

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

**Réunion d'ouverture**

**ORLEANS, LE 5 OCTOBRE 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN,
- Claude LEROI,
- Arlette DUBOIS-BESNARD,
- Olivier KLEIN,
- Liliane PAUTROT,
- Bruno de TRÉMIOLLES.

**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. Vous savez évidemment tous très clairement pourquoi nous sommes réunis. C'est la réunion de lancement de ce débat public sur le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon). La première réunion d'ouverture, puisque nous avons prévu deux réunions d'ouverture, a eu lieu hier à Clermont-Ferrand et donc, ce soir, à Orléans.

Selon les bons principes républicains qui prévalent dans ces débats publics, je vais tout de suite passer la parole à Monsieur Serge Grouard, Maire d'Orléans, pour qu'il prononce les quelques mots d'accueil, de bienvenue, à cette rencontre.

**Serge GROUARD, Maire d'Orléans :** Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je me permets de vous souhaiter un chaleureux accueil à Orléans, ainsi qu'à toutes les personnes, nombreuses ici ce soir et qui continuent d'arriver pour participer à ce lancement du débat public, dont je veux simplement dire qu'il est essentiel, déterminant pour l'avenir de nos territoires.

Par le passé, nous l'avons vu tout au long du 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup> siècle et encore bien évidemment aujourd'hui, les territoires qui ont pu accueillir le train puis, par la suite, la grande vitesse, sont des territoires qui disposent d'un atout supplémentaire par rapport aux autres. Je ne reprendrai l'exemple, je ne serais désobligeant avec aucune ville qui ne se trouve pas sur nos territoires mais où la comparaison avec celles qui ont accueilli dans les meilleures conditions le train puis le TGV et celles qui ne l'ont pas fait, qui parfois l'ont refusé, dans l'Histoire, le constat à l'arrivée est parfaitement clair sur les niveaux de développement respectifs de ces territoires et de ces villes.

C'est dire qu'il y a un enjeu majeur. Je voudrais tout particulièrement saluer, pardonnez-moi de ne pas citer les uns et les autres qui sont là, les parlementaires, les grands élus des territoires, les présidents d'exécutifs régionaux, départementaux. Je veux simplement, puisqu'il y a, me semble-t-il, un très large consensus parmi nous, saluer Rémy Pointereau, Monsieur le Sénateur, au titre de sa présidence de l'association TGV Grand Centre Auvergne qui, depuis maintenant plus de deux années défend, milite pour la réalisation de cette ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon, pour reprendre l'intitulé que Rémy connaît bien puisque c'est l'intitulé même qui figure dans la loi Grenelle 1, avec les amendements que lui-même et votre humble serviteur ont déposés lors de ce débat et cette loi à la fois à l'Assemblée nationale et au Sénat, où nous avons fait inscrire, alors qu'elle n'y figurait pas, la ligne Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon. Donc, je veux en remercier ici officiellement Rémy Pointereau.

Maintenant, Monsieur le Président, le débat va se lancer. Nous nous sommes exprimés, que ce soit pour ce qui concerne Orléans, au Conseil d'agglomération d'Orléans, à la ville d'Orléans, il y a quelques jours. Je souhaite vous remettre des cahiers d'acteurs pour militer dans le sens de cette réalisation avec des scénarios parmi les quatre qui sont proposés, qui nous plaisent beaucoup plus que d'autres. Je veux bien sûr parler de la famille des scénarios Ouest, qui nous semble rendre davantage compte de ce qui est inscrit dans la loi. Je ne veux pas abuser du temps de parole. Je suis simplement là pour contribuer autant que je le peux à la réalisation de ce projet mais, pour cette soirée, simplement pour vous souhaiter la bienvenue à Orléans et vous remercier d'être venus nombreux.

*(Applaudissements)*

#### PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Maire. Avant d'aborder le fond du dossier, il est nécessaire de rappeler ce qu'est le débat public et pourquoi nous sommes réunis ce soir.

Le débat public est un dispositif de concertation avec le public, qui est inscrit dans la loi, une loi qui remonte à 1992, au sommet de la Terre à Rio, avec deux grands principes : le principe de l'information du public et le principe de participation du public à la définition des grands projets qui ont un impact sur l'environnement. Le mot environnement était un mot clé à l'origine. Par la suite, nous verrons que cette notion s'est un peu élargie, quant à cette notion de l'impact.

Pour organiser ce débat public a été créée, par la première loi qui a traité du sujet en 95, la Loi Barnier, la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante depuis 2002, chargée de décider quand un projet relève d'un débat public ou non. Cette décision que prend la Commission Nationale est toujours une décision en amont de ce qui sera la décision finale concernant un projet. Je le dis parce que, parfois, on s'interroge si le débat public sert à quelque chose. Oui, cela sert à quelque chose. Le débat public se déroule à un moment où tout est possible, tous les possibles sont ouverts, donc les avis déposés, les opinions exprimées seront prises en compte et intégrées dans la réflexion du maître d'ouvrage lorsqu'il aura décidé de la nature et de la conception de son projet.

### Pourquoi y a-t-il un débat public sur ce projet ?

Quelques mots sur les objectifs du débat public, pourquoi un débat public et sur quoi porte-t-il ? Il porte sur un premier point essentiel : l'opportunité du projet. Parfois, on nous dit : le projet n'est-il pas acquis ? Nous faisons un débat public, alors que cela ne sert à rien. La première question qui vous est posée à vous, public, est : le projet est-il opportun ? Nous avons vu dans le passé des débats publics déboucher sur le constat qu'un projet n'était pas opportun et nous avons vu des projets annulés suite à un débat public. Donc, la question mérite d'être posée, elle a tout son sens et c'est la première à débattre.

Une deuxième famille de questions concerne les caractéristiques du projet. Typiquement, dans celui qui nous occupe aujourd'hui, ce sont les scénarios de tracés. C'est cela qui est à débattre, bien sûr.

Le troisième type de points à débattre concerne les objectifs du projet. S'agissant de POCL, les objectifs concernent la desserte, le temps de parcours, le rythme de rythme circulation des trains. C'est le service associé à ce projet.

Un dernier point à débattre, c'est la loi, est l'organisation de la concertation qui aura lieu après le débat public, période de concertation qui conduira le maître d'ouvrage à déposer un dossier d'enquête publique. Toute cette phase avant l'enquête publique doit s'organiser en termes de concertation et ceci figure au débat public.

Le débat public sur le projet POCL était incontournable. Dans le Code de l'environnement, un certain nombre de critères définissent quand un projet doit donner lieu à un débat public. POCL surpasse tous ces critères, par l'étendue du projet, par le coût d'investissement qui lui est associé, par son impact sur l'environnement, sur le socioéconomique des régions concernées. Pour tous les motifs, il fallait un débat public. Il a été décidé, donc, le 2 mars 2011, et notre Commission est en place depuis pour le préparer et le mettre en œuvre. J'ai déjà signalé les quatre motifs de cette décision.

### Les principes du débat public

Les principes des débats publics sont relativement clairs. Ouverture à tous. Ce sont des rencontres et un débat qui s'adressent à l'ensemble de la population, sans réserve, qui peut questionner le maître d'ouvrage, déposer un avis ou une opinion. C'est un débat transparent au sens où tout est sur la table. Le maître d'ouvrage n'a pas de dossiers cachés. En tout cas, nous, si nous en trouvons un, nous nous fâchons, donc il n'y a pas de dossiers cachés. C'est un débat qui obéit au principe d'équivalence, c'est-à-dire que, dans les interventions, tous les

points de vue ont le même poids, il n'y a pas de hiérarchie dans les interventions entre le grand élu et le simple citoyen. Toutes les prises de position se valent dans le débat public. Puis, il y a le principe d'argumentation. Il ne suffit pas de dire : « Je suis pour, je suis contre », encore faut-il expliquer pourquoi. C'est un point important, dans le respect des règles démocratiques.

#### La Commission Particulière du Débat Public :

Qui anime le débat ? C'est la Commission Nationale qui décide, qui organise le débat public et en confie la tâche à une Commission Particulière, qu'elle m'a nommé pour présider. À cette table sont présents :

- Marie-Françoise Sévrain,
- Claude Leroi
- Arlette Dubois Besnard
- Bruno de Trémiolles
- Olivier Klein
- Liliane Pautrot.

La Commission est au complet, avec un secrétariat général, conduit par Frédéric Aucher, qui nous assiste.

#### Le rôle de la Commission :

Nous préparons, organisons et animons ce débat. Un point important est la diffusion de l'information. Une des caractéristiques de ce débat est qu'il touche un territoire exceptionnel. C'est la première fois dans les débats publics qu'un projet porte sur une telle surface et un tel montant d'investissement. Sur le montant d'investissement, nous excluons le cas du Grand Paris qui a explosé tous les chiffres. En dehors du Grand Paris, c'est vraiment le projet le plus important : 5 régions, 15 départements, 17 millions d'habitants. C'était une gageure que d'organiser l'information et la mobilisation du public.

#### Le maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage, dans ce dossier, dans cette démarche de débat public, a une place importante. Il est là pour le dossier, il répond aux questions en réunions publiques. Il est représenté ce soir à la tribune par :

- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Études à RFF, qui a contribué largement et depuis longtemps à la préparation de ce dossier.

De même que la Commission, à la fin du débat public, aura à établir un compte rendu du débat et le Président de la Commission à établir un bilan du débat public, RFF aura à prendre une décision le moment venu. Nous reviendrons tout à l'heure sur le calendrier.

#### L'information du public :

J'ai dit que l'information du public était un peu une gageure. Je voudrais juste insister sur deux points :

- un site Internet qui permet au public de poser toutes les questions et de déposer tous les avis qu'il souhaite. C'est un outil fondamental pour le débat public, même si les réunions publiques sont pour moi le cœur du dispositif. C'est d'abord aux réunions publiques qu'il faut s'exprimer, si possible, mais le site est un outil merveilleux pour le faire également ;

- le cahier d'acteurs : un outil à la disposition des institutionnels, qui est une manière pour une ville, une association ou une Chambre consulaire de donner son avis. Ce cahier d'acteurs sera diffusé largement, mis à la disposition du public.

La presse a joué et continuera de jouer un rôle important au cours de ce débat public. Elle est un relais essentiel pour faire connaître l'existence du débat, les réunions, les comptes-rendus. Au passage, je la remercie pour son rôle. De même, je voudrais remercier les collectivités locales qui ont joué un rôle clé pour informer et relayer le message du débat public.

Comment participe-t-on ? En prenant part aux réunions, c'est essentiel, en utilisant le site, le cahier d'acteurs, en posant des questions. Je crois qu'il n'y a rien de surprenant.

### Trois types de réunions :

Les réunions publiques sont de trois natures :

- des réunions de proximité, où nous parlons de l'ensemble du projet avec un zoom sur le territoire où nous nous trouvons ;
- des réunions thématiques, où nous aborderons et approfondirons des thèmes particuliers ;
- des auditions publiques où, dans des cas un peu spécifiques, au lieu de faire une réunion publique au sens classique du terme, nous auditionnons les acteurs. J'explicitai un peu mieux pour les deux qui sont prévues.

27 réunions publiques. Je passe tout de suite aux thématiques. Vous voyez que, dans les sujets des thématiques, nous retrouvons les grands thèmes de l'aménagement du territoire, du financement de ce projet qui est quand même un cas d'école, vu son montant, une figure particulière, les enjeux environnementaux, etc. Tout cela, ce sont des thématiques abordées, comme vous le voyez, dans un certain nombre de villes. Par rapport au calendrier d'origine que vous avez peut-être en tête, nous avons rajouté une réunion thématique à Gien sur l'environnement. Nous avons dédoublé la réflexion sur l'environnement, il y aura Bourges et Gien.

Puis, les auditions, une à Guéret et une à Lyon. Lyon, le fret, parce que ce projet n'est pas un projet dédié au fret. Par contre, de nombreuses personnes s'interrogent sur ce sujet et nous avons trouvé utile d'au moins auditionner les acteurs du secteur. Nous le ferons à Lyon dans une audition publique.

À Guéret, nous ferons une audition, dans le même esprit, des acteurs de la Creuse. La Creuse n'est pas exactement dans le périmètre *stricto sensu* du projet POCL mais, vu les positions prises et les interrogations, il nous a semblé de bon sens de permettre aux acteurs de la Creuse de s'exprimer sur ce projet, à travers une audition.

Voilà ce que je voulais dire en présentation un peu générale de ce qu'est le débat public et comment nous l'avons organisé. Si vous le voulez bien, avant de présenter le déroulement de la soirée, très rapidement, je voudrais donner la parole à M. Pierre Bessin, Secrétaire Général à l'Action Régionale, qui représente M. le Préfet de Région, qui n'a pu être des nôtres ce soir. Monsieur Bessin, merci.

**Pierre BESSIN, Secrétaire Général aux affaires régionales, SGAR, représentant le Préfet de Région Michel CAMUX :** Il vous demande, bien sûr, de l'excuser. Messieurs les sénateurs, Messieurs les députés, Messieurs les Présidents d'agglomération, Mesdames et Messieurs les Maires, Monsieur le Président du Conseil Régional, Messieurs les Conseillers Régionaux et Conseillers Généraux, représentant du monde des entreprises, notamment des organismes et des établissements consulaires, du monde associatif et puis, plus simplement,

puisque vous l'avez dit, Monsieur le Président, nous sommes ici tous égaux, Mesdames et Messieurs. Ce que je voudrais tout d'abord, c'est remercier Monsieur Michel Gaillard et les membres de la Commission Particulière du Débat Public pour leur présence ici ce soir, pour cette première réunion de lancement du débat public en région Centre. Comme vous l'avez vu, il en viendra beaucoup d'autres. Celle-ci est particulièrement importante puisqu'elle va permettre de planter le décor.

Le sujet, vous le savez, est ce fameux projet POCL (Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon), que nous avons envie de rebaptiser Cœur de France, car c'est un peu l'enjeu. Il est issu, comme l'a rappelé Monsieur le député-maire d'Orléans, des débats du Grenelle de l'environnement. Il figure dans la liste des projets qui ont été retenus à l'issue de la loi Grenelle 1 du 23 juillet 2009. C'est une infrastructure qui s'inscrit très clairement comme un projet levier en matière d'aménagement du territoire, à la fois dans sa dimension démographique et économique, pour les déplacements et les transports. Les enjeux, je crois qu'il faut le rappeler tout de suite, ce sont 5 régions, 15 départements et 17 millions d'habitants sur le territoire concerné. Vous avez la carte qui figure dans le logo de la Commission Particulière. 17 millions d'habitants, ce n'est pas rien, c'est un bon tiers de la France qui est concerné et nous sommes clairement dans un véritable enjeu de dimension territoriale.

Ce que je voudrais dire, cela peut être long quand on commence à parler de ce projet, mais je crois qu'il faut quand même voir que c'est un projet qui a finalement avancé rapidement. Entre la loi du 23 juillet 2009 et maintenant, il y a à peine plus de deux ans et, pendant ces deux ans, un travail considérable a été mené, une mobilisation très rapide, le gouvernement ayant confié au Préfet de la région Auvergne, dès septembre 2008, l'idée de lancer les études préalables à ce projet. Puis, un travail véritablement soutenu avec le futur maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, dont je remercie Monsieur Allary et son collègue d'être présents ici pour représenter le Président du Mesnil.

En à peine plus deux ans, ces hypothèses de tracés ont été faites et, grâce à tout ce travail capitalisé, nous sommes en mesure aujourd'hui de mener ce débat public dont, vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, c'est un objet particulier dans l'arsenal des différentes procédures qui nous attendent encore avant d'arriver à la réalisation du projet lui-même, mais c'est une étape tout à fait cruciale. Il faut que ce débat public ait lieu et que, dans ce débat public, nous puissions nous exprimer, comme vous l'avez dit, sur l'opportunité du projet. S'il y a un seul mot à retenir, c'est bien celui-là. Ce projet est-il opportun et dans quelles conditions est-il le plus opportun possible ? C'est vraiment la question essentielle, à laquelle nous sommes tous appelés à répondre. Il s'agit donc bien d'un exercice pour s'informer, pour débattre et nous sommes bien dans la démocratie participative. Je crois que nous pouvons nous réjouir que la salle soit entièrement pleine ici ce soir.

En ma qualité de représentant du préfet de la région Centre, je n'oublie pas que nous pouvons débattre ici d'enjeux locaux, régionaux. Les différentes réunions, notamment celles plus locales, permettront de débattre de toutes ces dimensions. Je voudrais aussi, en ma qualité de représentant de l'État, rappeler la dimension suprarégionale de ce projet. Elle est complètement fondamentale. C'est clairement, avec les populations desservies, un véritable enjeu d'aménagement du territoire, à l'échelle nationale mais également, ne l'oubliez pas, à l'échelle européenne. Ce projet est inscrit dans les projets sur la période 2014 - 2020, comme faisant partie des grands axes stratégiques pour l'interconnexion de l'Europe. Il est important que nous le prenions avec cette dimension de faire partie et d'améliorer la chaîne du transport européen.

C'est donc bien sur un projet qui s'inscrit en réseau, très clairement. Le projet lui-même de Paris Orléans Clermont Lyon, a un intérêt en tant que tel, mais en a d'autant plus que nous sommes capables de nous relier au reste du réseau à grande vitesse. Toutes les questions de l'interconnexion avec le réseau déjà existant, la question de la liaison avec les aéroports

parisiens, avec le contournement de l'Île-de-France en matière de grande vitesse, avec le Grand Paris, ce sont des questions fondamentales qu'il convient de prendre en compte dans cette réflexion.

Après, ce dont nous devons parler d'ici janvier 2012, ce sont toutes les questions, et vous êtes sûrement nombreux à vous les poser aujourd'hui dans cette salle, sur la faisabilité technique, la faisabilité économique, l'acceptabilité sociale et environnementale de ce projet, qui sont évidemment des questions complètement fondamentales. Oui, nous devons en parler, nous devons évoquer ces questions pour trouver les meilleures solutions, non seulement en région Centre, mais également très largement au-delà.

Une question qui me paraît importante, et je crois que vous l'avez montré dans la liste des réunions qui auront lieu, il ne faudra pas l'éluder, c'est la question du financement. Il va falloir trouver un financement à ce projet et il est important que, dès à présent, l'ensemble des acteurs puisse se mobiliser et réfléchir pour apporter cette contribution. Il y a bien sûr le financement qui sera apporté par le maître d'ouvrage, mais aujourd'hui, ce type de projet, vu son montant, ne peut pas se faire sans l'appui certain de tout le monde, du maximum de personnes. C'est vraiment important et nous devons y réfléchir.

Je crois qu'il faut avoir en tête qu'un bon projet est un projet qui se fait. S'il n'y a que cela à retenir, il faut vraiment se mettre à réfléchir à toutes les conditions qui nous permettront de faire en sorte que ce projet se fasse, au plus près de la volonté du législateur. Nous sommes donc sur de vrais sujets de débat qui vont venir. La responsabilité, Monsieur le Président, de mener ce débat au sein de la Commission Particulière du Débat Public commence aujourd'hui, au vu et au su de tous. Je vous souhaite un bon courage, ainsi qu'à l'ensemble de votre Commission, pour mener ces travaux.

Il faut souhaiter encore plus courage au maître d'ouvrage, RFF, qui sera beaucoup mobilisé. Sûrement que les différents cahiers d'acteurs, les différentes interventions, amèneront à poser des questions, à étudier différentes hypothèses et à apporter une réflexion complémentaire à ce débat. Plus le débat sera riche, plus les conclusions seront riches, plus elles seront argumentées et plus nous avons de chance que ce projet se termine par une décision positive, ce que nous appelons évidemment tous de nos vœux. Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci, Monsieur Bessin.

Quelques mots sur le déroulement de cette soirée. Il y aura dans un instant une intervention de Jean-Marc Delion, Directeur général délégué de RFF, qui portera un peu la parole de la Présidence Direction Générale de RFF sur ce dossier. Puis, présentation du dossier par Thomas Allary. Il y aura une phase d'échanges avec la salle. Puis, j'inviterai quelques personnalités à intervenir en tribune pour quelques minutes et faire part de leurs positions : le Sénateur Rémy Pointereau, au nom de l'association TGV Grand Centre Auvergne, le Président du Conseil Régional de la région Centre. De nouveau, débat avec la salle. M. Jean Sivardière, Monsieur Éric Thirouin, qui représente Monsieur Beulin, et qui interviendra en tant que Vice-président de la FNSEA ; M. Doligé, s'il est arrivé ; puis, clôture de la réunion.

Quelques règles du débat public :

Vous avez ici un certain nombre d'éléments, je vous laisse les lire, mais je voudrais insister sur trois. Le premier est que c'est une réunion filmée. Toutes nos réunions publiques sont filmées et elles seront en ligne sur le site de la Commission. Le droit à l'image, c'est aussi un principe dans le droit français. Si quelqu'un n'est pas d'accord pour être filmé, il le signale à nos hôtes et nous essaierons de faire en sorte qu'il n'apparaisse pas à l'écran.

