type de desserte qui serait envisagée dans ce scénario, un Paris-Orléans-Bourges-Nevers-Moulins-Vichy-Clermont. Ceux-ci n'iraient pas à Blois ni à Vierzon.

Un autre TGV serait le Paris-Lyon. Celui-ci s'arrêterait une seule fois maximum pour avoir le temps de parcours de 1 h 55. Cela pourrait être Orléans, Bourges ou Nevers. Ce serait plus vraisemblablement Roanne, dans la variante Roanne, puisque c'est le seul train qui passe là, et peut-être Mâcon dans la variante Mâcon. Nous voyons que ce train peut aller ensuite vers Saint-Étienne ou vers Saint-Exupéry.

Autre type de train, le Clermont-Lyon, puisque le Clermont-Lyon n'est pas le même type de train que celui qui fait par exemple Paris Clermont, c'est une autre mission. Autre train, le train Est-Ouest, le Lyon Nantes, qui passerait en l'occurrence, dans ce scénario, à Vierzon, Bourges, Nevers, Roanne ou Mâcon et Lyon, puis le Sud de la France. Autre exemple, les trains qui ne vont pas à Paris, mais qui vont à Lille ou Roissy, qui sont des trains qui peuvent s'arrêter dans un maximum de gares, il n'y a pas d'objectif de temps de parcours particulier. Là, en l'occurrence, Roissy, Lille, Strasbourg, puis Orléans, Bourges, Nevers, Moulin, Vichy, Clermont ou Nevers, Roanne, Lyon ou Nevers, Mâcon, Lyon.

Voilà, c'était juste pour vous expliquer comment le schéma de desserte est construit, pour que vous puissiez comprendre les petits schémas qui sont sur la synthèse. C'est avec ces hypothèses de desserte que sont réalisées les études que vous pouvez retrouver dans les documents fournis au public.

Après, vous dites que les études prennent en compte l'actuel et pas forcément le futur. Je vais essayer d'aller vite aussi, mais ce n'est pas tout à fait cela puisqu'en fait, nous prenons bien des potentiels démographiques et de déplacements à horizon du projet, en fonction de tous les éléments de développement que nous connaissons, développements d'infrastructures, d'aménagement, développements urbains éventuellement dont nous avons connaissance. À partir de projections, de données de l'INSEE et des études de ces autres projets, nous avons une idée du potentiel de populations et de déplacements. Quand nous avons ces potentiels, donc futurs, ils sont répartis par le modèle dans les différents modes, routier, ferroviaire, aérien, selon les possibilités que permettent chacun de ces modes. Nous appliquons donc bien ce que peut apporter POCL à un potentiel futur. Nous ne prenons pas la situation existante, que nous multiplierions par deux ou trois comme cela. En fait, c'est un peu différent.

Pour terminer sur la valeur actualisée nette en une minute, cela va être un peu compliqué mais, effectivement, la valeur actualisée nette, c'est la différence entre les avantages et les

coûts. Pourquoi avons-nous une différence de 1 à 10 selon les scénarios ? Tout simplement parce que, comme nous l'avons vu tout à l'heure, quand nous allons dans les scénarios Médian et Est, nous avons de plus en plus d'avantages. Nous avons vu en particulier que nous amenions beaucoup de gains de voyageurs supplémentaires qui viennent en particulier du report modal depuis l'avion sur du Paris Marseille, par exemple. Ce sont des avantages en plus que nous n'avons pas dans les autres. Il se trouve qu'en plus, les coûts sont souvent moins importants. Nous avons vu qu'il y avait un peu moins de coût environnemental. Le coût financier, aussi, est souvent moindre. Donc, effectivement, à la sortie, actualisé sur une période de 50 ans, cela donne des différences de 1 à 10.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary, pour ce commentaire rapide. Je crois que l'heure est arrivée de clore cette rencontre. Je voudrais simplement, non pas faire une synthèse de tout ce qui s'est dit, rassurez-vous, je ne vais pas me livrer à cet exercice. Vous trouverez d'ailleurs sur le site de la Commission un compte rendu synthétique en quelques pages sous 4 ou 5 jours, le temps que nous le relisons.

Je voudrais par contre faire quelques commentaires. Le premier, pour revenir sur cette question du sol, qui a été évoquée, de l'emprise au sol, la question des particuliers et des risques qu'ils encourent avec ce type de projets. Je voudrais rappeler qu'il y a ces deux réunions thématiques sur l'environnement, notamment celle de Gien, qui a été mise en place spécifiquement, d'ailleurs, au départ, pour parler du sol et des problèmes des agriculteurs. Les Chambres d'agriculture nous avaient fait remarquer le peu de place qui était donnée dans le dossier à la question du sol et des agriculteurs. Donc, nous avons mis en place cette réunion spécifiquement pour parler de l'homme, donc les zones urbaines et les zones agricoles.

La deuxième remarque que je voulais faire, j'ai entendu à plusieurs reprises que le dossier n'était pas assez complet, pas précis, qu'il manquait des éléments. Je voulais juste rappeler que la Commission nationale du débat public décide d'organiser un débat public à partir du moment où elle estime que le projet est suffisamment clair dans ses objectifs, suffisamment clair dans ses caractéristiques, suffisamment clair dans ses impacts pour que nous puissions en débattre. C'est vrai que nous ne parlons pas du tracé qui va du point A au point B, mais je pense que dans tout ce qui vous est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, dans toutes les études qui l'accompagnent, il y a largement matière à débattre et décider s'il y a lieu ou pas, et cela, la Commission ne se prononce jamais sur ce sujet-là, de poursuivre et comment. Donc, le dossier est assez riche pour débattre. D'autant plus que si nous attendions que toutes les études soient affinées, précisées et que nous intégrions tout l'environnement, nous reparlons du sujet dans dix ans. Donc, il faut aussi savoir avancer.

Je voulais également faire remarquer que dans ce dossier approuvé par la Commission nationale, les quatre objectifs qui sont rappelés à chaque fois par Thomas Allary, ces objectifs fixés par le ministre, c'est bien sur eux que repose la question de l'opportunité. Chaque fois que je dis, en début du débat public, que la première question posée en débat est si le projet est opportun, poser cette question, c'est interroger les quatre objectifs fixés par le ministre. Faut-il que Clermont soit reliée en 2h00 ? Voilà, alors les Clermontois, je connais sûrement la réponse, mais c'est cela, la question de l'opportunité. Faut-il une ligne TGV pour favoriser l'aménagement du territoire ? C'est une question. Donc, nous sommes bien en phase avec la notion de débat public et ce que sont les objectifs du débat public.

En tout cas, merci à tous de votre participation qui, une fois de plus, fut riche et vraiment très importante en termes d'effectifs. Merci, Monsieur le maire, de la mobilisation publique.