La deuxième remarque concerne le temps de parole. C'est un sujet toujours difficile, parce que nous savons bien qu'on a vite dépassé son temps de parole. Moi-même, d'ailleurs, je l'ai constaté, c'est vous dire. Je rappelle que les interventions sont de trois minutes. Vous avez un chronomètre qui s'affiche. Essayez d'en tenir compte pour gérer votre temps de parole. C'est trois minutes pour les interventions, les avis qu'il y aura dans la salle, et six minutes pour les personnes qui vont intervenir : Monsieur Pointereau, Monsieur Bonnaud. Essayez de tenir dans ces six minutes. Nous avons vu hier à Clermont que, très facilement, nous partons dans le décor. La réunion a duré presque 3h45, c'est un peu long. Après, nous voyons que la salle commence à se vider. Ces règles sont importantes.

Nous avons mis sur les chaises des documents écrits et des petits papiers pour poser des questions écrites. Certains d'entre vous ont un peu de timidité avec le micro. Vous pouvez poser une question par écrit. Vous la donnez à une hôtesse et elle sera apportée à la tribune et prise en compte.

Tout ce que nous disons ici donnera lieu à un compte rendu rapide de 15 lignes, qui sera demain en ligne. Je crois que la réunion d'hier est peut-être déjà en ligne, 8 ou 10 pages de compte rendu synthétique dans les trois jours et le verbatim sous une semaine. Vous voyez que tout est transparent, là encore, et accessible à tous.

On ne prend pas la parole sans qu'on vous la donne. Pas d'intervention sans micro, elle ne sera absolument pas prise en compte, parce que non enregistrée.

Monsieur Delion, si vous le voulez bien, je vous donne la parole.

**Jean-Marc DELION, directeur général délégué aux investissements, RFF :**  
Bonsoir. Je tiens d'abord à vous dire le plaisir d'être avec vous ce soir à Orléans, pour le lancement quasi simultané en Auvergne et en région Centre de ce grand débat. Je voulais aussi remercier Michel Gaillard pour son invitation au Président de RFF de venir donner un peu la position de l'entreprise. Je le représente ce soir.

Je voulais dire que pour RFF, d'abord, ce débat sera l'occasion, je l'espère, de mettre en avant nos valeurs, celles de l'ouverture, de l'écoute, de l'échange. Le système ferroviaire ne doit pas se fermer sur lui-même. Nos valeurs, ce sont celles du service public, de nos missions et de mettre notre réseau au service des territoires et de leurs habitants.

Je voulais ensuite revenir brièvement sur le projet et sur nos attentes pour le débat public.

Pour le projet, il est banal de dire que c'est un projet hors normes. Nous avons mené, ces dix dernières années, 13 débats publics. Celui-ci ne ressemble à aucun autre, Michel Gaillard l'a excellemment rappelé, par sa taille d'abord. Je ne vais pas revenir dessus, mais il est évident qu'il s'agit d'un projet majeur à l'échelle nationale, c'est même un projet majeur à l'échelle européenne. Vous savez l'attachement que nous avons de mettre notre réseau à grande vitesse au cœur du réseau européen de la grande vitesse. C'est un projet inhabituel par ses fondements. Il repose sur deux exigences indissociables : desservir les territoires du grand Centre de la France par la grande vitesse et, en même temps, doubler la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, qui sera en voie de saturation. Ces deux exigences forment deux piliers pour le projet. Un seul des deux piliers seulement et le projet ne tient plus. Il faut arriver à équilibrer ces deux piliers, nous aurons ce souci constant.

C'est un projet exceptionnel aussi par ses impacts sur l'environnement. Nous voudrions que ce projet soit exemplaire sur le plan de l'environnement. Il est inhabituel enfin par ses fonctionnalités. C'est le premier projet que nous avons de doublement d'une ligne à grande vitesse. À partir de là, nous nous posons des questions nouvelles sur les dessertes, la capacité, la régularité, le fonctionnement des gares, l'aménagement du territoire. Nous sommes dans

une stratégie de réseau. Beaucoup plus que la simple défense d'un projet d'une ligne nouvelle, nous sommes un projet cœur de réseau, un projet «Cœur de France».

Il est aussi inhabituel qu'un tel projet, à ce stade, mobilise autant de partenaires, les élus du territoire, les associations, les milieux économiques. Un des enjeux aussi de ce débat sera de trouver l'association du grand public au-delà de nos partenaires. C'est un problème fréquent dans nos débats et ce sera un vrai enjeu, que cette appropriation se fasse dans la population.

Enfin, j'ai sur le projet deux convictions. Je ne vais pas rentrer sur le fond des scénarios, mais je vais dire deux choses fondamentales pour nous. La première : nous ne voulons pas, nous ne voulons jamais opposer les projets de lignes nouvelles au réseau existant. Nous nous sommes engagés dans un projet de rénovation, dans un investissement de 13 milliards entre 2008 et 2015. C'est un doublement du volume de la rénovation du réseau, par rapport à la période antérieure. Le projet lui-même va entraîner des réflexions sur ces interactions avec POLT, avec le RER C en Île-de-France, avec les dessertes et les correspondances TER. Ce projet va devoir s'innover par ce qu'il va faire sur le réseau existant. C'est le premier point.

Le deuxième point : ce n'est pas simplement un projet de grande vitesse, c'est un projet qui va chercher à trouver son équilibre entre l'ensemble des territoires et il faut que les grands territoires partenaires soient tous à bord, qu'il n'y ait aucun perdant dans les grands territoires partenaires, c'est une conviction, pour la réussite de ce projet.

Pour ce qui concerne maintenant le débat, le projet Paris Clermont est inscrit dans la loi Grenelle. Cette loi invite, dès l'émergence des projets, à échanger le plus possible avec l'ensemble des acteurs. Nous l'avons fait pour la phase de préparation. Ce n'était que la phase de préparation. Maintenant, nous abordons le vrai exercice, qui est celui du débat public. Nous changeons de dimension pour cela. Un mot de Jules Renard dit : « Les projets sont le brouillon de l'avenir ». Le débat public est une façon de mettre au propre nos brouillons et ce sera une transition. C'est aussi l'occasion pour tous les acteurs de s'informer, d'échanger, de participer, de dialoguer pour enrichir le projet, mais aussi pour éclairer ces enjeux en termes d'environnement, en termes de besoins des populations, en termes d'économies.

Nous serons à l'écoute de tous pendant ce débat. C'est une démarche de construction. Nous sommes en train, au cours d'un débat, de fonder un projet, et un projet qui a de bonnes fondations se construira bien.

Je vais demander maintenant à Thomas Allary de présenter le contenu de notre projet aujourd'hui et de poser avec vous les premières pierres de ces fondations.

*(Applaudissements)*

**Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, Réseau Ferré de France (RFF) :**

Merci. Quelques mots pour camper le décor et donner un premier aperçu du projet, pour servir de support à nos échanges pendant la soirée. Quelques mots déjà pour expliquer d'où vient le projet, pourquoi nous sommes ici ce soir, pour vous expliquer quel est le projet que nous allons présenter au débat pendant les quatre mois qui viennent, avoir un aperçu des bénéfices que ce projet peut apporter et vous présenter quelques premiers éléments d'évaluation du projet à la fin.

- Pourquoi le projet ?

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

Le premier enjeu : l'aménagement du Centre de la France. Nous savons que le réseau à grande vitesse français s'est constitué en étoile autour de Paris et que le Grenelle de l'Environnement a prévu – nous les voyons en rouge sur cette image – de nouvelles LGV à

construire dans les prochaines années. Malgré cela, nous voyons qu'Orléans et Clermont restent les deux capitales régionales qui ne seront toujours pas desservies par la grande vitesse. Nous voyons se dessiner sur la carte toute une zone blanche au Centre de la France, qui n'a pas accès à la grande vitesse ferroviaire et dont le potentiel de développement économique, territorial, n'est pas complètement exploité.

Donc, premier enjeu : desservir et rendre plus accessible par la grande vitesse ferroviaire ce territoire central.

Le deuxième enjeu majeur est le doublement de la ligne Paris-Lyon. Nous voyons sur la carte que la LGV qui existe entre Paris et Lyon constitue un goulet d'étranglement du réseau. C'est par là que passe la grande majorité des trajets entre le Nord-Ouest et le Sud-Est de la France et, plus globalement, de l'Europe. Donc, nous avons un trafic dès aujourd'hui très important: près de 39 millions de voyageurs ; nos études ont montré qu'il allait encore augmenter, jusqu'à atteindre près de 67 millions en 2025. En soi, l'augmentation du trafic n'est pas forcément un problème. Par contre, nous constatons que cela conduit à une exploitation de plus en plus difficile. Les retards s'enchaînent et sont difficiles à gérer.

Nous voyons que nous avons aujourd'hui moins de 80 % de trains qui arrivent à l'heure sur la LGV Paris-Lyon, quand nous en sommes à près de 88 %, pour avoir une comparaison, sur la LGV Paris-Strasbourg.

Donc, il y a aujourd'hui un besoin de doubler cette ligne qui, malgré des mesures qui permettront de tenir encore 10 ou 15 ans en exploitation, va conduire en 2025 à ne plus pouvoir exploiter correctement cette LGV stratégique.

De là, est née l'idée de répondre à ces deux enjeux avec un seul projet. L'amélioration de l'existant ne le permettait pas. L'idée a été d'inscrire dans le Grenelle de l'environnement un projet qui faisait d'une pierre deux coups. Le ministre des transports a fixé quatre objectifs à ce projet pour les études de Réseau Ferré de France :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse - je reprends les termes exacts de la lettre du Ministre.
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures (aujourd'hui, c'est au mieux 3 heures).
- 3) Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, nous verrons comment cela s'est décliné dans la suite des études.
- 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, sachant que cet objectif s'est concrétisé dans les études par l'objectif d'un temps de parcours au moins équivalent à la LGV actuelle, 1 h 55 entre Paris et Lyon.

Dès le début des études, RFF a mis en place un dispositif de concertation et nous avons entendu émerger beaucoup d'autres attentes autour de ce projet. Certaines ont été considérées comme des objectifs complémentaires du projet, qui ont été pris en compte autant que possible, pas forcément de façon systématique :

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

RFF et ses partenaires, l'État et les cinq Conseils Régionaux territorialement concernés, ont engagé des études qui ont conduit à retenir quatre scénarios : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Nous y reviendrons tout de suite.

Tous ces scénarios ont des arrivées communes en Ile-de-France et à Lyon. Nous pourrions y revenir en détail, mais ce ne sont pas des éléments discriminants entre scénarios.

Nous vous présenterons deux variantes. Dans les trois scénarios Ouest, Médian et Est, il existe deux façons d'arriver à Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon. Si l'un de ces scénarios était retenu, une seule de ces variantes serait conservée, nous ne passons pas à la fois des deux côtés.

Trois options seront présentées :

Une option est un enjeu qui a été identifié, étudié, qui a des avantages et des inconvénients mais dont le bilan n'est pas totalement avéré à ce stade. Donc, nous gardons l'option mais, pour l'instant, elle n'est pas intégrée dans le projet. C'est le débat public qui nous permettra de savoir si nous devons conserver ou non ces idées.

- ✓ 1<sup>ère</sup> option : une gare nouvelle à Orly, sous les aéroports ;
- ✓ 2<sup>ème</sup> option : la desserte directe de Saint-Étienne par la ligne existante électrifiée, sans passer par Lyon ;
- ✓ 3<sup>ème</sup> option : un raccordement direct de la ligne à la gare de Lyon-Perrache, pour éviter de passer par Lyon-Part Dieu.

Quelques mots pour décrire maintenant ces quatre scénarios.

Le premier scénario, en termes géographique, est le scénario Ouest-Sud : nous voyons sur ce schéma, en traits épais, la bande de passage dans laquelle pourraient être réalisées des études si le projet venait à se poursuivre. C'est sous le trait épais que nous aurions la ligne à grande vitesse sur laquelle les trains, les TGV, circuleraient à grande vitesse.

Nous voyons en traits plus fins, toujours bleus, les sections de réseaux existants sur lesquels les TGV circuleraient également, à vitesse évidemment moins élevée, pour desservir les 13 villes du Grand Centre qui ont été identifiées dans les études et que vous voyez sur la carte. Vous voyez en traits pointillés une option. En l'occurrence, c'est la desserte de Saint-Étienne, et vous voyez, avec des points verts, ce que pourrait être des gares nouvelles dans le projet.

Un principe général dans les études est le principe de desserte en gares existantes qui a été retenue. Aujourd'hui, les voyageurs, comme les acteurs du ferroviaire, comme les acteurs locaux, ne privilégient plus les gares d'étrave, comme nous les avons appelées à un moment donné. Le principe, ce sont les gares existantes.

Ceci dit, selon le besoin ou quand des opportunités particulières apparaissent, nous n'avons pas écarté les possibilités de gares nouvelles. C'est celles que vous voyez. Dans ce cas, elles sont situées à l'intersection avec le réseau existant, de façon à pouvoir desservir ces gares par TER et non pas par automobile. En l'occurrence, nous en aurions trois, au droit de Bourges, entre Vichy et Moulins et de Roanne dans ce scénario.

Le dernier point est l'arrivée sur Lyon. L'arrivée de la ligne à grande vitesse nouvelle se situerait au Nord de Montanay, sur la ligne à grande vitesse existante au Nord de Lyon. Montanay est l'endroit où se situe la bifurcation entre la voie qui pénètre dans Lyon, et qui dessert les gares de la Part-Dieu et de Perrache, et la voie de contournement Est de Lyon qui dessert la gare Saint-Exupéry sous l'aéroport.

En fait, la nouvelle infrastructure permettra de desservir soit Lyon Centre, soit Saint-Exupéry, au choix de l'opérateur le moment venu.

En termes géographiques, vous le voyez depuis tout à l'heure, le scénario Ouest-Sud passerait au droit d'Orléans, entre Vierzon et Bourges, au Nord de Montluçon. Il obliquerait à ce moment-là à l'Est pour rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais et par Roanne.

Le deuxième scénario : le scénario Ouest. Vous retrouvez les mêmes principes de schématisation. Nous sommes sur un scénario qui, physiquement, part de la même façon et qui, par contre, oblique un peu plus tôt à l'Est, à peu près au droit de Bourges. Il passerait au Sud de Nevers et, à partir de Nevers, rejoindrait Lyon, soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, comme précédemment, soit par Mâcon en doublant alors la LGV entre Mâcon et Lyon.

Trois possibilités de gares nouvelles : au droit de Bourges, au droit de Nevers et au droit de Roanne.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Celui-ci part un peu plus directement vers le Sud en sortant de l'Île-de-France. Son principe est d'éviter la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne. Il rejoindrait Nevers au Sud, puis rejoindrait Lyon par les deux mêmes variantes que nous avons pu voir précédemment.

Pour atteindre l'objectif fixé de relier Orléans et Bourges au réseau des trains à grande vitesse, nous voyons des éléments de ligne à grande vitesse qui vont jusqu'à Orléans et qui vont à Bourges. Nous sommes bien en traits épais. La ligne à grande vitesse va bien jusqu'à Orléans et va bien jusqu'à Bourges. Évidemment, les trains se poursuivent, nous le verrons après.

Deux gares nouvelles envisagées à ce stade dans le scénario : au droit de Nevers et au droit de Roanne dans la variante Roanne.

Le dernier scénario : le scénario Est. Il part un peu de la même façon que le scénario Médian. Par contre, il s'écarte encore plus à l'Est de façon à rester toujours du même côté de la Loire et éviter ainsi les franchissements du fleuve. Il passe donc à l'Est de Nevers, puis rejoint Lyon de la même façon que précédemment. Toujours deux gares nouvelles envisagées et toujours les raccordements grande vitesse jusqu'à Orléans et jusqu'à Bourges.

Quelques animations maintenant pour vous expliquer comment fonctionneraient ces scénarios. Le principe est que le TGV va circuler sur la ligne à grande vitesse, mais va emprunter, le moment venu, le réseau existant pour desservir directement toutes les villes concernées par le projet. Nous voyons l'exemple sur Paris Clermont-Ferrand, puisque le projet s'appelle Paris Orléans Clermont Lyon, et vous avez noté qu'aucun des scénarios ne passe à Clermont. C'est le TGV qui va à Clermont, ce n'est pas la ligne. Donc, nous voyons très bien sur ce petit schéma que le TGV circulerait sur la ligne à grande vitesse jusqu'au Nord de Vichy, puis ensuite emprunterait le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. C'est le TGV qui change de voie, ce n'est pas le voyageur qui change de train. Ce n'est pas une correspondance. Le voyageur va directement de Paris jusqu'à Clermont-Ferrand.

C'est évidemment le même principe dans tous les scénarios, avec des raccordements à des endroits différents. Nous le voyons sur le scénario Est, nous le voyons ici sur le Médian et nous allons le voir sur le scénario Ouest.

Deuxième exemple, nous allons regarder Paris-Montluçon. C'est évidemment toujours le même principe. Nous allons avoir besoin d'électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon qui, aujourd'hui, ne l'est pas. De façon générale, et c'est vrai dans ce cas, les travaux qui seraient

nécessaires sur le réseau existant pour assurer la desserte des 13 villes sont prévus dans le projet, ils sont intégrés dans les coûts du projet et font partie intégrante du projet.

Nous pouvons regarder Montluçon dans tous les scénarios. Décrochage de la ligne à des endroits différents. Nous voyons ici l'utilisation des débranchements à Bourges, par exemple, et l'utilisation de la ligne existante entre Bourges et Montluçon.

Nous pouvons regarder Blois : toujours exactement le même principe, mais pour montrer que le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon desservira bien Blois dans tous ces scénarios, avec des trains qui passeront en gare des Aubrais et qui iront jusqu'à Blois depuis Orléans. Nous le voyons dans tous les scénarios, toujours le même principe, avec le passage à Orléans et jusqu'à Blois.

Nous pouvons regarder Nevers, pour montrer que nous avons toujours le même principe, avec décrochage dans le scénario Ouest-Sud à Bourges, pour aller à Nevers et, en l'occurrence, jusqu'à Moulins. Pour le coup, il y a une différence entre scénarios puisque nous voyons qu'il y a besoin d'un décrochage pour Nevers et Moulins. Ce n'est pas le cas dans les scénarios qui suivent. Là, la desserte est directe, gare nouvelle envisagée à Nevers, puis Moulins, en l'occurrence, Vichy est clairement par la suite, puisque c'est le même train qui irait jusqu'à Clermont-Ferrand.

Dernier exemple, puisque c'est un point qui est régulièrement cité, la desserte de Châteauroux. Châteauroux fait partie des villes concernées par le projet et nous entendons souvent parler de la nécessité de raccorder POCL à la ligne historique Paris Orléans Limoges Toulouse. C'est le cas dans tous les scénarios, puisque Châteauroux est desservi dans tous les scénarios par POCL. Nous l'avons vu sur le premier scénario. Nous le voyons maintenant sur le deuxième, avec un train qui va jusqu'à Vierzon, puis qui décroche sur le réseau existant pour aller à Châteauroux. Nous allons maintenant le voir dans le scénario médian, où il existe même deux possibilités, soit avec un train qui passe par Orléans puis Vierzon puis Châteauroux, soit par un train qui passe par Bourges, puis qui se dirige à Châteauroux. Dans le scénario Est, seul le passage par Orléans et Vierzon est intéressant, le temps de parcours étant dans ce cas-là trop long par Bourges. Nous pourrions revenir sur ces schématisations le moment venu.

#### Les bénéfices que peut apporter ce projet :

Ces bénéfices répondent aux deux piliers que nous avons identifiés et aussi à des enjeux parfois plus régionaux :

Le premier pilier est l'amélioration des dessertes du Centre de la France. Nous donnons ici l'exemple de Paris, mais cela concerne même des dessertes entre villes de ce territoire central.

Les gains de temps sont importants pour toutes les villes, dans tous les scénarios. Ils sont très souvent équivalents. Dans ces exemples avec Paris que vous voyez sur la diapositive, parfois, ils sont différents. Typiquement, pour Nevers, nous sommes sur des différences entre le scénario Ouest-Sud, où nous avons un temps de parcours Paris-Nevers de 1 h 30 - 1 h dans les autres scénarios. C'est l'inverse pour Montluçon, géographiquement, cela se comprend, avec un temps beaucoup plus court dans le scénario Ouest-Sud.

Le deuxième pilier est l'amélioration des liaisons longues distances. L'enjeu majeur est la désaturation de la ligne Paris-Lyon.

Dans tous les scénarios, cette désaturation est permise et elle permet, c'est l'objectif, un gain de régularité important, à la fois pour les usagers qui seraient reportés sur la nouvelle ligne et à la fois aussi pour les usagers qui resteraient sur la ligne Paris-Lyon, sur laquelle il y aurait moins de circulation et où la régularité serait ainsi accrue.

Dans les scénarios Médian et Est, une différence, par contre, est le temps de parcours qui serait réduit de 10 minutes entre Paris et Lyon. Ce n'est pas forcément fondamental entre Paris et Lyon. C'est en revanche très important sur Paris Marseille, puisque c'est évidemment aussi 10 minutes de gagner sur Marseille. Cela permet d'envisager un report modal depuis le mode aérien sur le train qui est intéressant et qui répond à l'enjeu national du projet, enjeu du Grenelle de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Un autre enjeu longue distance : l'accès aux aéroports. Nous en avons déjà parlé, Roissy et Saint-Exupéry en particulier, permis dans tous les scénarios, et l'amélioration des liaisons Est-Ouest, en particulier sur Lyon-Nantes, un gain de temps d'au moins 20 minutes par rapport au passage actuel par Paris..

Les déplacements régionaux gagnent également dans le projet.

En particulier en Île-de-France, où le projet permettrait de libérer des capacités sur le réseau qui existe, puisque certains trains seraient reportés des lignes existantes sur la nouvelle ligne. Cela dégagerait des sillons, des capacités qui pourraient être offertes en particulier au développement des RER C et D, qui en ont besoin, et du Transilien en général.

Cela permet également un rééquilibrage des gares. Le projet arriverait en Gare d'Austerlitz. Aujourd'hui, la gare de Lyon est en voie de saturation, elle le sera à l'horizon 2025. En revanche, Austerlitz dispose de réserves de capacités. Le fait d'arriver à Austerlitz permettrait de rééquilibrer ces deux gares et d'assurer le bon fonctionnement de POCL.

Amélioration entre Auvergne et Rhône-Alpes : la relation Clermont-Lyon, qui était un objectif supplémentaire, est possible dans tous les scénarios, par les variantes Roanne, et permet un gain de temps de 50 minutes, ce qui est tout à fait considérable.

Puis, rééquilibrage possible des gares de Part-Dieu et de Perrache, dans le cadre de travaux lyonnais.

Dernier avantage : l'utilisation du réseau existant par les TGV qui permet de diffuser le plus possible le gain de vitesse permis par la ligne nouvelle. La diffusion de cet effet grande vitesse est aussi permise par des correspondances qui seront offertes par les TER le moment venu.

Je souhaitais vous expliquer qu'Orléans gagnera une vingtaine de minutes pour le trajet sur Paris. Dans tous les scénarios, nous sommes entre 35 et 40 minutes de temps de parcours envisagé sur Paris-Orléans. Orléans gagnerait aussi dans les relations sur Lyon. Aujourd'hui, c'est quelque chose de soit compliqué, soit impossible. Là, nous serions dans un temps de parcours de l'ordre de 1 h 30, même moins selon les scénarios. Il y a aussi les liaisons nouvelles qui seraient permises, puisqu'aujourd'hui, nous sommes sur la possibilité d'offrir des relations entre Orléans et Roissy direct. Aujourd'hui, nous serions entre trois et cinq allers-retours quotidiens. Vous les voyez enfin, entre les Aubrais et Roissy. Je vous confirme l'ordre de grandeur de 1 h 30 pour Orléans-Lyon, avec un nombre d'allers-retours envisagés et possibles de deux à trois par jour, selon les scénarios.

J'aurais aussi voulu vous montrer la diffusion de la grande vitesse au-delà d'Orléans, grâce aux correspondances, en particulier pour les villes situées entre Orléans et Blois ou entre Orléans et Vierzon, grâce aux correspondances TER.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ils seront de plusieurs ordres : environnemental, socioéconomique, financier. Évidemment, tous ces éléments sont partiels, ce sont des outils d'aide à la décision. Aucun, seul, ne permet de prendre la décision et surtout, il nous manque un critère d'évaluation à ce stade qui est ce que va permettre le débat public, les échanges qui auront lieu pendant le débat public et qui

nous permettront d'avoir le retour sur le projet du public, et donc de finaliser une synthèse pour pouvoir prendre une décision.

- L'environnement

Nous avons essayé d'identifier, dans le cadre de nos études, les zones les plus sensibles sur le territoire du projet. Nous avons identifié par exemple le milieu humain, les enjeux patrimoniaux, les zones urbaines denses – nous voyons se dessiner ici Paris, Lyon, tout le bâti urbain des villes concernées –, le milieu physique, c'est-à-dire le relief, les cours d'eau – nous voyons la Seine, la Loire, l'Allier, la Saône, etc. – et évidemment les milieux naturels, toutes les zones sensibles naturelles les plus importantes. Nous voyons le massif de la Sologne, la zone du Clunisois, la zone de la Dombes, etc.

Vous voyez bien que, compte tenu du nombre de ces zones sensibles et de la taille du territoire, aucun des scénarios ne peut éviter l'ensemble de ces contraintes. À ce stade, sur les bandes de passages possibles que nous avons identifiées, nous avons regardé quels enjeux elles pouvaient croiser et quel était le risque qu'un tracé à l'intérieur de cette bande impacte un jour ces zones naturelles. Nous ne savons pas aujourd'hui, nous ne sommes pas assez précis, nous n'avons pas de tracé technique, nous ne pouvons pas savoir si nous impacterons ces zones. Par contre, nous savons identifier un risque d'impact, grâce à des expertises qui ont été menées par des experts environnementaux.

Nous synthétisons ce travail par le tableau que vous voyez, qui essaie d'identifier ces risques d'impact, de faibles à majeurs, selon les scénarios. Nous voyons que les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu plus pénalisés, en particulier en termes de milieu humain, du fait du passage dans la zone très dense et très compliquée d'Orléans, et du passage dans le site du Val de Loire, classé au Patrimoine mondial de l'Humanité et de l'Unesco, et aussi en termes de milieu naturel, du fait du passage dans le massif de la Sologne sur 70 km, plus grande zone Natura 2000 d'Europe, avec le risque juridique et environnemental qui peut y être associé.

- L'aménagement du territoire

C'est le deuxième volet, le deuxième pilier du projet. Nos études et retours d'expérience ont montré que la LGV en elle-même n'était pas un avantage pour le territoire toute seule. Elle est un outil, un levier au service des acteurs locaux pour mettre en œuvre des politiques de développement local et de développement territorial. Ce que nous avons essayé d'identifier c'est, aire urbaine par aire urbaine, selon la sociologie, la démographie et l'économie locales, quels étaient les enjeux, quelles étaient les attentes et ce que pouvait apporter la LGV, si elle pouvait constituer un support favorable, très favorable, moins favorable, à un développement économique et territorial.

Nous pourrions y revenir site par site mais la leçon du tableau est qu'il y a beaucoup de vert. De façon générale, dans tous les scénarios, même s'il y a quelques différences, le projet présente un levier majeur pour des développements de politique territoriale sur le Centre de la France.

- L'analyse socioéconomique

Je ne vais pas vous parler d'économie, je ne vais pas vous parler de finances. La socioéconomie, c'est en fait un bilan pour l'ensemble de la collectivité nationale, des avantages amenés par le projet, mais pas que des avantages financiers, des avantages de temps, de confort, de sécurité. Puis, le bilan de ces coûts, pas non plus que financiers, mais aussi environnementaux, etc.

Tout cela est monétarisé et mis dans une seule unité, en l'occurrence l'euro, mais cela aurait pu être n'importe quoi, par exemple des asperges. C'est mis en une seule unité qui permet

d'avoir un indice de la rentabilité socioéconomique, et non pas économique, du projet. Pour cela, nous utilisons des données nationales, des données tutélaires : le taux de croissance du PIB, le taux de croissance démographique, une hypothèse sur l'évolution du prix du pétrole, par exemple.

Puis, nous utilisons des données plus spécifiques au projet. La première de ces données du projet est son coût. Nous sommes entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios. Tous les bénéfiques que nous avons pu citer ont un coût, c'est évident, et ce sont bien des milliards d'euros.

Le deuxième indice important et propre au projet est le gain de voyageurs permis par chaque scénario. Le gain de voyageurs, c'est le nombre de voyageurs qui utiliseraient la ligne au lendemain de sa mise en service et qui, jusqu'à maintenant, n'étaient pas sur le mode ferroviaire, soit parce qu'ils ne se déplaçaient pas, et qu'ils vont maintenant y trouver un avantage, soit qu'ils se déplaçaient par un autre mode, automobile ou aérien, et qu'ils vont se reporter sur le ferroviaire parce qu'ils y trouvent un avantage. Nous sommes là sur un gain annuel compris entre 5,1 millions de voyageurs et 6,5 millions de voyageurs, selon les scénarios.

Nous faisons tourner des modèles relativement éprouvés aujourd'hui, en termes socioéconomiques, qui permettent d'avoir deux indices :

- La valeur actuelle nette : c'est le bilan de tous ces avantages et de tous ces coûts, monétarisés en euros, et nous sommes sur un bilan qui oscille entre 1,1 milliard d'euros et 10,6 milliards d'euros, selon les scénarios et les variantes.

Deux leçons : la première est que nous sommes positifs dans tous les scénarios. Cela veut dire que, dans tous les cas, le projet crée de la valeur socioéconomique pour la collectivité dans son ensemble.

La deuxième est qu'il n'en crée pas dans les mêmes proportions selon les scénarios, et nous pourrions expliquer pourquoi.

- Le taux de rentabilité interne : c'est une autre façon d'évaluer le gain du projet, ses avantages, ses coûts rapportés à l'investissement. Il faut le comparer à un taux tutélaire imposé par l'État de 3,6 % sur ce projet. À nouveau, nous voyons que nous sommes à chaque fois au-dessus, donc nous retrouvons le même résultat : le projet crée de la valeur socioéconomique dans tous les scénarios, mais dans des proportions contrastées.

- Le financement

Un dernier petit mot sur le financement, pour bien montrer que c'est différent de l'analyse socioéconomique que je viens d'évoquer. Juste un mot pour vous dire, puisqu'évidemment nous ne ferons pas le tour de table financier pendant le débat, nous n'en sommes pas du tout à ce stade, mais plutôt pour vous dire comment nous finançons un projet de ce type.

Le premier financeur appelé au projet est le maître d'ouvrage, c'est RFF. Toutefois, RFF n'avait pas ce qu'il veut dans un projet de ce type. Il met ce que le projet va lui rapporter plus tard. C'est l'article 4 de ses statuts qui l'impose. Nous n'avons pas le droit de nous endetter nouvellement pour une ligne nouvelle. Ce que le projet nous rapportera, nous pouvons le mettre pour la construction de la ligne, mais pas plus.

Ce que le projet va nous rapporter, c'est ce que les voyageurs nouveaux, permis par le projet, vont amener comme financement. Ils vont payer un billet à l'opérateur, la SNCF pour l'instant, et une partie de ce billet va revenir à RFF via les péages d'infrastructures payés par

la SNCF et RFF. C'est cette part que nous pourrions apporter dans le projet. Aujourd'hui, c'est assez rare que nous arrivions à 100 % avec cette part-là. Le complément est appelé auprès des collectivités publiques : État, collectivités locales, autres financeurs éventuels comme l'Union européenne. Dans ce cas, c'est le contribuable qui est à la source, via ses impôts.

Les deux sources de financement pour une LGV sont le voyageur et le contribuable. Nous n'en avons pas d'autres. Si nous faisons un montage financier qui inclut un partenaire privé, dans un partenariat public-privé, nous modifierons la façon de monter le projet, nous modifierons le partage des risques, l'étalement de la dépense, mais nous n'allons pas modifier les financeurs. Un partenaire privé, ce n'est pas un mécène, dans un projet de ce type, c'est un acteur particulier qui va apporter de la compétence, mais pas du financement.

Voilà pour ces quelques éléments d'éclairage, qui vont maintenant servir de support à la suite des échanges.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci, Monsieur Allary. Chacun conviendra que c'est un défi que d'exposer un tel projet en 20 minutes. Merci.

Monsieur le Sénateur, vous voulez poser une question, je crois.

**Gaétan GORCE, Sénateur de la Nièvre** : Je suis sénateur de la Nièvre depuis quelques jours, après avoir été député. J'interviens dans ce débat parce que nous sommes tous très concernés par ce projet. Chacun, nous partageons le sentiment qu'il est particulièrement opportun. Le souci que nous devons avoir, au-delà de la desserte des deux grandes et belles capitales régionales que sont Orléans et Clermont-Ferrand, c'est d'assurer le mieux possible l'équilibre de nos territoires. La préoccupation que nous devons avoir, c'est celle aussi qu'expriment les maires de beaucoup de petites villes et villes moyennes, qui ont le souci de faire en sorte que le TGV ne soit pas seulement une occasion de desserte des grands pôles urbains, indispensable naturellement, mais aussi, par une organisation adaptée, un moyen d'assurer la solidarité avec l'ensemble des territoires qui sont concernés et qui peuvent être à distance plus ou moins avancée.

Ma préoccupation est de savoir comment nous pouvons arriver à répondre à cette préoccupation double : desservir des grands pôles régionaux et favoriser l'aménagement du territoire le plus large, sachant que pour les territoires ruraux en particulier, le passage du TGV et des arrêts éventuels constituent une opportunité de développement considérable.

Si je ne prends que l'exemple du Nord de la Nièvre, du Sud du Loiret, du Nord du Cher et du Sud de l'Yonne, pour ne prendre que ce bassin de population qui représente quand même près de 150 000 personnes, la question du passage du TGV est déterminante, car elle change tout, si le TGV passe à Nevers, mais aussi s'il passe à proximité de ces territoires. Elle offre, à ce moment-là, des opportunités économiques considérables. Nous avons des possibilités foncières et immobilières d'accueil très importantes. Elle permet de valoriser le potentiel touristique dont nous disposons. Je pense par exemple à Sancerre, comme je dois évidemment penser, étant maire de La Charité, à La Charité, mais pas seulement. Elle permet aussi à une population qui, aujourd'hui, n'a pas véritablement de perspectives de développement vis-à-vis de la région parisienne, d'en trouver une qui soit satisfaisante et qui corrige les effets que nous rencontrons aujourd'hui sur les liaisons ferroviaires, souvent délicates.

Posons le problème en ces termes, vous allez me dire, puisque chacun pourrait être tenté de privilégier un égoïsme particulier, que je vais défendre bien évidemment la liaison Est. C'est celle que pourrait être la plus favorable puisque nous pourrions espérer des arrêts au moins à la hauteur de Cosne. C'est la liaison médiane que je veux défendre ici. Pourquoi ? Parce que

cette solidarité du territoire, je ne souhaite pas qu'elle s'applique qu'aux uns, je veux qu'elle s'applique à tous. Si nous mettons en place une liaison médiane, nous avons le sentiment qu'elle pourra bénéficier à un maximum de villes moyennes sur le tracé qui nous est proposé et qu'elle permet au niveau de Gien, si nous voulons l'envisager, un décrochement des TGV ou de certains d'entre eux, permettant la desserte de tout le bassin qui correspond à Gien, Cosne, La Charité, pour rejoindre ensuite Nevers.

C'est cette perspective que nous voulons défendre dans le cadre d'un cahier d'acteurs, à la fois pour être solidaires de l'ensemble de ceux qui travaillent aujourd'hui sur ce projet et qui défendent l'opportunité du TGV, tout comme nous souhaitons évidemment que le TGV puisse, à travers ce projet, surmonter la critique qui lui est faite parfois d'être un TGV qui ne dessert que certains en traversant les territoires et en accroissant le désert rural. Là, au contraire, nous pouvons, avec cette hypothèse que je viens de développer et qui exprime le point de vue des maires concernés sur ce tracé, apporter une réponse concrète aux besoins de développement d'un territoire.

Je souhaite donc que cette question de l'aménagement du territoire, et notamment des plus petits territoires, soit au cœur de la réflexion que nous menons et j'espère qu'à la fois les acteurs, comme RFF, sauront nous apporter des réponses. J'ajoute que les dessertes auxquelles je fais allusion aujourd'hui pourraient parfaitement s'intégrer, en termes de financement, dans les trains d'équilibre du territoire, libérer des sillons et favoriser un développement de ces collectivités, sans accroître la charge que doit supporter l'État et sans poser de problème particulier en matière de sillons à dégager. Voilà, je vous remercie, Monsieur le Président.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Monsieur le Sénateur, merci. Autre question ?

**Martial CHEVALLIER, Président du Pays de Beauce** : Monsieur le Président, le Pays de Beauce est un territoire d'Eure-et-Loir, regroupant 83 communes et 4 communautés de communes, entre Chartres, Orléans et l'Île-de-France. Une partie de ce territoire est aujourd'hui dans l'aire d'étude du projet qui nous est présenté, notamment 23 communes des pays d'Orgères et de Janville. Pour autant, ce n'est pas précisé dans le dossier du maître d'ouvrage, qui n'indique pas l'Eure-et-Loir comme territoire concerné.

Les 40 000 habitants du pays, et surtout les 15 000 habitants des cantons cités, sont pourtant concernés par ce projet, et ce, à double titre : d'une part, le choix du tracé impactera peut-être leur cadre de vie et, d'autre part, ils peuvent être des utilisateurs potentiels de la future ligne. C'est pourquoi je m'étonne qu'à ce jour, aucun courrier n'ait été adressé aux mairies des communes concernées par le projet, pour les informer de l'ouverture du débat public et leur permettre d'y participer.

En outre, j'aimerais souligner que notre territoire est déjà très impacté par le passage de nombreuses infrastructures desservant l'Île-de-France, l'A10, la RN20, la RN154, la ligne grande vitesse Atlantique, l'A11, la nationale 10, la ligne classique Paris Bordeaux et Paris Orléans, les lignes de fret, bientôt TER entre Chartres et Orléans.

Bien que nous disposions de la proximité de ces réseaux, il nous semble important de souligner que leur multiplication présente à terme un risque pour la qualité de notre agriculture, de nos paysages et de notre environnement. Merci.

**Michel GAILLARD** : Merci pour votre intervention. Sur cette question du territoire d'Eure-et-Loir qui aurait été oublié, quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir ? Je vous propose, Monsieur, que nous regardions votre question. Nous allons nous-mêmes nous interroger, pourquoi ne vous a-t-on pas écrit, sachant que nous avons vraiment contacté tous les élus qui

nous paraissent concernés par les scénarios de tracés ? Nous avons peut-être commis une erreur, nous la corrigerons.

**Michel CANIAUX, Délégué général de l'association ALTRO :** Lorsqu'on voit les différents scénarios Est et Médian, la première impression est qu'ils tournent un peu le dos au Centre, et donc ne sont pas satisfaisants, notamment lorsqu'on voit que le Médian, avec un raccourci, permettrait des liaisons Châteauroux mais en shuntant Vierzon. Donc, je veux bien que nous pensions à Nevers, mais il faut aussi penser à Vierzon.

Nous voyons aussi que le scénario Est, avec un temps de parcours de 1 h 35 pour aller à Châteauroux, arriverait, avec un arrêt parce qu'il n'y aurait pas de directs Châteauroux, à 1 h 42, c'est-à-dire pratiquement au temps actuel. D'où, quid de l'intérêt d'un TGV pour les Castelroussins ?

Ensuite, je pense que nous avons un défi à relever. J'appelle ce territoire du POCL l'hexagone central, ou du Centre. C'est un hexagone qui va d'Orléans, Blois, Châteauroux, Clermont, Lyon, Nevers et Orléans. C'est dans ce territoire qu'il faut vraiment renforcer, avoir une politique, non pas de maintien du statu quo, mais de volontarisme pour un regard démographique, un regain d'activité, qui fait en sorte qu'un des scénarios qui pourraient jouer un axe structurant, ce serait l'Ouest-Sud qui serait l'épine dorsale. Avec cette mission de redéploiement, de développement volontariste du territoire, nous pourrions arriver à augmenter sa rentabilité. Nous voyons bien que l'exercice est périlleux puisque, lorsque nous voyons des exercices de prospective, notamment dans le schéma national des infrastructures du transport, un petit opuscule a été fait, un rapport, et souvent, le mot incertitude revient. C'est vrai que soit nous nous laissons dicter la loi par les modèles, et cela nous empêche de penser le territoire, soit nous décidons : cette LGV est un outil, il faut essayer d'en faire quelque chose pour cet hexagone du Centre.

Je salue l'ouverture du Président de la Nièvre hier soir à Clermont. Qu'a-t-il dit ? Il a dit qu'en l'état actuel, l'Ouest-Sud n'était pas satisfaisant pour eux. Ce que je retiens, c'est « en l'état actuel ». Cela veut dire simplement qu'il faut essayer d'améliorer ce scénario, et il existe des voies d'amélioration. Je pense que le temps suivant, lorsque nous serons dans les villes concernées, nous aurons l'occasion de parler de ces améliorations parce que je pense qu'il faut un consensus, et même Moulins a sa part dans ce Ouest-Sud, à condition qu'on lui dise la vérité, qu'on mette tout sur la table et qu'on ne les considère pas comme des parias.

Ce que je veux dire ce soir est : mobilisons-nous pour que ce TGV soit un outil de développement des territoires, d'affirmation de cet hexagone du Centre, de façon à ce que nous ayons, certes, besoin de Paris-Lyon, mais pas seulement, et que nous puissions prendre aussi une certaine autonomie.

**Michel GAILLARD :** Merci. C'est une opinion, vous aurez compris, pas une question.

**Jean-Louis POSTÉ, Vice-président de Nature Centre :** Le réseau France Nature Environnement, les cinq fédérations régionales de France Nature Environnement, n'ont pas voulu prendre position sur l'opportunité. Vous rappelez fort justement que la première question, avant de parler des tracés, est l'opportunité du projet. Nous avons développé un certain nombre de questions. Je voudrais vous en redire deux.

D'abord, reconnaître que RFF et la Commission du Débat Public nous ont consultés, mais nous n'avons peut-être pas été bien entendus, en disant qu'il faudrait quand même étudier, dans ce débat public, des solutions alternatives, en particulier l'amélioration du réseau actuel. Cela coûterait beaucoup moins cher et cela apporterait déjà beaucoup de résultats.

Donc, économiquement, pour que le débat public soit équilibré, nous vous demandons d'intégrer ces questions alternatives, en amélioration du réseau actuel.

Le deuxième point que nous souhaiterions souligner concerne les questions environnementales, bien sûr. L'accessibilité, ce n'est pas du tout évident. Il ne faut pas croire qu'il est facile de faire passer une LGV, avec toutes les contraintes de bruit, toutes les conséquences non seulement sur les espaces classés, les espaces protégés, mais les conséquences que vous allez avoir de manière beaucoup plus fine sur des choses essentielles à préserver aujourd'hui : les zones humides, traverser les cours d'eau, le bocage, les espaces agricoles, les espaces, trames vertes et bleues, et la biodiversité commune. Or aujourd'hui, vous savez qu'on fait disparaître en France un département tous les sept ans, avec notre urbanisation et avec nos réseaux. Passer en forêt d'Orléans, passer la Loire, passer en Sologne, tout cela fait des dégâts énormes. Avant de s'enthousiasmer, il faut aussi voir les inconvénients, non seulement financiers, socioéconomiques, mais également les inconvénients environnementaux. Vous y êtes attentifs, cela ne se résout pas vraiment facilement.

Je voudrais aussi tempérer l'enthousiasme de certains élus. Quand nous regardons les conséquences de la LGV Est sur les régions Champagne et Lorraine, nous pouvons nous interroger sur les impacts en matière d'aménagement du territoire, alors que le travail sur les lignes actuelles est sans doute beaucoup plus rentable. Merci.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur. Est-ce que sur la première question concernant l'étude qui aurait été nécessaire pour la revitalisation des ouvrages existants, plutôt que de se lancer dans une ligne à grande vitesse, y a-t-il d'autres questions sur ce thème ? Monsieur, est-ce sur ce sujet ? Nous allons regrouper un peu.

**Jacques ROLLIN de l'association Altro :** Bonsoir à tous. Monsieur le Président, ce que dit Monsieur est valable, mais surtout pour les régions de plaine, la région Centre. Quand nous arrivons en région Auvergne, la topographie n'est pas du tout la même. Là, c'est la construction de lignes nouvelles. Le débat tel qu'il est mené est bien, puisque tout le monde entendra, tout le monde pourra parler. Mais j'ai bien vu la sensibilité qu'il y a en Rhône-Alpes, j'ai vu la sensibilité qu'il y a en Auvergne et je vois la sensibilité qu'il y a en région Centre. Je la connais bien, cette région, j'y ai habité cinq ans. Chacun voit midi à sa porte à partir de la topographie, de l'existant des infrastructures. Effectivement, pour aller jusqu'à Châteauroux, cela ne va pas trop mal, à 200 km/h d'Étampes à Vierzon ; pour aller à Bourges, cela ne va pas trop mal ; etc. Donc, il faut voir au global.

Le grand problème, c'est de faire une infrastructure nationale au cœur de la France. Il s'agit du TGV, le dernier TGV de grande ampleur qui sera réalisé et qui devrait normalement former une étoile dans le secteur de Montluçon, ville de 75 000 habitants, industrielle, qui est très mal traitée depuis longtemps, alors que d'autres villes sur la radiale bourbonnaise ont des facilités assez importantes. Je pourrais même dire les chiffres de desserte de chaque ville. Nous ne parlons que du POCL parce que le gouvernement n'a pas envisagé cette possibilité. Je pense que RFF ne peut pas travailler dans le flou sur cet aspect. Il faut qu'il fasse remonter, au niveau des deux ministres de tutelle et du gouvernement, cet aspect d'aménagement du territoire, un Nord-Sud qui croise avec une liaison transversale et qui se nourrissent mutuellement en un point central.

La gare de Bourges, je précise, à vocation à être desservie à l'intérieur pour diffuser sur la ceinture haute qu'est la ligne classique Lyon-Nantes, nous pouvons dire Nevers-Nantes, nous pouvons dire Chagny-Nevers-Tours-Nantes. C'est une ligne qui a une vitesse commerciale de l'ordre de 106 km/h, avec des automoteurs. Il n'est pas nécessaire de faire un barreau Est-Ouest à ce niveau. Par contre, au niveau de la ceinture de la France, la taille de la France, juste au-dessus du Massif central du château d'eau de la France, nous pouvons faire une percée utile analogue à la route Centre Europe Atlantique.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Très bien, merci. Monsieur ? Est-ce sur la question de la revitalisation ? Je reste sur cette question, puis nous donnerons la parole à Thomas Allary.

**André THÉPIN, Limoges :** Bonsoir. Je salue particulièrement les représentants RFF limousins qui sont ici. Cela veut dire qu'il doit y avoir une petite liaison entre la POCL, la POLT et peut-être même la Limoges-Poitiers.

**Michel GAILLARD :** Attendez, nous sommes sur revitaliser...

**André THÉPIN :** Je suis sur les projets alternatifs.

**Michel GAILLARD :** Nous y reviendrons. Là, je voulais clore la question : faut-il que RFF se lance dans des études alternatives à la ligne mise en débat de revitalisation d'un Paris Clermont, par exemple, au lieu de faire une ligne à grande vitesse ?

**André THÉPIN :** Je voulais aborder ce sujet puisque, dans le dossier de RFF, il y a un certain nombre de scénarios qui ont été faits, puisque nous trouvons les scénarios A1, A2 et A3 et, tout à fait dans les études, vous les avez sur le dossier lui-même. Donc, nous avons les montants, par exemple sur un Paris-Châteauroux, où nous gagnerions 23 minutes en modernisant la ligne actuellement POLT. Cela coûterait à peu près 2,3 milliards. Je ne vais pas entrer trop dans le détail. Ce sont donc un certain nombre de choses qui ont été abordées et que nous trouvons dans les études.

Je voudrais aborder quand même, et c'est pour cela que je parle de la proposition alternative, lors des présentations qui ont été faites, nous avons présenté à Clermont-Ferrand par exemple, en juin 2011, nous avons raccordé les gens d'Ussel et d'Aurillac sur Clermont-Ferrand. Or ces gens, nous les avons déjà comptabilisés dans la Limoges-Poitiers. Nous savons qu'actuellement, des accords sont faits entre RFF et les élus de la Dordogne pour raccorder les gens de Périgueux par l'électrification de la partie Coutras-Périgueux, donc ce sont encore des gens qui partent vers la SEA et non plus qui vont à Limoges-Poitiers. C'est-à-dire que nous nous rendons compte de plus en plus que la ligne Limoges Poitiers est plus ou moins dépeçée et qu'un jour, Limoges n'aura plus, nous le sentons bien, puisque nous n'abordons pas le problème du financement. Nous voyons bien que la région Poitou-Charentes, par exemple, émet de grosses divergences.

Je voudrais insister sur l'utilisation du pendulaire. Nous avons l'impression que le mot pendulaire est un mot tabou. Donc, je pose la question : pourquoi ne pas parler du pendulaire ?

Autre question : pourquoi ne pas intégrer le POLT depuis le début, parce qu'on se rend compte qu'avec le gain de voyageurs que nous pouvons estimer après les études de RFF Limousin qui sont là, nous pourrions avoir 5 à 600 000 voyageurs qui viendraient de Cahors sur le POCL. Donc, nous modifions complètement le taux de rentabilité interne des scénarios Ouest-Sud et Ouest. Nous modifions aussi le nombre de voyageurs, le gain de voyageurs sur cette partie-là. Nous nous retrouvons avec un meilleur équilibre des scénarios Ouest-Sud et Ouest, par rapport aux scénarios Médian et Est, et nous aurions un meilleur aménagement du territoire. Cela permettrait d'intégrer vraiment le POLT à cette ligne POCL.

C'est cette étude que je demande, qu'on intègre les voyageurs, au cas où la Limoges-Poitiers ne se ferait pas. Nous parlons de mondialisation partout mais nous sommes en train de saucissonner les différents projets. Or je pense que tout cela est un ensemble.

Je voudrais terminer encore par quelque chose en ce qui concerne le SNIT. Nous avons parlé tout à l'heure d'une transversale Est-Ouest. Il a été écrit que le scénario Ouest-Sud serait

effectivement le plus favorable à cette transversale, parce qu'en cas de future liaison LGV vers Nantes, par exemple, nous aurions moins de kilométrage, donc nous aurions moins de financement pour terminer, à partir de la ligne POCL, vers Nantes.

Voilà ce que je voulais dire. Donc il y a tout un ensemble d'éléments qui sont favorables aux scénarios Ouest-Sud et Ouest.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci bien. Une dernière intervention, autour de ce thème, j'espère, puis Monsieur Allary répondra.

**Joël MIRLOUP, rapporteur général au CESER Centre** : Nous travaillons depuis trois ans là-dessus et nous avons déjà voté trois fois, dans différentes conditions, sur la question, sur l'opportunité et notamment sur les tracés Ouest ou Ouest-Sud. Cela ne veut pas dire que nous sommes des fanatiques de la grande vitesse, je vais y revenir tout de suite et je vais centrer mon propos sur deux points, à propos de la revitalisation, en reliant cela à l'environnement et à l'utilisation éventuelle des lignes existantes.

Le premier point sera assez précis (et nous allons d'ailleurs envoyer un rapport directement à RFF), il porte sur l'emploi du terme socioéconomique dans vos statistiques. Non pas que je mette en doute vos calculs mais, pour tout un chacun, l'impact socioéconomique, c'est d'abord l'impact sur la vie des gens, sur l'emploi, sur l'économie locale. Or cet indice, ce n'est pas tout à fait cela, c'est même assez loin de cela. Or nous pensons, en termes de revitalisation, qu'effectivement le TGV, sans être la panacée, est un facteur de revitalisation en termes de vie des générations futures dans cette région, et donc d'emploi.

Je ne veux pas m'écarter de ma promesse : est-ce que, par rapport à la problématique environnement, que nous avons discutée puisqu'il y a un « E » dans CESER, est-ce qu'il ne serait pas plus intelligent, moins coûteux, de réutiliser, en les modernisant, des lignes existantes ? Nous ne sommes pas contre, mais c'est impossible, sauf dans des cas très précis. Pourquoi ? Parce que nous sommes très soucieux de faire en sorte que le fret, j'allais dire, ressuscite en France. Nous sommes aussi très soucieux que les TER, les TET puissent passer.

Or l'addition de ce que nous ferons ou de ce que nous ferions passer sur des lignes LGV, d'un fret ressuscité, de TER améliorés, cela ne passe pas, sauf dans des cas très particuliers. Ce n'est pas que nous sommes contre, mais cela ne passe pas. Donc, il faut bien se rabattre sur la très grande vitesse. Je répète, cela ne veut pas dire qu'il faut absolument viser le V360 et qu'il n'y a pas pour nous priorité à la très grande ou à la trop grande vitesse, mais nous considérons que, même sur Paris-Marseille ou Paris-Nice, dix minutes – notamment sur Paris-Marseille et Paris-Lyon qui sont desservies –, nous pouvons les sacrifier, alors que ce sont des heures qui sont gagnées pour le devenir d'une grande partie de la France qui n'a rien pour le moment.

Voilà ce que je voulais dire au nom du CESER.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci bien. Monsieur Allary, un mot, même deux, sur ce scénario alternatif de revitalisation, notamment.

**Thomas ALLARY** : Oui, notamment, il y a eu beaucoup de sujets, c'était assez riche.

De façon générale, sur la réutilisation des lignes existantes et leur amélioration, il existe des études, qui vous ont été transmises et que vous avez mises à disposition du public, sur l'intérêt de l'aménagement de Paris-Orléans, Limoges-Toulouse, de Paris-Clermont en

parallèle et d'une solution de doublement, même partiel, de la LGV Paris-Lyon, tous étant indépendants les uns des autres.

Ce travail existe. Nous savons trouver des avantages, mais à un coût important. Nous avons des scénarios de près de 7 milliards d'euros, ce qui est loin d'être neutre. Malgré cela, nous n'atteignons aucun des objectifs qui avaient été fixés pour POCL. Nous ne savons pas faire Paris-Clermont en deux heures, nous ne savons pas desservir les 13 villes du grand Centre par la grande vitesse, nous ne savons pas doubler et désaturer correctement la LGV Paris-Lyon, le tout pour 13 milliards.

Donc, oui, nous aurons quelques intérêts locaux, partiels, mais nous ne remplissons pas les objectifs qui avaient été assignés au projet dans son ensemble. Les objectifs du projet, c'est un saut qualitatif, nous sommes dans une autre dimension, sur des gains nettement plus considérables. Nous sommes sur plusieurs enjeux qui sont réalisés en même temps, dans un seul projet. Cela, seule la grande vitesse le permet. C'est pour cela qu'un scénario alternatif d'amélioration de l'existant a été écarté à ce stade.

Comme il y avait quand même beaucoup d'autres questions, je vais peut-être évoquer deux ou trois autres points. J'ai entendu parler du pendulaire. Effectivement, le pendulaire est évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage. C'est un sujet qui a été évoqué, en particulier au moment du débat public sur Poitiers-Limoges. La solution d'un train pendulaire, qui permettrait de gagner un peu de temps – mais pas le même temps que POCL, d'ailleurs, sur certaines destinations –, ne rencontre pas de rentabilité socioéconomique. L'investissement est important sur la ligne, l'investissement est important en matériel roulant et, en regard, les avantages ne sont pas suffisamment importants. Donc, c'est effectivement une solution qui, aujourd'hui, ne répond pas non plus aux objectifs assignés au projet POCL.

J'ai entendu parlé du barreau Est-Ouest du SNIT. Je veux bien que nous regardions une diapositive pour appuyer mon propos, car je ne sais pas si tout le monde sait ce qu'est le barreau Est-Ouest. Vous voyez ici une carte très générale du Schéma National des Infrastructures de Transport et là, vous voyez un zoom qui dessine de grandes flèches. Vous voyez en vert une grande zone de Paris-Orléans-Clermont-Lyon, puisque le SNIT ne sait pas où passera Paris-Orléans-Clermont-Lyon, et vous voyez une deuxième grande flèche, qui s'élargit d'ailleurs au fur et à mesure des raisonnements, en rouge, pour le barreau Est-Ouest. Le barreau Est-Ouest est mentionné dans le texte de la loi Grenelle. Aujourd'hui, il n'existe pas. Nous ne savons pas ce que c'est, il n'existe pas en tant qu'objet ferroviaire. Il pourrait répondre à un ensemble de fonctionnalités Est-Ouest, fret, voyageurs, interrégionales, internationales qui, aujourd'hui, ne sont pas toutes identifiées.

Certains voient dans le barreau Est-Ouest du Nantes-Lyon, d'autres y voient du Bordeaux-Lyon. Je vous assure que je ne saurais pas faire Paris-Lyon et Bordeaux-Lyon dans le même projet.

Ce que je veux dire, c'est que le barreau Est-Ouest est quelque chose que nous maîtrisons mal. La fonctionnalité Est-Ouest, nous avons essayé de l'intégrer autant que possible dans le projet POCL mais, par nature, POCL est un projet Nord-Sud.

**Michel GAILLARD** : Bien, merci.

**Charles-Éric LEMAIGNEN, président de l'agglomération Orléans Val de Loire** : Je voudrais intervenir sur deux points, l'opportunité et le choix des scénarios. L'opportunité, d'abord pour Orléans, l'agglomération orléanaise, c'est 400 000 habitants, c'est 7000 entreprises, 5 600 chercheurs. Aujourd'hui, la question est vraiment d'être dans le réseau européen de la très grande vitesse ou de ne pas y être, être en liaison avec les aéroports d'Orly et de Roissy ou ne pas y être. C'est un choix fondamental pour l'économie orléanaise dans les années à venir. D'ailleurs, le dossier de RFF le précisait bien : « Si Orléans a des ambitions

économiques nationales et internationales légitimes, sa connectivité n'est pas à la hauteur de ses besoins de mobilité. »

Donc, pour nous, premier élément, c'est fondamental et tout le monde économique du territoire est totalement d'accord avec cela.

Deuxième élément aussi, pour nous, pour le territoire purement orléanais, nous avons tout un projet dans notre schéma territorial de quartier d'affaires de 130 ha, près de la gare des Aubrais. Pour nous, il est évident que l'arrivée du TGV nous donne une opportunité fantastique pour l'attractivité du territoire de l'agglomération.

Maintenant, sur le choix des scénarios, ce sera un arbitrage entre trois éléments : le coût, la vitesse et l'aménagement du territoire et la desserte des pôles urbains. Là-dessus, je trouve qu'il faut faire attention. Nous avons l'impression, avec le dossier proposé, que nous avons un peu un logiciel préprogrammé. Attention à la sacralisation de la minute gagnée. Nous pouvons être un peu philosophes, lorsque nous voyons même ce que vous avez présenté tout à l'heure, Monsieur Allary, sur le retard des TGV actuels ou même européens. Nous sommes entre 13 et 22 % de retard. Donc, la minute gagnée, soyons peut-être plus humbles. Nous avons parfois des trains qui ne sont pas tout à fait à l'heure et, attention, nous avons des systèmes d'indicateurs qui sont tellement mécanistes que je conteste vraiment les hypothèses prises.

D'autant plus lorsqu'on dit dans le propos qui avait été fait, 40 minutes pour Orléans dans tous les scénarios. Après cela, nous voyons que c'est 35 ou 40 minutes. Attendez, un barreau qui fait plus de 50 km dans les scénarios Médian et Est, mettra-t-il cinq minutes de différence ? Ce n'est pas raisonnable. Là-dessus, je conteste les hypothèses qui ont été présentées dans le dossier.

De même, lorsqu'on comptabilise les voyageurs. Attention, comment est-ce fait ? A-t-on pris en compte véritablement les voyageurs qui viennent de l'Ouest, de Blois, de Châteauroux ? On a dit que c'est la même chose dans tous les scénarios. Mais voyons, quand nous regardons bien le détail, ce n'est pas la même chose dans les scénarios. À l'évidence, les scénarios Ouest sont plus favorables pour tous les voyageurs qui viennent de l'Ouest, y compris de Limoges. L'un des intervenants l'a bien mentionné tout à l'heure.

Donc, véritablement, les hypothèses me semblent dangereuses, car vraiment, c'est un logiciel préprogrammé, nous avons le résultat dans les hypothèses proposées.

Enfin, pour terminer, très clairement, je crois que la loi Grenelle prévoit expressément qu'Orléans soit reliée directement par le TGV et que, très clairement, les deux scénarios Médian et Est ne correspondent pas à l'esprit ni au texte de la loi votée par le Parlement. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Monsieur Allary répond, ensuite je prendrai deux questions.

**Pierre ALLORANT, Vice-président de l'Université d'Orléans** : Je suis aussi membre du PRES Centre Val de Loire Université. Je tiens à préciser que la position que j'exprime ici n'est pas la position officielle et définitive de l'Université, qui va réunir son Conseil de développement et rédiger un cahier d'acteurs. Je vais évoquer l'opportunité, je vais évoquer l'attractivité des territoires et, très rapidement un troisième point, la cohérence du territoire régional.

En termes d'opportunités, je pense que la preuve n'est pas à faire, mais vous permettrez au juriste que je suis de dire : à condition de respecter l'esprit de la loi, c'est-à-dire relier, et non

pas raccorder, Orléans, je rejoins tout à fait ce qu'a dit le Président Lemaigen. Deuxième élément, vous me permettrez de contester le terme de scénario Médian. Quand il y a trois scénarios, nous pouvons dire, il y a Est, Ouest et Médian. Médian sur quatre scénarios, le géographe que je suis aussi un peu ne comprend pas très bien. Il y a un scénario centre-Est, puis un scénario extrême-Est.

Cela mis à part, sans vouloir faire de peine au sénateur Gorce, l'esprit de la loi est de relier les métropoles, de relier même des métropoles à l'échelon international voire mondial, comme Paris et Lyon et, à travers leurs aéroports, au-delà ; c'est de relier les capitales régionales, Orléans, Clermont-Ferrand, qui sont les seules de France. Je n'oublie pas Ajaccio mais je pense que RFF aurait des difficultés pour Ajaccio, en tout cas pour l'heure. Donc, relier ces métropoles. Mais la Nièvre peut très bien être concernée par l'un des deux scénarios, le scénario Ouest, justement. Je comprends bien que le scénario Ouest-Sud lui convienne moins.

En termes d'Université, pourquoi la LGV est-elle très importante ? Nous avons besoin de mobilité, aussi bien les étudiants que les chercheurs ou les enseignants chercheurs. Aujourd'hui, nous avons parfois du mal à organiser des colloques ou des échanges entre universités, parce qu'on nous dit : « Vous êtes inaccessibles. » J'ai déjà eu plusieurs refus de ce type, d'intervenants par exemple en colloque. Nous avons besoin d'attractivité. Une université, de plus en plus, est ancrée dans son territoire, et en particulier l'Université d'Orléans qui a des sites sur l'ensemble de la région Centre, c'est-à-dire un territoire équivalent à celui de la Belgique. Pour faire vivre une Université multi-campus comme la nôtre, qui est présente à Issoudun, à Châteauroux, à Bourges, et je n'oublie pas Chartres qui, demain, sera à nouveau reliée, grâce à la région Centre, à Orléans par le ferroviaire. Il nous faut absolument ce réseau rapide.

Je terminerai simplement en rappelant l'importance de l'implication de l'ensemble des acteurs régionaux et une union interrégionale. C'est la raison pour laquelle, en l'état, je pense que les deux scénarios Ouest-Sud et Ouest répondent à l'esprit de la loi Grenelle. Les autres, beaucoup moins. Je crois même, en tant que juriste, qu'un recours – je pèse mes mots – pourrait être envisagé et que le scénario Ouest est peut-être celui qui permet de mieux concilier les intérêts des différents territoires, c'est-à-dire, ce qui nous occupe tous en tant que citoyens, l'intérêt général.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci. Je note quand même que votre intervention ne s'inscrivait pas dans le questionnement des hypothèses tel que je vous l'ai proposé. Évidemment, ce n'est pas tout à fait la même question que celle à laquelle je m'attendais. Nous essayons de regrouper les questions de même sens et de même portée. Monsieur Allary, sur les hypothèses.

**Thomas ALLARY :** Je vais venir aux hypothèses. Nous avons parlé deux fois de la conformité à la loi. Effectivement, dans le texte de la loi, la liaison s'appelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Aucun des scénarios ne passe à Clermont, aucun n'y passera puisque nous ne savons pas passer dans les volcans d'Auvergne et dans la chaîne des Puys.

**Michel GAILLARD :** Monsieur le député Maire, nous laissons terminer Monsieur Allary et je pense que vous pourrez intervenir de manière tout à fait claire sur le sujet.

**Thomas ALLARY :** Je ne prends de toute façon aucune position, j'exprime une donnée technique qui est que la ligne ne passera pas à Clermont-Ferrand.

De la même façon, si nous regardons le terme d'Orléans, la ligne y passera dans tous les scénarios, nous le voyons sur les animations, évidemment, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, mais dans les scénarios Médian, la ligne va à Orléans, le TGV poursuit au-delà

d'Orléans vers Blois, vers Vierzon, vers Châteauroux, etc. Il n'existe pas de projet qui desservira les 13 villes concernées dans le Centre de la France les unes après les autres. Cela s'appelle un tortillard, ce n'est pas une ligne à grande vitesse. La seule façon de réaliser cela, c'est d'avoir une ligne qui passe au cœur de ce territoire et qui l'irrigue grâce à l'utilisation du réseau existant. C'est la seule façon. Mais, dans tous les cas, je le rappelle, Orléans est desservie directement par la ligne à grande vitesse, dans des temps de parcours équivalents.

Suite à un questionnement sur les hypothèses de Monsieur Lemaigen, je voudrais m'appuyer sur la diapositive 107 pour évoquer les temps de parcours entre Paris et Orléans. Nous avons évoqué 35 à 40 minutes entre scénarios. Je voudrais m'appuyer sur des hypothèses plus précises pour expliquer d'où viennent ces chiffres et vous expliquer qu'à ce stade, nous n'avons pas de tracé technique. Nous sommes dans des grandes bandes de 10 km de large dans lesquelles s'inscriraient ultérieurement les études si le projet devait être poursuivi. Nous n'avons pas de tracé technique avec ses rayons de courbure, ses curvatures, etc. Cela n'existe pas, nous n'en sommes pas à ce stade.

Donc, nous nous appuyons sur une trace au milieu de l'option de passage, à laquelle nous appliquons une vitesse de référence, qui est celle permise par le réseau à cet endroit par la future ligne à grande vitesse, en fonction du contexte, du milieu urbain, etc. Évidemment, la vitesse au départ de Paris n'est pas la même. Puis, le raccordement, nous le voyons en bleu, vers Orléans, n'est pas à la même vitesse non plus, et puis l'entrée dans Orléans centre. Je vous laisse découvrir les chiffres, la vitesse, les temps de descente, etc., vous avez tout le détail et vous pouvez le retrouver dans les études qui sont mises à disposition du public. Nous sommes là dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, et nous avons un temps de parcours jusqu'à Orléans centre de 36 minutes. C'est ce temps qui est arrondi à 35. C'est une division toute simple, vous pourrez la refaire et trouver le même résultat.

Dans les scénarios Médian et Est, qui sont identiques pour Orléans, vous voyez exactement le même type de répartition, section par section, vitesse de référence par vitesse de référence. Nous obtenons dans ce cas un temps de trajet total jusqu'à Orléans centre de 38,5 minutes, arrondi à 40. Le calcul précis, qui n'a aucun sens à ce stade des études, donne 2,5 minutes d'écart. C'est la moitié des cinq minutes que nous donne l'arrondi. Je vous laisserai refaire ce calcul mais voilà, toutes nos hypothèses sont sur la table aujourd'hui et je ne sais pas faire une autre division que celle-ci, à ce stade.

En ce qui concerne la contestation des chiffres de trafic, j'ai entendu parler des chiffres de trafic vers Blois en particulier. Je veux bien que nous revenions si possible à la petite animation que nous avons vue tout à l'heure, les petits trains, comme je les appelle, dans le scénario Médian et dans le scénario Ouest, pour caractériser les deux familles. Le trajet jusqu'à Blois, par exemple, est le même, il passe par Orléans, puis il va jusqu'à Blois. À nouveau, cinq minutes d'écart en temps arrondi pour aller jusqu'à Blois. C'est la même gare de départ à Paris, Austerlitz, c'est la même gare d'arrivée, à Orléans ou à Blois, peu importe, et le trajet a à ce stade maximum cinq minutes d'écart. Pour le voyageur, c'est la même chose, même gare de départ, même gare d'arrivée, même temps de parcours.

Très logiquement, mais nous pouvons considérer que c'est préprogrammé, je l'entends, mais les modèles que nous faisons tourner ne voient pas de différences dans ces deux configurations et, effectivement, ils donnent, logiquement – c'est un modèle mathématique uniquement, il n'y a pas de philosophie, je vous l'accorde, Monsieur Lemaigen – un même potentiel voyageur entre Paris et Blois.

**Michel GAILLARD :** Merci. Je prends juste une question, puis je donnerai la parole à Monsieur Pointereau et à Monsieur le Président du Conseil Régional, puis nous reviendrons ensuite au débat.

**Jean SIRY, élu de Riom dans le Puy-de-Dôme :** Je voulais préciser que si vous faites traverser le TGV sur la chaîne des Puys, vous envoyez le TGV à Limoges et non à Lyon.

J'interviendrai plutôt, non pas comme Conseiller municipal de Riom, puisqu'actuellement, 80 % des TEOZ s'arrêtent à Riom et je pense que, quand il y aura le TGV, nous n'aurons plus d'arrêt pour aller à Paris directement.

J'interviendrai plutôt comme usager fréquent de la ligne Clermont-Paris et Lyon-Paris. Dans les statistiques que vous nous mettez sur les gains d'usagers, quelle est la part des Parisiens, quelle est la part des Lyonnais et quelle est la part des voyageurs venant des différentes haltes entre Paris et Lyon ? Nous ne lisons pas la différence sur la statistique que vous avez mise. Je me demande ce qui serait incitatif pour un Lyonnais ou un Parisien à choisir entre Paris et Lyon par le trajet actuel et Paris Lyon par le trajet alternatif.

**Thomas ALLARY :** J'entends deux questions. La première concerne les arrêts à Riom. Je vous confie que dans nos études, dans les hypothèses de desserte que nous avons faites à ce stade, il n'y a pas d'arrêt prévu à Riom entre Paris et Clermont-Ferrand. Cela me permet juste de dire qu'en termes de desserte, ce n'est pas RFF qui, le moment venu, définira cette desserte. Ce sont les transporteurs, la SNCF aujourd'hui, peut-être ses éventuels concurrents le moment venu, mais aujourd'hui, elle n'est pas en mesure de définir cette desserte, 15 ans à l'avance. Donc, c'est RFF qui a réalisé des hypothèses, uniquement basées sur un taux de remplissage suffisant des trains pour permettre une desserte économique, satisfaisante pour l'exploitant. Il n'y a pas d'éléments de politique commerciale, de politique de maintenance du parc de matériel roulant. Ce sont des éléments propres à l'entreprise de transports SNCF, qui ne sont pas intégrables à ce stade. Donc, nous sommes sur une hypothèse de desserte RFF et effectivement, Riom n'est pas retenue pour l'instant dedans.

J'aurais voulu m'appuyer ensuite sur les deux diapositives 134 et 135, puisque vous me demandez la répartition entre les voyageurs issus du territoire du Centre de la France et les voyageurs issus de la ligne Paris-Lyon. J'ai entendu cela dans votre question. Je n'ai pas la réponse, nous pourrions peut-être vous la donner par écrit, sur la répartition du gain de trafic.

En revanche, j'ai la répartition dans les fameuses valeurs actuelles nettes que j'ai pu vous montrer tout à l'heure, la création de valeur socioéconomique permise dans le projet. Nous avons essayé de regarder quelle était la part du moteur territoire et celle du moteur liaison Sud-Est. Quand nous regardons pour chaque scénario, nous voyons que pour le moteur Sud-est, donc les usagers qui viennent de la ligne Paris-Lyon, il y a une valeur créée de plus en plus importante depuis le scénario Ouest-Sud jusqu'au scénario Est en ordre géographique. Cela s'explique largement par le gain de temps de dix minutes, qui ne change pas fondamentalement à nouveau le trafic sur Paris-Lyon, qui le change fondamentalement sur Paris Sud-Est, Paris-Marseille, avec un report modal depuis l'aérien qui est de plus en plus important.

Quand nous regardons le moteur territoire, nous sommes dans le même ordre de grandeur, quel que soit le scénario.

Ces deux graphiques montrent que, finalement, nous n'avons pas de phénomène de vases communicants entre scénarios, entre des scénarios qui, les uns, desserviraient mieux le Centre de la France, mais régleraient moins le problème de désaturation de la LN1 et, inversement, d'autres qui régleraient plus le problème de désaturation de la LN1 mais qui ne desserviraient pas le Centre de la France.

En fait, nous avons un moteur territoire qui est relativement constant selon les scénarios. Par contre, la différence est créée par le trafic supplémentaire permis sur la longue distance par les enjeux de niveaux nationaux, sur Paris-Lyon et sur Paris Sud-Est, grâce aux gains de temps de parcours.

**Michel GAILLARD :** Merci. Si vous le voulez bien, nous avons prévu dans le programme... Vous voulez intervenir ? Nous sommes-nous en train de dérapier un peu dans le temps. Monsieur le député Maire.

**Serge GROUARD :** Merci beaucoup, Monsieur le président, mais nous sommes dans le cœur, je crois, du débat et de la question méthodologique. Donc, je vous remercie de me donner un instant, je ne vais pas en abuser et, quelle que soit l'estime que nous avons pour RFF et ses représentants, et elle est grande, je veux également m'inscrire dans la contestation de cette méthodologie.

Quel est le raisonnement qui est fait, et qui est très important parce qu'il aboutit aux comparaisons qui nous sont données dans le tableau que nous avons vu sur les quatre scénarios, avec à l'évidence, dans les conclusions mécaniques qui s'imposent, un scénario Médian qui serait le plus : le moins destructeur, le plus rentable, etc.

Je conteste cela, pourquoi ? Je voudrais expliquer la manière dont les choses sont calculées. Il y a, sur le temps de transport Paris-Lyon, des minutes gagnées. À chaque minute gagnée, nous affectons mécaniquement un nombre de voyageurs supplémentaires. Le ratio est, je crois, pour la minute gagnée, dites-moi si je me trompe, de 300 000 voyageurs. Est-ce cet ordre de grandeur ? Non ? Il n'y a pas de ratio, bon, mais nous pourrions refaire le calcul à l'inverse pour voir quel est le ratio, nous le retrouvons facilement.

Donc, nous présupposons que la minute gagnée, mécaniquement, amène un gain de fréquentation. Je conteste cela, pour les raisons que Charles-Éric Lemaignan a explicitées tout à l'heure, qui supposent une fiabilité parfaite, une sécurité parfaite du temps de transport, ce qui n'est pas vrai. Nous sommes dans l'ordre de grandeur sur quelques minutes, justement sur la marge, nous sommes sur du calcul marginal. Là, nous raisonnons en termes de calcul moyen, pardon de rentrer dans ces détails. Je conteste cette méthode. Évidemment qu'à l'issue, nous arrivons à des résultats que je considère biaisés.

La logique fondamentale de cette ligne, et je conclus là-dessus, est une logique d'aménagement du territoire, c'est cela qui est fondamental et cette logique d'aménagement du territoire, dès lors qu'elle est respectée, crée une dynamique dans les territoires traversés. Cette dynamique génère la fréquentation future de la ligne. C'est cela, qui est important, ce n'est pas un raisonnement en mécanique, c'est un raisonnement en dynamique.

À partir de là, nous arrivons logiquement dans la méthodologie RFF, qui a le mérite d'exister, de permettre le débat, nous arrivons à un choix assez logique, nous le voyons dans les tableaux. Mais si nous décorrélons la minute gagnée et le nombre de voyageurs gagnés, nous aboutissons alors à des résultats qui peuvent être diamétralement différents, selon les quatre scénarios proposés.

Sur la question de méthode, sur l'action de l'environnement, nous avons également un biais méthodologique qui affecte une valeur au territoire traversé en fonction de la nature juridique de la protection de ces territoires. La personne de France Nature Environnement, qui est intervenue tout à l'heure, a parfaitement raison dans ce qu'il a dit. Il n'y a pas une valeur juridique aux territoires traversés, il y a simplement le fait que, de toute façon, une ligne comme celle-ci est pénalisante de ce point de vue environnemental. C'est la raison pour laquelle j'avais souhaité que l'on étudie, à l'image de ce qui se fait pour la desserte future de Clermont-Ferrand, l'utilisation d'infrastructures existantes, y compris dans la traversée orléanaise. Là, nous avons un gain financier et un gain environnemental très fort, notamment sur les traversées de Loire. Merci beaucoup, Monsieur le Président.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Député. Monsieur Rémy Pointereau, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne. J'ai parfaitement noté que l'intervention de Monsieur le député-maire mérite quelques réactions de la part de RFF. Je voudrais quand même contrôler le temps de ce débat et donc, il était prévu une intervention de Monsieur le Sénateur, elle a donc lieu, puis de Monsieur le Président. Nous reviendrons ensuite à ce qui a été évoqué qui, je crois, est effectivement important, mais faisons les choses dans cet ordre. Monsieur le Président.

**Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne :** Merci, Monsieur le Président, et si vous permettez, pour éviter d'user mon temps de parole, Mesdames Messieurs, je me réjouis et nous nous réjouissons bien sûr de l'ouverture de ce débat public. C'est vrai qu'il est consacré à la ligne POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), "Cœur de France", j'ajouterais, parce que c'est plus sympathique et je voudrais féliciter le président Gaillard pour l'organisation de ce débat public et tout le travail que vous avez déjà effectué, mais tout le chemin qu'il reste à faire et les difficultés que nous allons rencontrer.

Je voudrais rappeler également le rôle et l'action de l'association TGV Grand Centre Auvergne, action déterminante, et je voudrais y associer bien sûr mes Vice-présidents, Serge Grouard et Didier Boulaud, alors maire de Nevers et maintenant Président de l'agglomération. C'est une association pluraliste, où nous avons aujourd'hui plus de 500 adhérents, avec les régions, la région Centre, Monsieur le Président, la région Auvergne, tous les départements concernés des régions, mais aussi beaucoup d'élus, les Chambres consulaires et également de simples citoyens, toutes sensibilités confondues.

Il est vrai que, voilà quatre ans, même si tout le monde avant rêvait de ce projet, ce projet n'existait pas. Nos régions Centre et Auvergne étaient finalement les oubliées, les ignorées de la grande vitesse. Puis, les choses se sont accélérées, grâce à notre action commune avec aussi les membres du bureau du conseil d'administration, qui sont devant moi. Merci à vous, merci parce que cette action de lobbying a été payante, avec l'inscription dans le Grenelle de l'environnement de la ligne à grande vitesse, POCL, des amendements que nous avons réussi à obtenir, avec l'inscription d'Orléans, ce qui n'était pas le cas au départ, mais aussi le principe de fongibilité de ce projet, qui nous permet, si nous allons le plus vite possible, de gagner sur d'autres projets qui sont en route, et aussi sur la mobilisation que nous avons effectuée à travers tous les départements concernés, dans tous les chefs-lieux de département ou ici même à Orléans, nous avons fait des réunions de concertation, de mobilisation et d'information.

Ce travail a finalement payé et c'est une chance historique que ce projet et ce débat aujourd'hui. Cette chance, je dirais qu'il ne faut pas la gâcher. Il faut saisir cette chance en termes d'aménagement du territoire. Je crois que c'est un des points qui me paraît essentiel. L'objectif étant d'ouvrir nos régions, non seulement vers Paris, puisqu'on dit pour aller à Paris, mais c'est aussi pour aller à Lyon, Marseille, en Italie, en Espagne, et aussi de nous ouvrir vers toutes les principales villes d'Auvergne.

Dans ce débat public, l'association TGV Grand Centre souhaite d'abord que nous respections les objectifs du Grenelle de l'environnement. Je crois que c'est la commande qui a été faite à RFF, et c'est inscrit dans le Grenelle : d'abord relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ; deuxièmement, assurer un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Paris inférieur à deux heures ; améliorer la desserte de Bourges et des villes principales du Grand Centre ; constituer un itinéraire complémentaire pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle et économiser 200 000 de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Ce projet arrive en tête des gains de CO<sub>2</sub> parmi tous les projets LGV inscrits au Grenelle de l'environnement.

Nos objectifs également, dans ce projet, sont bien sûr de ne pas voir les trains passer. C'est aussi le fait qu'ils s'arrêtent et que nous ayons une bonne desserte de nos territoires, avec un

bon cadencement des trains et des horaires pour ce projet. Puis, obtenir un maillage de notre territoire en travaillant sur les fonctionnalités, sur les interconnexions, parce que l'avenir et le développement économique de nos territoires en dépendent.

Nous ne pouvons pas nous payer le luxe de la division, qui n'apportera rien, sinon de freiner le projet et de nuire à l'efficacité de notre démarche, même si nous savons bien, et cela a été dit à plusieurs reprises, qu'il faut choisir un tracé. Je mesure pleinement les attentes et les souhaits que peuvent avoir chacun d'entre vous, d'entre nous, d'avoir la légitime desserte au plus près des villes. Même si je comprends que certains préfèrent et optent pour l'Ouest-Sud, pour certaines régions, d'autres pour le Médian – je n'en entends pas beaucoup pour l'Est, bizarrement –, d'autres pour l'Ouest, d'autres pour deux tracés, c'est légitime. Si nous avions voulu qu'il n'y ait qu'un choix, nous n'aurions fait qu'un tracé. Comme cela, les choses auraient été plus claires. Donc, il est normal que les uns et les autres s'expriment pour l'un ou l'autre tracé.

Cependant, attention de ne pas tomber dans le piège où il n'y aurait pas d'accord et de consensus à la fin du débat public. Je peux vous dire que rien ne se fera dans ce cas-là. Je pourrais citer l'exemple de la LGV Marseille-Nice, qui était plus avancée que notre projet. Nous sommes aujourd'hui presque au même niveau qu'eux, puisque les élus et les collectivités ne se sont pas mis d'accord et le projet est aujourd'hui bloqué. Je ne crois pas que ce soit cela que nous voulions aujourd'hui pour ce projet.

Je reprendrais un propos qui a été dit par Monsieur Allary, il me semble, et que j'ai lu dans la presse : « Le bon tracé sera celui qui se fera. » Pour cela, il faudra le plus grand dénominateur commun, celui de l'aménagement du territoire et celui du financement, qui sera certainement une question essentielle. L'association TGV Grand Centre devra là aussi jouer un rôle fédérateur pour trouver le ou les tracés qui obtiendront les meilleurs et le maximum de financements, de la part du plus grand nombre de collectivités, des partenaires, des régions, des départements, des agglomérations, de l'État également, mais aussi peut-être de l'Europe, puisque nous avons un rendez-vous le 20 octobre prochain.

C'est la raison pour laquelle nous allons organiser au niveau de l'association, en fin d'année, une réunion pour essayer de trouver le meilleur consensus possible avec toutes les collectivités.

Juste quelques minutes, parce que je ne donnerai pas ce soir le tracé que je préfère. Nous allons le faire au niveau de l'association. Au sein de l'association, nous ferons un classement des scénarios en fonction d'un certain nombre de critères : l'aménagement du territoire, le coût des infrastructures et leur financement, la rentabilité des projets. Là, nous souhaitons la perspective du train à très grande vitesse, 360 km/h, ce qui nous permettra de gagner, en termes de rentabilité, sur le temps de parcours, et les fonctionnalités de dessertes des villes et des agglomérations, et l'évaluation environnementale et le bilan carbone. Là aussi, il y aura moins d'avions, moins de voitures sur les routes, moins de CO<sub>2</sub>. Décision supplémentaire aussi pour le fret ferroviaire, et cela, il ne faut pas l'oublier dans le projet.

Sur ces bases, nous ferons une enquête avec un cabinet spécialisé qui sera lancé auprès de tous les adhérents, pour nous permettre de vous remettre, Monsieur le Président, un cahier d'acteurs. Voilà les quelques mots que je voulais vous dire, Mesdames, Messieurs. Ce débat doit permettre à l'ensemble de la population de s'exprimer et de dire combien cette nouvelle LGV est essentielle pour l'avenir de notre territoire, son attractivité, son développement économique. Emparez-vous de ce débat. Ce que je souhaite, et l'important, c'est que ce projet se fasse et se fasse vite.

Mille excuses, Monsieur le Président, mais je crois que c'est le message que je voulais faire passer. Merci.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Je comprends que le temps vous semble bien court, mais nous sommes obligés de le tenir. Monsieur le Président.

**François BONNEAU, président du Conseil régional du Centre :** Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les responsables économiques, nous sommes à l'évidence sur un moment essentiel pour l'aménagement du territoire. Notre région a été à l'évidence, en dehors de son département le plus à l'Ouest, laissée de côté par les aménagements grande vitesse préalables. Nous avons aujourd'hui, parce que la lignée historique est saturée, une opportunité de rattraper ce qui est un mauvais coup de l'histoire, de rattraper, avec une possibilité de disposer d'une irrigation de la région Centre de l'essentiel de ses départements par la grande vitesse. Nous ne devons pas laisser passer cette affaire. C'est important, parce que la grande vitesse n'est pas un élément futuriste inconnu. Si nous nous posons la question, c'est parce que la grande vitesse, cela fonctionne bien dans la société d'aujourd'hui. C'est parce que la ligne historique est saturée, c'est parce qu'à l'évidence, ce comportement de nos concitoyens, sur le plan des loisirs, sur le plan de déplacements, sur le plan domicile-travail, sur le plan économique, reconnaît la grande vitesse comme un élément fondamental.

Alors, si nous parlons d'aménagement du territoire, il faut reprendre ce que vous montriez très bien, Monsieur Allary, dans une de vos diapositives, il faut reprendre cette image terrible du Centre de la France aujourd'hui complètement abandonné, ce grand vide. Au cœur de ce grand vide, deux régions, celle que je représente ici et la région Auvergne, et deux grandes capitales régionales, je veux en parler, Orléans et Clermont, et je parlerai d'Orléans. Je crois que personne ne comprendrait qu'Orléans ne mérite finalement qu'un passage par ricochet, une terminaison de virgule, à la fin d'un passage qui ne fait pas d'aménagement du territoire.

Mesdames et Messieurs, je l'ai dit depuis le début et Rémy Pointereau était bien évidemment présent aux réunions parisiennes. Les scénarios Est, parce que le Médian est un scénario Est, ne s'intéressent pas à Orléans et au Loiret, centralement, ne s'intéressent pas suffisamment au Cher et à Bourges, ne prennent pas en compte autant que nécessaire l'irrigation du Loiret-Cher, de l'Indre et de Châteauroux. Ces scénarios ignorent, dans leur configuration générale, le nécessaire raccordement pour désenclaver ce Centre de la France, le nécessaire raccordement avec le POLT.

Je crois que pour nous, à l'échelle de notre région, très unanimement je l'espère, Monsieur le Président de l'association, nous devons nous réunir pour dire qu'une capitale régionale, Orléans, doit être absolument prise en compte, centralement, dans cet aménagement, que, très concrètement, nous devons penser, et l'étude montre bien comment nous pouvons le faire, à réunir autour de cet axe l'ensemble des villes de notre région.

Sur l'aspect qui est posé de l'environnement, nous sommes très préoccupés par cet aspect. Lorsqu'on se porte vers l'avenir, à 15 ans, à 20 ans, à 50 ans, c'est une ligne d'irrigation durable du territoire. Nous savons bien que ce n'est pas une affaire facile et qu'il ne faut pas négliger cet aspect. Je crois essentiel que le problème soit posé au début, comme vous le faites, et non pas en réparation, et non pas après coup. Il doit être intégré aux éléments. Mais il existe, à partir du moment où nous avons choisi un itinéraire pour de l'aménagement du territoire, à l'évidence, une possibilité qui est d'utiliser un certain nombre d'infrastructures existantes, de trouées existantes, pour ne pas rajouter une trouée à d'autres trouées. Cela supposera peut-être quelques concessions de notre part, mais nous sommes prêts à les faire, dès lors qu'il y a cet élément d'aménagement du territoire.

Je ne veux pas critiquer l'esprit de la démarche, mais pour être, en tant que Président de région, régulièrement en discussion avec RFF et avec vos prévisions en matière de coûts, en matière de charges, reconnaissons humblement que lorsque nous faisons des prévisions à 15

ans, à 30 ans, nous les faisons avec une marge qui n'est pas une marge d'erreur mais une marge d'incertitude extrêmement importante. Très franchement, j'ai le sentiment que le comptage aujourd'hui, le comptage des voyageurs, ne se fait pas en fonction d'une logique d'aménagement du territoire. Il se fait centralement, en fonction d'une logique européenne et nationale, sans penser à l'aménagement du territoire régional, en fonction des trafics Paris, Lyon et Marseille. Nous n'avons pas autant que nécessaire la prise en compte de nos territoires dans cette affaire.

Je souhaite vraiment que ce débat éclaire cela, non pas pour remettre en cause vos études, mais pour que nous puissions avec vous préciser les attentes que nous avons en matière de développement économique, en matière d'irrigation du territoire, en matière de prise en compte... Je vais vous donner un chiffre. Nous nous interrogeons actuellement sur la mise en place d'une mesure d'aide au domicile travail à l'échelle de la région. Ce sont plus de 1 000 personnes qui, chaque jour, prennent le TGV à Tours pour rejoindre Paris. Je crois que véritablement, nous avons des chiffres vous à vous produire qui seraient aujourd'hui vérifiés par les faits, qui nous permettent d'éclairer cette étude et de vous montrer qu'il y a, là où la population est importante, des chiffres d'aménagement par la population, qui doivent être pris en compte.

Je terminerai par rapport à l'intervention des amis qui plaident pour la Nièvre, et je comprends leur démarche. Quand ils parlent de Gien, quand ils parlent du Montarais, étant Montarais, j'entends complètement ce qu'ils disent. Toutefois, il faut chercher les aménagements autour du scénario Ouest qui permettront cela. Il ne faut pas, à ce titre, dévier de l'essentiel, qui est l'aménagement central du territoire de la France, en passant par la région Centre, par Orléans et par Bourges. Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Président. Je souhaiterais que Monsieur Jean Sivardière, qui est Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, intervienne maintenant, peut-être un peu en contrepoint. Je ne sais pas quel est le contenu de son propos, il n'y a eu aucun échange entre nous, mais peut-être en contrepoint d'un certain nombre de choses qui se sont dites.

**Jean SIVARDIÈRE, Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports :** Monsieur le Président, merci de m'avoir invité.

Je commencerai par une remarque sur le périmètre du dossier qui est présenté par RFF. Je crois que, dans ce dossier, il est clairement expliqué les deux motivations du projet, le doublement de la ligne Paris-Lyon et la desserte du Centre de la France, mais ce projet POCL est isolé d'autres projets ferroviaires qui mériteraient d'être intégrés dans le débat. Le premier projet, qui le mériterait, est la desserte Poitiers-Limoges par une ligne à grande vitesse se branchant sur la LGV Atlantique. Ce projet Poitiers-Limoges est un mauvais projet, de notre point de vue. Il est mal conçu parce que sa réalisation assécherait la desserte classique Paris-Limoges-Toulouse. D'autre part, il semble beaucoup plus rationnel de rattacher la desserte de Limoges au projet POCL. Un deuxième projet, qui devrait être considéré en même temps que le projet POCL, est le projet de doublement de la ligne Paris-Lyon, non pas par l'Ouest de la ligne actuelle, mais par l'Est, c'est-à-dire par les deux branches Ouest et Sud de la LGV Rhin-Rhône.

Il est évident que dans un pays qui est lourdement endetté comme la France, et dont le système ferroviaire est particulièrement difficile à financer, nous ne financerons jamais deux doublements de la LGV Paris-Lyon. Il y a un choix à faire entre les deux et il faut réfléchir simultanément aux deux projets. En particulier, si c'est finalement le projet POCL qui l'emporte, il faut savoir ce que devient le projet Rhin-Rhône, comment nous pouvons le rattacher au projet POCL.

Alors, nous demandons donc, pour y voir plus clair dans ce débat sur le projet POCL, que la desserte de Limoges soit intégrée dans le projet. Ensuite, il me semble qu'il serait intéressant d'isoler la desserte du Centre de la France, dans un projet indépendant du doublement de Paris-Lyon. Au fond, c'est ce qui avait été fait dans le schéma directeur de 1992 des lignes à grande vitesse, c'était le fameux Y renversé, qui répondait précisément à la desserte du Centre de la France. Je pense qu'il serait intéressant de reprendre ce projet pour savoir quel est l'intérêt spécifique de la desserte du Centre de la France par le TGV.

Ensuite, il serait intéressant de comparer les deux possibilités de doublement de la ligne Paris-Lyon, par l'Ouest, Centre de la France, ou par l'Ouest, c'est-à-dire par Dijon et les deux branches du TGV Rhin- Rhône. Je pense que si nous procédions de la sorte, nous pourrions avoir des éléments d'appréciation intéressants.

J'en viens maintenant au projet POCL lui-même. Il répond à un double objectif, comme cela a été clairement expliqué dans le dossier de RFF, mais je crois qu'il faut arriver à hiérarchiser ces deux objectifs. On nous dit qu'ils sont complémentaires, mais je crois qu'ils sont en grande partie concurrents. Nous l'avons bien vu au cours du débat précédent, il y a ceux qui pensent qu'il faut privilégier la desserte à longue distance et ceux qui pensent, au contraire, à l'aide de tracés Ouest voire Sud-Ouest, qu'il faut privilégier la desserte du Centre de la France.

Il faut donc hiérarchiser ces deux objectifs. Je souhaiterais poser une question préliminaire : le Centre et l'Auvergne ont-ils besoin du TGV ? Si vous me le permettez, je crois qu'il faut arriver à dégager un critère de bonne desserte ferroviaire d'une ville de province. Le critère, c'est évidemment la durée du trajet entre cette ville de province et Paris. Quel est le temps maximal acceptable pour que la ville considérée soit correctement desservie ? Permettez-moi de vous citer mon exemple. J'habite à Grenoble, je suis à 3 h 05 de Paris à peu près. Je vous assure que comme tous les autres grenoblois, et il y en a 400 000, je vis très bien à Grenoble, je survis, malgré le fait d'être à au moins 3 heures de Paris par le TGV. L'intérêt d'atteindre le temps de 3 h 00 est que, premièrement, nous pouvons faire un aller-retour dans la journée. C'est un peu fatigant, mais je le fais deux fois par mois à peu près et je suis encore vivant. L'idéal serait 2 h 45, ce serait plus confortable. Je constate que le TGV Paris-Grenoble est massivement utilisé par les grenoblois et aucun grenoblois ne réclame d'être à 2 heures de Paris. Je comprends que les habitants de Brest, qui sont à plus de 4 heures de Paris, réclament d'être rapprochés de Paris par le TGV mais, très franchement, quand nous sommes à 2 h 45 de Paris, cela suffit du point de vue de l'utilisateur qui veut faire un aller-retour dans la journée.

D'autre part, cette durée du trajet, 2 h 45, est suffisante pour que le TGV concurrence efficacement la voiture et l'avion. Il n'y a plus, depuis plusieurs années, de ligne aérienne régulière entre Paris et Grenoble.

2 h 45, c'est un objectif de relation entre Paris et une ville du Centre ou de l'Auvergne qui peut parfaitement être satisfait par une modernisation du réseau classique. Je rappelle qu'il y a trente ans, le Capitole reliait Paris à Limoges en 2 h 50. Nous sommes donc dans les temps qui me semblent satisfaisants. Ceci étant, bien évidemment, si nous pouvons réduire davantage le temps de trajet entre Paris et une ville du Centre, autant le faire.

Je crois qu'il faut donc, du point de vue de l'utilisateur, relativiser l'intérêt du TGV. Les usagers ne réclament pas d'être à 2 heures de Paris ou 1 h 50. Dès que nous sommes en dessous des 3 heures, du point de vue de l'utilisateur des transports, c'est satisfaisant.

**Michel GAILLARD** : Vous êtes à 6 minutes 11.

**Jean SIVARDIÈRE** : Je vais essayer de tenir mon temps, mais je pense avoir des choses importantes à dire.

**Michel GAILLARD** : C'était 6 minutes.

**Jean SIVARDIÈRE** : Quand on vient de Grenoble exprès pour cela, on peut parler 7 ou 8 minutes. Il y en a d'autres que moi qui ont parlé pas loin de 10 minutes.

J'en viens au bulletin économique. On nous dit : rapprocher une ville de province de Paris, c'est favorable au développement économique. Là, très franchement, je crois que beaucoup d'élus et de responsables économiques se font des illusions. Beaucoup de géographes ont démontré qu'il existe des villes desservies soit par le TGV, soit par les autoroutes, qui n'ont pas de développement économique et qu'à l'inverse, il existe du développement économique sans grandes infrastructures de transport. Je reprends l'exemple de Grenoble, qui me semble intéressant.

J'essaie de vous proposer des éléments de réflexion, écoutez, quand même, soyez polis.

**Michel GAILLARD** : S'il vous plaît, c'est vrai que j'ai invité Monsieur Sivardière à venir ce soir, il vient de Grenoble, s'il vous plaît, respectez-le dans l'expression qu'il veut formuler. J'en dirai deux mots après, mais il mérite d'être écouté, quand même.

**Jean SIVARDIÈRE** : J'en viens donc à la ville de Grenoble. Jusqu'en 1975, il n'y avait à Grenoble ni autoroute, ni TGV. Or dès cette période, Grenoble était une ville extrêmement prospère, parce qu'il y avait des ressources naturelles sur place, la houille blanche, et il y avait des gens intelligents à Grenoble qui ont en particulier réussi à développer la ville grâce à la synergie entre l'industrie et l'université. C'est cela qui a fait le développement économique de Grenoble, ce ne sont pas des infrastructures de transport.

Ce que je veux dire, c'est qu'il faut relativiser l'intérêt du TGV pour les régions du Centre de la France, que ce soit du point de vue de l'usager ou du point de vue du développement économique.

Dans ces conditions, je crois que la vraie justification du projet POCL, ce n'est pas tellement la desserte du Centre de la France. Je ne suis pas venu chercher des applaudissements, vous le comprenez bien, je dis ce que je pense, c'est mon rôle, on me l'a demandé. Je crois que la vraie justification, c'est vraiment le doublement de la LGV Paris-Lyon, d'une part pour éviter la dégradation des services, et cela, nous nous en apercevons, je suis un usager régulier de la ligne Paris-Lyon. Je m'aperçois que les retards commencent à devenir très nombreux, alors qu'il y a seulement trois ans, la ligne fonctionnait parfaitement.

Puis, l'autre avantage de choisir un tracé qui va privilégier le doublement de la ligne Paris-Lyon, c'est qu'on peut accélérer les trains entre Paris et le Sud de la France. C'est très important, parce que cela rapporte beaucoup de clientèle, donc beaucoup de recettes, et c'est cela qui permettra le financement de la ligne. Ce n'est pas la peine d'imaginer une ligne LGV desservant le Centre de la France si nous ne savons pas la financer.

En plus de cela, l'intérêt écologique consistant à favoriser les relations à grande distance est extrêmement important, parce que nous pouvons capter du trafic aérien, massivement. Du point de vue de l'environnement, il n'y a pas que l'environnement local qui compte, il y a aussi l'environnement, par exemple, autour des aéroports de Roissy et d'Orly. Là, des centaines de milliers de personnes sont concernées et aimeraient qu'il y ait davantage de TGV, pour avoir moins d'avions en trafic intérieur.

**Michel GAILLARD** : Monsieur Sivardière, nous sommes à 10 mn d'intervention.

**Jean SIVARDIÈRE** : Je termine juste pour dire que, dans le dossier de RFF, il faudrait qu'on nous fournisse non seulement les gains chiffrés en voyageurs, mais aussi en voyageurs/kilomètre, parce que c'est un critère beaucoup plus significatif.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Je voudrais vous remercier, parce qu'on nous a fait parfois un peu le reproche, je ne vais pas détailler, d'avoir dans ce débat public une forte propension d'intervenants à soutenir ce projet, ce que je comprends parfaitement. Je rappelle que la Commission ne s'exprime pas sur le fond, donc je n'ai pas d'opinion sur le sujet, mais on nous a fait un peu ce reproche.

Donc, il était important pour nous, Commission, de faire intervenir dans ce débat public des représentants d'autres courants de pensée, d'autres points de vue sur ce que sont les programmes de LGV, de TGV, etc. C'était important. Donc, merci, Monsieur Sivardière, d'avoir témoigné d'une autre vision de ce que sont les projets de ligne à grande vitesse, même si, sur deux points, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Le projet dont nous débattons est le projet POCL, dont a été saisi la Commission Nationale du Débat Public. Le barreau Poitiers-Limoges a donné lieu à débat public, à décision du maître d'ouvrage concerné. Nous n'avons pas, nous, dans ce débat public, à revenir sur cette décision. Si quelqu'un doit revenir dessus, c'est le maître d'ouvrage, donc l'État et RFF.

Par ailleurs, Rhin-Rhône, je crois que Monsieur Allary tout à l'heure a évoqué cette question des alternatives au dossier que nous avons en débat aujourd'hui. J'ai compris que la lettre de mission du ministre, avec ses quatre objectifs, si c'est bien ce que j'ai compris, Rhin-Rhône ne répondait à aucun. Donc, sujet clos, nous revenons à notre débat sur POCL.

Monsieur le Maire, puis il y a beaucoup de questions.

**Florent SAINTE FARE GARNOT, maire de Nevers :** Mesdames, Messieurs, chers amis, d'abord, je voudrais vous remercier toutes et tous, vous saluer et saluer le Maire qui nous accueille, saluer l'ensemble des élus et l'ensemble des présents. Je voudrais d'abord vous dire que j'ai entendu des choses de la part des acteurs de la région Centre et de l'Orléanais qui m'intéressent et m'ont donné de l'espoir. C'est là-dessus que je voudrais appuyer.

La première question, je vais répondre à une question extrêmement simple : le projet est-il opportun ? Oui, pour allumer des moteurs de croissance dans tous les territoires qui sont les oubliés de l'aménagement du territoire, depuis des années. À l'évidence, nous avons vocation les uns et les autres à faire avancer ce projet et mon souhait le plus cher est qu'il voie le jour, tout simplement.

Deuxième question, l'environnement actuel est-il favorable au projet qui nous intéresse ? Projet de 12 à 14 milliards d'euros. Nous sommes en pleine période de crise internationale et de crise financière. Je crois que la sagesse est d'abord de considérer qu'il n'est absolument pas acquis que le projet POCL trouve le financement public qui lui permettrait de voir le jour. Je dis à mes amis de la région Centre : « Si nous souhaitons gagner, la première des batailles est de trouver les moyens politiques d'un rassemblement le plus large possible qui permette le financement de ce projet, sans quoi nous serons rattrapés par la réalité budgétaire et, malheureusement, il existe un risque tout à fait considérable que ce grand espoir pour l'aménagement de tous nos territoires – je suis maire de Nevers, je vous parle d'une ville qui souffre, elle aussi – finisse dans les oubliettes de l'histoire ferroviaire. » Je me bats pour que cette perspective ne puisse pas se réaliser.

Alors, il faut trouver un chemin, il faut constituer le rassemblement politique le plus large possible. Ce chemin n'est possible que si nous choisissons des options de tracé qui soient équilibrées sur le plan territorial. Là, mon propos, qui est solidaire de celui de la ville de Bourges, de la ville de Moulins, vous savez que nous avons pris une position commune, ces trois chefs-lieux de département, une position qui est en faveur soit d'Ouest, soit de Médian par Roanne.

Je voudrais vous exprimer le souhait que nous trouvions le chemin de notre entente. Le risque majeur, au fond, et je vous le dis les yeux dans les yeux, quand bien même j'ai entendu qu'un certain nombre d'entre vous étaient favorables à Ouest-Sud, le risque majeur est que Ouest-Sud nous divise. Ce projet est le plus onéreux, il est à 14 milliards d'euros alors que les options que nous défendons, Ouest ou Médian, sont à 12 milliards d'euros. Voyez l'écart, il commence. Ensuite, si vous regardez la structure de financements publics par trois tiers, le tiers apporté par l'État, le tiers apporté par les collectivités territoriales et le tiers apporté par la billetterie, le projet Ouest-Sud a le plus faible potentiel en matière de voyageurs et donc de billetterie. Il ramènerait donc le reste à charge de l'État et des collectivités territoriales de 8 milliards d'euros, coût estimé aujourd'hui pour Ouest ou Médian, à 11 milliards d'euros, parce que le projet est plus cher et parce que le financement public sollicité sera plus important.

Le chiffre clé de notre débat, c'est cette différence entre 8 milliards d'euros pour Ouest ou Médian et 11 milliards d'euros pour Ouest-Sud. Ces 3 milliards d'euros sont l'enjeu central de la faisabilité du projet. Je dis à mes amis Auvergnats, et je leur ai dit hier soir les yeux dans les yeux à Clermont, si vous avez trouvé du pétrole, dites-le nous. Sinon, cherchons ensemble la voie d'un accord politique.

Je conclurai, j'ai une préférence évidente pour Médian. Je pourrais défendre Est, mais je ne le fais pas, parce que c'est une position extrémiste, de la même façon que Ouest-Sud est une position extrémiste et, je vous le dis, nous sommes disponibles, Nevers, Bourges et Moulins, pour dialoguer avec la région Centre et avec l'Orléanais, Monsieur le maire, pour trouver le chemin d'un accord politique, et celui-ci nous garantira que le projet voit le jour.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci.

**Bernard MARTIN, Vice-président du Conseil Général de la Nièvre chargé des transports** : Mon propos va appuyer ce que vient de dire Monsieur le Maire de Nevers au nom du Conseil Général. Je voudrais, à ce point de nos débats, évoquer deux points sur l'opportunité et sur le tracé. Sur l'opportunité, nous ne pouvons imaginer l'intérêt que représente l'impact d'un tel projet pour le département, département qui a été très longtemps à l'écart des principaux réseaux de communication, à l'écart qu'il s'agisse du domaine ferroviaire, du domaine autoroutier pour lequel on constate encore des difficultés pour achever l'A77 – je parle du secteur Chantenay Saint-Imbert qui nous conduit au département de l'Allier – et en matière de réseau numérique, pour lequel la collectivité départementale a été obligée d'investir fortement. En conséquence, le désenclavement que pourra apporter une ligne à grande vitesse est une évidence pour ce territoire.

Notre sentiment sur le tracé : la collectivité départementale retiendra le tracé qui sera exigeant au regard des enjeux environnementaux, qui prendra en compte les possibilités financières des collectivités publiques, tant au regard du coût global du projet que de la capacité à faire le tour de table le plus large possible, qui assurera les meilleurs cadencements et les meilleures interconnexions, notamment au réseau TER, seule condition pour que ce projet irrigue réellement le territoire et ne fasse peser aucun risque de drainage des richesses et des habitants.

Projet qui devra aussi assurer une desserte satisfaisante de la Nièvre et donc, qui exclut, je m'excuse de le dire mais nécessairement en l'état actuel, l'option Sud-Ouest, qui fait de Nevers et de Moulins des culs-de-sac dans le réseau LGV et, d'une autre manière, exclurait la Bourgogne.

Le dialogue avec l'ensemble des collectivités concernées pour aboutir à une solution qui soit la plus satisfaisante pour l'ensemble des territoires concernés, comme elles le font

aujourd'hui, il faut le dire, d'une manière intelligente et constructive, notamment avec les départements du Cher et de l'Allier, situés dans les trois régions au cœur de ce projet ferroviaire.

Cela a été dit à plusieurs reprises, nous sommes dans une logique d'aménagement du territoire. Gardons cela à l'esprit, n'isolons pas des départements et une région.

**Michel GAILLARD** : Merci.

**Hélène CHOLET** : Usager, simple citoyenne. Je voulais revenir sur le choix du tracé Est, où il est présenté, et soulevé la question du gain de 10 minutes et de la concurrence avec l'avion. On nous expose notamment que, grâce à ce gain de 10 minutes, le TGV est concurrentiel avec l'avion sur le trajet, notamment Marseille Paris. Je crois qu'on oublie une variable, à savoir le coût du billet. Actuellement, quand, en tant qu'usager, je souhaite me rendre dans le Sud de la France ou dans le Sud-Est, je ne regarde pas seulement le temps de trajet, je regarde également le prix du billet. Je dois avouer que dix minutes, je n'en ai rien à faire. Dix minutes, cela intéresse quelle catégorie de population ? Cela intéresse une minorité de la population qui prend ce trajet très régulièrement, c'est-à-dire quelques hommes d'affaires lyonnais ou parisiens qui se rendent à Lyon, Nice ou Marseille.

Quand on prend le train ou l'avion, quand on veut se déplacer à l'autre bout de la France de temps en temps ou même une fois par mois, on n'est pas à dix minutes près. Par contre, on regarde prioritairement le prix du billet et on remarque que le prix du billet de train est particulièrement cher et quasiment au même prix que le billet d'avion.

Je regrette que, quand nous parlons de tracé, et je rejoins Monsieur le Maire quand il dit que nous regardons l'intérêt des tracés au regard de la minute gagnée et on parle de gain de dix minutes, de cinq minutes, d'un quart d'heure, il y a une autre motivation du citoyen et de l'usager, qui est le prix du billet. Je ne suis pas à dix minutes près, je ne suis pas même à vingt minutes près. Par contre, je suis à 50 € ou 100 € près quand je prends le train ou l'avion.

Le mois prochain, je dois partir sur Bayonne. Je me suis connectée sur voyages-sncf.fr, le site de la SNCF, qui vend à la fois des billets de train et des billets d'avion. Je n'ai même pas regardé le temps de trajet, j'ai juste regardé le prix du billet et il était équivalent, alors j'ai pris l'avion.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Je ne sais pas si ce point appelle un commentaire.

**Thomas ALLARY** : Cela rejoint assez largement des choses qui ont été dites par Monsieur Bonnaud, par Monsieur Grouard, et je veux juste faire un tout petit point sur les études socioéconomiques, parce qu'elles sont finalement beaucoup évoquées, un tout petit éclairage.

Il n'y a pas de présupposé dans ces modèles, il y a le constat de comportements qui sont connus, qui ont été reconnus, qui ont été mis en statistiques. Le modèle est éprouvé, il n'est pas propre à POCL. C'est un modèle qui existe pour tous les projets d'infrastructures. Il est allé de plus en plus finement, au fur et à mesure que des projets existent. Ce n'est pas quelque chose qui est nouveau, c'est quelque chose qui est éprouvé et qui fait appel à toute la connaissance que nous avons déjà des comportements. La sensibilité au prix du billet, comme le disait Madame, c'est quelque chose d'intégré, la sensibilité environnementale, la sensibilité au temps de parcours, etc. Tout cela est effectivement monétarisé, avec, c'est tout à fait exact, une marge d'incertitude. Les études socioéconomiques, ce n'est pas la Bible, c'est un outil d'aide à la décision, au même titre que le volet environnemental que nous avons étudié grâce à des experts environnementaux, au même titre que l'effet aménagement du territoire que nous ne savons pas quantifier aujourd'hui.

Là, je vous invite à lire des rapports beaucoup plus qualitatifs, que nous avons pu produire dans les études, qui sont des analyses qualitatives, nous ne savons pas le quantifier et nous avons cet outil quantitatif d'aide à la décision, qui a une marge d'incertitude. Cette marge d'incertitude est la même pour tous les scénarios. Cela veut dire que même si ce n'est pas cet outil qui donnera la décision, il permet une comparaison qui reste fiable entre les différents scénarios, puisque toutes les différentes hypothèses, quelle que soit leur marge d'incertitude, sont les mêmes pour tous les scénarios.

Donc, le comparatif qui est proposé reste valable et, à nouveau, le comparatif qualitatif, aménagement du territoire, environnemental, doit y être associé. Comme je le disais en introduction, il manque le volet échange avec le public, qui sera un nouvel outil d'aide à la décision. Aujourd'hui, nous n'avons pas de pré-supposé à partir des chiffres, ils sont un éclairage particulier de certains éléments. Par contre, on ne peut pas dire qu'ils ne sont pas valables, ils sont éprouvés depuis maintenant de longues années.

**Michel GAILLARD** : Merci. Monsieur LEBOEUF,

**Michel LEBOEUF, Directeur grands projets et prospectives, SNCF** : La SNCF produira un cahier d'acteurs vers la fin de ce mois. Il sera validé au Comité exécutif de l'entreprise à la fin octobre. À ce moment-là, la SNCF exprimera sa préférence pour le projet. En tous les cas, nous nous félicitons aujourd'hui que nous atteignons l'étape du débat public, parce que le POCL est un projet que nous avons voulu.

Aujourd'hui, je peux simplement vous dire quels sont les points d'attention de la SNCF, et j'en citerai quatre.

Le premier est le doublement de Paris-Lyon. Nous sommes extrêmement soucieux de la dégradation inexorable de la régularité que nous aurons sur l'axe majeur du trafic, au fur et à mesure que cet axe va se saturer. Il est donc absolument indispensable de créer de nouvelles voies et il faut que le nouvel itinéraire soit un itinéraire qui soit attractif, d'autant qu'il arrivera à la Gare d'Austerlitz et non à la Gare de Lyon.

Le deuxième point d'attention a été souligné par le Maire de Nevers, c'est le problème du financement du projet. C'est un problème essentiel, je dirais même que c'est un problème existentiel pour le projet. L'équation financière sera extrêmement difficile. Je suis déjà quasiment persuadé que, dans le meilleur des cas présentés, le projet est tout juste et peut-être pas finançable. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la vitesse soit augmentée. Le moteur financier du projet se trouve sur le Sud-Est et il faut absolument augmenter le gain de temps. Aujourd'hui, sur Paris-Marseille, il y a 1,6 million de voyageurs, en 3 heures de temps. Nous savons qu'en 2 heures, tout ce trafic basculera, comme il l'a fait sur Nantes, sur Lyon et sur Rennes. Ce n'est pas entre une et deux heures qu'il basculera, c'est dès les dix premières minutes que nous commencerons à gagner et il basculera progressivement. 7 millions de voyageurs vont de Paris vers la Méditerranée et c'est là qu'est le grand réservoir du report modal qui fait de ce projet un projet Grenelle.

Notre troisième point d'attention est la desserte des territoires. Le projet ne se fera pas s'il n'y a pas un accord sur le tracé. Cet accord est essentiel et il faut trouver le projet qui rassemble et qui ne fait pas de perdants.

En dernier lieu, je voudrais insister sur un point particulier qui est la desserte des gares et des villes. La SNCF voudrait que l'on puisse toujours desservir toutes les villes dans leurs gares actuelles. Nous ne sommes pas opposés aux gares nouvelles, mais la gare nouvelle doit apporter quelque chose de plus que la gare actuelle, et non pas se substituer à la gare actuelle. Il ne faut pas obliger les gens à prendre la voiture pour prendre le train.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci, Monsieur Leboeuf.

**Alain TANTON, Président de l'agglomération de Bourges** : Je voulais aborder un premier point sur l'opportunité du projet. Nous avons beaucoup parlé des liaisons vers Paris. Je voudrais rappeler, en tout cas il nous semble, que ce projet n'est pas essentiellement et seulement un projet vers Paris. Aujourd'hui, faire Orléans-Lyon ou faire Bourges-Lyon, c'est, de Bourges, 3 h 45, Bourges-Lyon, par Chauffailles, La Clayette et Lamure-sur-Azergues. Très joli, mais enfin, tout à l'heure, nous parlions de dix minutes de plus ou de moins, 3 h 45 avec arrêt à Chauffailles, à La Clayette et à Lamure-sur-Azergues, vous vous lassez un peu ou alors il faut avoir un très bon roman. C'est essentiel, parce que c'est aussi une ouverture vers Lyon, vers le couloir rhodanien et vers l'Europe de l'Est. Donc, tout ne doit pas être focalisé dans les intérêts que nous mesurons vers Paris.

Deuxième point, sur les dimensions que vous venez d'évoquer, sur l'aménagement du territoire et sur le doublement. J'entends bien que vous dites qu'il y a deux objectifs à ce projet, mais je n'ai pas le sentiment, au vu des dernières réponses que vous faites, que vous les mettez sur un pied d'égalité. J'ai le sentiment que, lorsque vous dites qu'il y a dix minutes et que ces dix minutes sont essentielles, je vous réponds qu'elles sont sûrement essentielles pour les Marseillais, quoi que... Mais, en tout état de cause, mettez en balance dix minutes pour les Marseillais et la desserte, l'irrigation du territoire de 17 millions de passagers dans le territoire du TGV Grand Centre Auvergne. Vous devez mettre cela en balance.

Si vous mettez vraiment sur un pied d'égalité les deux objectifs que vous évoquiez tout à l'heure, alors vous pouvez peut-être vous dire que par des différenciations de tarif, par exemple, entre les trains qui mettent dix minutes de plus ou de moins, vous devez pouvoir normalement trouver une solution pour satisfaire la clientèle qui est extrêmement pressée et qui, pour elle, dix ou quinze minutes est essentiel, la clientèle qui est un tout petit peu moins pressée, à dix minutes près, et le sort de tous les habitants des deux grandes régions que nous avons le projet de desservir.

Donc, cette affaire qui consiste à dire que les dix minutes sont essentielles, cela veut dire que vous ne mettez pas sur un pied d'égalité tous les objectifs, et les deux qui sont le doublement de Paris-Lyon et l'irrigation du territoire. Nous, ce que nous souhaitons, c'est que vous les mettiez sur un pied d'égalité et que vous révisiez alors cette importance des dix minutes.

Enfin, sur la question des tracés, je voudrais dire simplement que le tracé Est ne paraît pas possible, d'abord parce qu'au regard du cahier des charges que fixe la loi, il n'est pas satisfaisant, il n'y répond pas. Deuxièmement, j'ai vu tout à l'heure que, dans les dégradés de vert que vous avez présentés, le tracé Est est vert pâle et je devrais dire qu'il est vert très pâle. Cela veut dire qu'il ne remplit pas cette fonction de desserte et d'irrigation des territoires.

Le tracé Ouest-Sud, nous voyons bien qu'il a du mal à rassembler, mais, s'il n'est pas retenu, il faut penser à Châteauroux et à Limoges, et Montluçon bien sûr. Le tracé Ouest, comme le tracé Médian, a un impératif, c'est de passer par Roanne. Si nous ne desservons pas Roanne, à mon avis, c'est un handicap considérable pour l'Auvergne et pour Clermont ou les villes de l'Allier.

Je termine en vous disant qu'en effet, nous avons, nous, pris une position qui consiste à dire que le tracé que nous souhaitons voir retenu sera parmi le tracé Ouest ou le tracé Médian. Il ne peut en aucun cas être, à nos yeux, le tracé Sud-Ouest ou le tracé Est, à la condition que le tracé Sud règle une solution acceptable, bonne, pour Châteauroux, pour Limoges et pour Montluçon.

Enfin, je termine d'une phrase, sur la question de la statistique des voyageurs. Je voudrais simplement vous renvoyer à une expérience que nous avons reçue, c'est l'autoroute A71. On nous avait expliqué que l'autoroute A71 n'aurait aucune rentabilité, que ce serait une

catastrophe, parce qu'on nous donnait les chiffres aux péages, le nombre de voitures qui allait passer à chaque péage. Ces chiffres ont été totalement explosés et, aujourd'hui, l'autoroute A71 est complètement différente des hypothèses qui avaient été imaginées. Il faut garder cela en mémoire. Merci.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD** : Merci. Une minute de réponse du maître d'ouvrage.

**Thomas ALLARY** : Oui, juste pour bien confirmer que j'ai parlé d'importance des dix minutes, non pas pour RFF, pour l'enjeu national qu'était le report modal. C'est ce que j'ai dit. Sinon, juste deux chiffres : vous avez évoqué l'importance de dix minutes, je voudrais comparer ces dix minutes à des gains de temps d'environ 1 heure permis pour toutes les villes du Centre de la France vers Paris, mais entre elles. Pour Bourges, vous citez Bourges-Riom, demain, c'est 1 h 15, 1 h 30, selon les scénarios. C'est plus de deux heures de gagnées. À comparer aux dix minutes, ce n'est rien du tout.

Inversement, vous avez évoqué vous-même un chiffre de 17 millions de voyageurs concernés dans le Centre dans la France. Il est à comparer aux chiffres que j'ai donné tout à l'heure sur Paris-Lyon, à l'horizon 2025, de près de 60 millions de voyageurs. Les gains de temps ne sont pas partout les mêmes, les plus concernés ne sont pas partout les mêmes. C'est ce que disent les études socioéconomiques. L'interprétation de ces études socioéconomiques, c'est la salle qui la fait.

**Michel GAILLARD** : Merci.

**Philippe BEL, Orléanais** : J'aimerais parler un petit peu d'Orléans, parce que, depuis que j'entends parler de ces scénarios, je m'interroge sur celui qui pourrait être le meilleur. Je voudrais simplement, à tous les gens qui sont ici, faire part de mes conclusions personnelles : pourquoi faut-il choisir l'un des scénarios Ouest ? Est-ce en raison des temps de parcours pour aller à Paris ? En fait, à cinq minutes près, les différents scénarios prennent le même temps. Est-ce le temps de trajet pour accéder à Lyon, Marseille et la suite ? Oui, peut-être parce que, pour aller à Lyon, entre un scénario Ouest et un médian ou un Est, c'est déjà près d'une demi-heure de différence. Là, une demi-heure, c'est plus significatif.

Pour Orléans, capitale régionale d'une aire urbaine de 400 000 habitants – je répète bien, 400 000 habitants –, l'essentiel, c'est bien sur un parcours de temps réduit, mais c'est surtout l'accès direct, rapide, fonctionnel, à Roissy, Orly, pour se rendre à New York, à Tokyo ou à Lille, à Lyon, à Strasbourg ou Francfort, comme à Marseille ou à Turin. Pour toutes ces destinations, la question des dessertes est essentielle. Nous savons bien, nous, à Orléans, que seuls certains trains s'arrêteront aux Aubrais. Le plus grand nombre feront Paris-Lyon sans arrêt. Par conséquent, plus court sera le raccordement ou même pas de raccordement du tout, passer à Orléans, plus facile à obtenir seront les dessertes, dessertes sur lesquelles RFF, Monsieur Allary vient de le dire, ne s'engage pas puisqu'il indique que ce sont les opérateurs qui décideront.

Enfin, la question des financements. Le dossier RFF indique que les scénarios Médian et Est seraient plus facilement finançables, au motif qu'un temps de parcours réduit de dix minutes sur Paris-Lyon pourra créer un report modal supplémentaire de 1 million de voyageurs de l'avion vers le train. RFF affirme, mais qu'en sait-il ? Qui peut s'engager aujourd'hui sur le prix du kérosène dans quinze ans ? Que valent dix minutes, par rapport aux aléas des temps d'accès aux aéroports ? Pourtant, 1 million de voyageurs supplémentaires sur POCL, c'est réaliste et c'est possible.

C'est possible avec les scénarios Ouest, dès lors qu'en complémentarité avec la ligne traditionnelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, le système POCL et POLT peut irriguer le

Limousin, mettant ainsi Limoges à deux heures de Paris, contre près de trois heures aujourd'hui, tout en économisant 1,5 à 2 milliards, le coût prévisionnel du barreau Limoges-Poitiers, et en épargnant les emprises environnementales dudit barreau.

Je sais, Monsieur le Président, que vous n'aimez pas que l'on évoque dans ce débat Limoges et le POLT. Pourtant, vous n'avez jamais manqué, lors des réunions préparatoires, d'insister sur le fait que le débat public était le moment et le lieu pour améliorer les solutions proposées par le maître d'ouvrage. Les scénarios Ouest représentent l'opportunité irremplaçable pour le maître d'ouvrage d'améliorer globalement le projet, au profit de l'intérêt général. Les scénarios Ouest sont les seuls qui répondent fidèlement à la loi en reliant Orléans, ce sont les seuls qui sauvegarderaient l'environnement, en suivant au plus près les percées existantes, autoroutes et voies ferrées, qui permettraient d'économiser les emprises environnementales du projet Limoges-Poitiers et qui, au surplus, peuvent apporter le plus grand gain de voyageurs. Le million de voyageurs que nous pouvons apporter en reliant Limoges, c'est le chiffre RFF dans le débat Limoges-Poitiers. Merci, Monsieur le Président.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur. Une intervention, puis je donnerai la parole à Monsieur le Président du Conseil Général du Loiret et à Monsieur le représentant de la FNSEA ce soir.

**Guy JANVROT, Président de Nature Centre, fédération régionale des associations d'environnement :** Nous sommes dans la fédération nationale France Nature Environnement. Aujourd'hui, la question première que vous avez présentée est celle de l'opportunité et c'est sur celle-ci simplement que nous souhaitons nous prononcer. Nous ne sommes pas encore dans un pour, ni dans un contre, ni dans un système de maillon, de barreau. Nous sommes aujourd'hui sur l'opportunité et il nous semble qu'il y a un certain nombre de questions préalables, je reviendrai notamment sur celle que le Monsieur le représentant de la SNCF vient d'évoquer, celle du coût et, bien sûr, du prix et comment allons-nous payer.

Aujourd'hui, on nous annonce 12 à 14 milliards. À chaque fois qu'on nous a annoncé une somme de ce type, cela a toujours été plus. C'est quand même assez rare, je dirais même que ce n'est pas de la rareté, cela veut donc dire que c'est plutôt dans les 20 milliards, dans quinze ans. Qui va payer ?

Aujourd'hui, la SNCF a 7 à 8 milliards de déficit. RFF, 28 milliards. Je ne vous raconte pas l'État, nous sommes tous bien au courant. Je vois mal les Régions, les Conseils généraux. Donc, qui va payer ? Le partenariat public-privé ? C'est maintenant de l'endettement, il faut le mettre dans la colonne de l'endettement. Donc, j'aimerais bien qu'on nous dise aujourd'hui, parce que bien sûr, c'est facile de poser la question au public : voulez-vous un TGV ? Oui, tout le monde en veut, c'est facile de regarder la République du Centre, tout le monde répond : oui, nous voulons un TGV. Mais qui va le payer et comment ?

Il faudrait quand même être responsable économiquement. Socialement, c'est une autre chose. J'aimerais bien que nous évoquions cette question. J'ai vu qu'il y avait un projet de discussion prévu. En tout cas, ce sujet est majeur. Quand j'entends le représentant de la SNCF dire lui-même : « Je vois mal comment cela va se faire », d'autant que dans le SNIT, il a été dit que seulement 30 % des projets allaient se faire, ce n'est pas 100 %, c'est 30 %. C'est la première question.

La deuxième question que je voudrais aborder est à nouveau celle de l'environnement. Elle nous préoccupe. Il va bien falloir passer la Loire. Quatre ponts sont déjà prévus sur Orléans, par le Conseil général et l'agglomération. Ils ne se feront peut-être pas tous, mais allons-nous en faire un de plus ?

Dernière chose, nous allons passer en Sologne. La Sologne est la plus grande zone Natura 2000 de France. Cela ne sera pas mince, on ne passe pas n'importe comment. Quand on veut nous faire croire, parce qu'on va passer le long de l'autoroute A71, que ce sera plus facile, comment cela sera-t-il plus facile ? Peut-être y a-t-il des hypothèses de réponse, il va falloir les travailler, mais les hypothèses de réponse que nous pouvons envisager coûteront plus cher. Le "plus cher", bien évidemment, revient à la question que j'ai soulevée en premier.

*(Applaudissements)*

**Michel GAILLARD :** Merci bien. Là, Monsieur Allary, peut-être. Sur le financement, vous avez raison, nous allons consacrer, d'ailleurs à Orléans, une réunion entière sur ce sujet de l'économie du projet et de son financement. Toutefois, quelques mots quand même. De même sur l'environnement, deux réunions thématiques auront lieu sur ce sujet.

**Thomas ALLARY :** Sur le financement, ce sont les éléments que j'ai indiqués au début, qui consistent à ce stade pour RFF à seulement pouvoir dire que plus le projet apporte de voyageurs nouveaux et plus la part de RFF pourra être importante. Il est évidemment beaucoup trop tôt pour que nous puissions donner un ordre de grandeur de cette participation. En particulier, nous avons parlé de trois tiers tout à l'heure, qui ne sont pas forcément des tiers égaux, nous ne savons pas ce que pourrait apporter RFF.

Pour le point environnemental, je voudrais juste parler de la Sologne. Monsieur, vous évoquez la question d'un jumelage, ce qu'on appelle un jumelage, c'est-à-dire mettre les deux infrastructures A71 dans la traversée de la Sologne et la future LGV POCL le plus près possible, de façon à finalement limiter les impacts environnementaux. C'est quelque chose qui n'est pas si facile que cela, ce n'est pas automatique. Le tracé d'une autoroute n'est pas le même, n'a pas les mêmes contraintes techniques que celui d'une ligne à grande vitesse. Nous avons commencé d'essayer de regarder un peu plus finement si nous savions faire ces choses-là. Une étude complémentaire a été mise à disposition du public récemment, elle est disponible et montre qu'il n'existe pas de solution forcément évidente à cette question. Nous avons essayé de suivre le tracé de la ligne, de l'autoroute, mais ce n'est pas sans dégâts forcés. Cela va nécessiter par exemple de passer dans une aire de repos, de casser un échangeur.

Si nous voulons l'éviter, cela oblige à s'éloigner un peu plus de l'autoroute et à avoir au milieu des délaissés qui deviennent finalement ingérables à la fin, et qui peuvent aussi poser des problèmes dans la continuité des corridors écologiques. Finalement, à ce stade, nous ne sommes pas assez avancés dans les études, à nouveau, mais nous ne savons pas dire si le jumelage serait une solution évidente à la question de la traversée de la Sologne. En tout cas, nous ne pouvons vraiment pas le certifier.

**Michel GAILLARD :** D'accord, merci. Si vous le voulez bien, je voudrais donner la parole, comme c'était prévu, à Monsieur Éric Doligé, Président du Conseil Général du Loiret. Six minutes, je rappelle.

**Éric DOLIGÉ, Président du Conseil Général du Loiret :** Je vais rester là, je suis plus près de la foule et de la salle, comme cela, je la sens mieux et puis, il faut toujours se rapprocher, il faut gagner du temps.

**Michel GAILLARD :** Absolument.

**Éric DOLIGÉ :** Simplement, quelques réflexions. D'abord, nous voyons bien que ce n'est pas un sujet simple, mais je vous rappelle quand même, si vous regardez les dates, que nous ne sommes qu'à deux jours du début du débat public et qu'il reste quatre mois. Donc, je pense que beaucoup de choses vont encore être dites, même s'il y a déjà des idées très

avancées et que certains d'entre nous ont des choix qui sont assez déterminés, déjà, dès le début, pour un certain nombre de raisons.

Je voudrais faire un certain nombre de remarques. Si nous nous arrêtons tout de suite sur les problèmes financiers, sur les problèmes d'environnement, sur tous ces problèmes-là, nous ne le faisons pas. C'est bien évident, donc il faut laisser le débat public se dérouler pendant quatre mois, et puis je pense que, les uns et les autres, nous apporterons des réponses et des solutions.

Je voudrais dire à la SNCF que j'ai entendue quels étaient ses critères. Moi, j'aimerais qu'ils rajoutent d'autres critères, parce qu'il faudrait que vous parliez aussi de ce que nous pouvons faire en amélioration de fret en parallèle, parce qu'aujourd'hui, la SNCF et le fret, c'est nul. Cela ne fonctionne pas et c'est quand même un grand problème au niveau national. Donc, peut-être que la ligne LGV pourrait nous permettre de débloquent des sillons intéressants pour l'Ecofret, ou le fret sur train. Puis, je pense aussi qu'en matière d'horaire, nous sommes bien placés à Orléans, mais malheureusement, il y en a d'autres qui passent par Orléans pour aller à Paris, c'est une vraie catastrophe. Donc, je crois qu'il faudra mettre aussi dans les critères de la SNCF, non pas les quatre que vous avez cités, mais l'amélioration du fret en conséquence, et puis l'amélioration également des horaires.

Je pense également que, bien sûr, Monsieur Allary, à plusieurs reprises, nous a présenté ici ou ailleurs son tableau avec ses quatre critères aussi, qui ne sont pas des présupposés, mais effectivement, si nous regardons votre tableau, le problème est réglé. Le prix : il y a un qui est beaucoup plus favorable, c'est celui qui transporte le plus de voyageurs et celui qui a la durée et la distance la plus courte. Il faut quand même regarder un élément qui me paraît essentiel, c'est l'aménagement du territoire, et cela a été dit à de nombreuses reprises, le vrai problème est là. Si vous regardez la carte, le Président de la Région, le Président de l'agglomération et bien d'autres en ont parlé, il y a vraiment tout un secteur de la France qui a été largement pénalisé pendant longtemps, dans lequel nous sommes, le Centre et l'Auvergne, où il y a un vide sidéral en la matière.

Alors, peut-être parce qu'il n'y avait pas de consensus sur un certain nombre de sujets, et je crois que le consensus est là, et je remercie Rémy Pointereau et tous ceux qui se sont associés dans ce dossier. Je pense que le consensus est un élément essentiel, aussi bien pour trouver des financements que pour trouver la meilleure des solutions, bien évidemment. Nous avons quand même quelques exemples où, lorsque nous avons vu que nous étions capables de dépasser un certain nombre de critères personnels et que nous arrivions à trouver des consensus, nous arrivions à trouver des solutions.

Je rappelle aussi que c'est pour 2025. Alors, aujourd'hui nous raisonnons par rapport aux critères d'aujourd'hui, sur les financements, sur les problèmes environnementaux, sur un certain nombre de sujets. En 2025, les situations seront probablement pas du tout les mêmes, donc il faut peut-être aussi poser un certain nombre d'hypothèses et avoir des visions à plus long terme.

Je rappellerais aussi qu'il y a des cartes qui peuvent être intéressantes, c'est la distance en kilomètres, mais la distance en temps. Quand vous ramenez des cartes en distance en temps, quand vous êtes à 1 heure de Paris parce que vous êtes à 100 km, et à 2 heures parce que vous êtes à 200 km, quand celui qui est à 200 km arrive en 1 heure à Paris, je peux vous dire que cela devient un sacré concurrent. Nous sommes quand même dans une société où la concurrence est considérable en matière économique, à l'intérieur des territoires, mais à l'intérieur de l'Europe également. Donc, les distances en temps ou les durées de trajets sont extrêmement importantes, probablement pas à 10 minutes, cela n'a pas de sens véritable à mon avis, sauf dans quelques cas particuliers, mais cela a un sens quand vous passez de 1

heure à 35 minutes, de 4 heures à 2 heures, cela a un sens considérable. Puis, cela a été repris par notre collègue Tanton, nous ne voulons pas aller qu'à Paris, nous avons d'autres ambitions sur nos territoires que d'aller systématiquement à Paris, le monde est un peu plus vaste que la capitale. Donc, je pense que c'est aussi un sujet important.

Je rappelle que le développement économique, c'est aussi ce qui permet le développement social. N'oublions pas que si nous continuons à avoir des territoires qui s'appauvrissent parce que d'autres s'enrichissent parce que nous ne sommes pas compétitifs, nous n'aurons pas la capacité d'assumer le social. Plus notre territoire s'appauvrira, plus il y aura des problèmes sociaux et plus cela coûtera cher au plan social. Donc, il faut regarder dans le coût du projet, les 8, 10, 12, 14, 20 ou 30 milliards. Bien sûr, nous pouvons faire toutes les projections que nous voulons, puis raisonner dans le temps, mais il faut regarder tous les paramètres et pas seulement ceux d'aujourd'hui.

Donc, voilà les quelques réflexions que je voulais vous donner, simplement vous dire que nous allons déposer des cahiers d'acteur, que le cahier d'acteur du Conseil Général du Loiret risque d'être pour l'Ouest et que le cahier d'acteur de l'Agence de Développement Economique du Loiret, qui en déposera un aussi, parce qu'elle fera une démonstration comme quoi, pour le développement économique, bien sûr du Loiret, mais aussi des départements au Sud de la Région et des autres en Auvergne, nous sommes persuadés que le tracé Ouest – nous verrons après s'il est Ouest-Sud ou pas Ouest-Sud, mais que le tracé Ouest est un des tracés qui nous paraît le plus évident, si nous nous extrayons un peu de votre tableau, mais que nous retravaillerons en mettant d'autres éléments à l'intérieur.

Je suis persuadé qu'avec quelques coefficients correctifs, nous arriverons à le rendre plus sympathique, en tout cas pour nous, les gens de l'Orléanais de l'Ouest.

Merci, j'ai tenu dans les cinq minutes.

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Président, c'était parfait. Je donne la parole à M. Eric Thirouin, qui représente ce soir M. Beulin, qui n'a pas pu être avec nous ce soir, et qui est donc Vice-président de la FNSEA. Non ce n'est pas cela ? Bon, alors on m'a mal renseigné.

**Éric THIROUIN, FNSEA :** Merci beaucoup de m'avoir invité. Effectivement, je vous prie d'excuser Xavier Beulin, qui vous prie de l'excuser. Je suis bien administrateur de la FNSEA, mais pas Vice-président.

**Michel GAILLARD :** Je vous avais promu, ce n'est pas grave.

**Eric THIROUIN :** Donc, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je voudrais avoir un petit propos agricole, puisque l'occasion m'en est permise, et je tiens à remercier le Président de la Commission Nationale du Débat Public.

Quand Xavier Beulin m'a demandé de le représenter là, j'ai regardé le livre que j'ai apporté, 160 pages, puis j'ai cherché, j'ai cherché. Du coup, je suis allé sur Internet, il y a un moteur de recherche, j'ai mis le mot « agriculture », j'ai trouvé trois paragraphes. J'ai vécu un débat précédent sur une autoroute où il y avait des pages entières sur l'opportunité agricole, sur la problématique agricole, sur tous ces sujets-là. Là, je n'ai quasiment rien vu et je ne comprends pas le travail que RFF a fait sur ce dossier agricole. De même que, dans les 15 départements, cela a été dit tout à l'heure, moi j'en compte 16, notamment celui qui a été oublié, qui doit faire pas loin de 50 km dans un des projets sur 500, c'est-à-dire somme toute 10 %, 10 % de la distance. Donc, je pense que l'ensemble des agriculteurs des 16

départements sont concernés, et je pense qu'il est important peut-être de faire un travail complémentaire de RFF sur ce dossier-là.

Alors, ceci dit, vous m'avez exprimé que, dans les débats, il n'y avait pas non plus de débat agricole, mais que cela serait rajouté au débat environnemental. Il y a deux débats environnementaux. Alors, effectivement, je suis convaincu que préserver l'agriculture, c'est préserver l'environnement. Par contre, est-ce que préserver l'environnement, c'est préserver l'agriculture ?

Je me pose la question puisqu'effectivement, bien souvent, quand il y a des grands ouvrages et que nous voulons préserver l'environnement – tout à l'heure, le représentant de France Nature Environnement parlait de la Sologne –, nous imaginons des compensations. Les compensations, c'est de refaire une zone naturelle qui a été dévastée sur des zones agricoles. Donc, bien souvent, il y a la consommation de la voie ferroviaire et, en plus, les consommations des compensations. En tout cas, il me semble extrêmement important que cela puisse être chiffré, que cela puisse être étudié concrètement, pour que nous puissions nous exprimer totalement sur les scénarios. C'est le point sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

Le premier point, c'est l'opportunité. Alors, sur l'opportunité, je vais être honnête, quand j'appelle mon collègue d'Île-de France ou mon collègue de Bourgogne, bien évidemment, l'opportunité est jugée inversement proportionnelle à la distance de la grande ville. Je pense qu'il y a un certain nombre de départements où ils en ont marre d'avoir tout le temps des choses, et puis il y a en d'autres où il est important de pouvoir être désenclavé. Je pense que sur le plan national, la notion de désenclavement, de développement économique est un véritable intérêt pour nous, puisque la désertification est un souci aussi pour l'agriculture. Alors, à ce titre, je pense que l'ensemble des représentants des 5 régions auront l'occasion de vous apporter des cahiers d'acteur sur cette opportunité et sur ce sujet précis.

Par contre, sur le sujet de scénarios, je vous demande officiellement ce soir que soit apporté des réponses à cinq questions, de façon à ce que nous puissions ensuite, nous, professions agricoles, délibérer sur l'opportunité des scénarios :

1. Sera-t-il envisagé un remembrement linéaire ? C'est-à-dire que s'il y a effectivement un tracé et un TGV, une ligne à grande vitesse qui est faite, la problématique agricole, puisqu'on va détruire des exploitations agricoles, sera-t-elle prise en compte ?
2. Quand ? À quel moment est-ce fait ? Bien souvent, c'est fait trop tard. Il faut faire cela vraiment en amont. Donc là, j'interpelle aussi les élus locaux, c'est un souci qu'il faut vraiment prendre en compte.
3. Combien y aura-t-il de ponts dans vos estimations ? Quand vous mettez une ligne ferroviaire, vous traversez toutes les exploitations de Paris jusqu'à Lyon. Donc, combien y aura-t-il de kilomètres entre les ponts ?
4. Ce sont toutes des choses qui me semblent importantes dans un projet. Quelle surface de compensation environnementale sera prévue ? Nous avons vu des projets où il fallait multiplier par trois la consommation.
5. Or sur cette consommation, et ce sera ma dernière question, nous connaissons la longueur, il y a des scénarios avec différentes longueurs, nous allons jusqu'à 500 km, quelle est la largeur ? 50, 100 m ? Donc, cela fait quoi, 2 500, 5 000 ha ? 100 exploitants agricoles qui disparaissent en équivalent ? Comment gérons-nous tout cela ?

Il faut savoir que dans le Grenelle où tout cela a été prévu, l'économie du foncier agricole a également été prévue et, sur cette économie du foncier agricole, je voudrais vous rappeler que chaque année, 60 000 hectares disparaissent, ce qui fait l'équivalent d'un département français tous les six ans. Il est donc important que tout projet qui soit, même s'il est opportun, doit être fait dans le respect de l'économie du foncier, de la consommation des terres agricoles. Il me semble que cela a été complètement occulté, en tout cas à ma lecture personnelle, dans ce dossier.

Rémy Pointereau parlait de 200 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées. Je voudrais aussi parler de 40 000 tonnes de blé ou de pain ou de lait ou de viande, qui ne seront plus produits sur ce territoire.

Alors, je pense que l'opportunité, nous y retravaillerons avec des cahiers d'acteur. Sur les scénarios, nous aimerions qu'il puisse y avoir un débat agricole et si c'est à l'intérieur de l'environnement, en tout état de cause, qu'il puisse y avoir des chiffres, sinon le débat sera vain.

Pour conclure, je voudrais dire à RFF que nous sommes sûrs de l'amélioration que vous apportez au quotidien sur le fret, cela a été dit tout à l'heure par le Président du Conseil Général, je pense notamment au fret des céréales, ponctuellement de la paille, et nous sommes sûrs que vous allez aussi travailler, dans ce débat du POCL, sur le chiffrage des conséquences pour l'agriculture. Merci à vous.

**Michel GAILLARD :** Merci bien, Monsieur Thirouin. Je pense que Monsieur Allary va répondre à quelques interrogations. Je voudrais juste signaler, Monsieur Thirouin, que nous avons rencontré, il y a trois semaines à peu près, l'ensemble des Chambres d'Agriculture. Nous avons pris note de cette préoccupation qui était la vôtre et que, c'est vrai, nous n'avions pas bien mesurée avant cette rencontre. C'est à l'issue de cette rencontre que nous avons pris la décision de mettre en place la rencontre environnement de Gien, sachant qu'à Bourges, nous parlerons nature, biodiversité, etc., alors qu'à Gien, nous parlerons ensemble humain, à la fois zones urbaines, les problèmes en relation avec les zones urbaines, mais aussi activités agricoles, activités humaines dans le monde rural. Donc, nous aborderons cette question très clairement ce jour-là.

Monsieur Allary, nous essayons d'aller vite parce qu'il nous reste un quart d'heure. Dans un quart d'heure, je clos le débat, parce que je vois que la salle se vide.

**M. ALLARY :** Alors, je vais très vite pour expliquer qu'effectivement, le volet agricole est majeur pour nous, nous le savons. Nous avons nous-mêmes rencontré le plus en amont possible et nous avons associé aux travaux les Chambres d'Agriculture. Nous savons très bien que dans la problématique agricole, la première des problématiques dans un projet de ce type est la problématique foncière. Or, et je veux bien m'appuyer sur la diapositive 157 si elle peut être diffusée, nous sommes à une étape du projet où, effectivement, nous ne savons pas répondre à la question foncière. Nous n'avons pas de tracé, nous ne savons pas où nous allons passer, en tout cas au niveau fin qui permet de répondre à votre problématique, qui est la bonne, qui est celle de la problématique foncière. Nous le saurons faire à un stade ultérieur, celui de l'autoroute que vous évoquiez, très probablement, qui est celui de l'enquête d'utilité publique, où là, nous présenterons plusieurs tracés fins, comparés et où nous saurons dire, à la fin de l'enquête d'utilité publique, l'emprise réelle et précise du projet. Avant, nous ne savons pas y répondre.

Pour vos cinq questions très précises, sur un projet de cette taille, oui, évidemment, un aménagement foncier est envisagé. Quand ? Alors, nous, si le projet devait se poursuivre,

nous travaillerons évidemment avec la profession agricole dans toute la suite des études. Donc, effectivement, ce sera le plus en amont possible par rapport à une enquête d'utilité publique.

Combien de ponts ? Nous ne savons pas du tout répondre à cela aujourd'hui, je vous le confirme.

**Sylvain CAILLOT, RFF :** Pour les compensations environnementales, c'est pareil, nous ne pouvons pas aujourd'hui, en l'absence de tracé, savoir la proportion de zones qui mériteront une compensation. Sur les ordres de grandeur que vous avez cités, nous sommes bien sur une emprise moyenne de 100 mètres de large, pour 10 hectares du kilomètre. Donc, votre ordre de grandeur de 5 000 hectares au total est avéré. Il fait partie, dans la balance, des impacts du projet qu'il faut regarder, en rapport des avantages qui sont sur d'autres domaines que le domaine agricole.

**Michel GAILLARD :** Là, vous parlez du choix du tracé.

**Sylvain CAILLOT :** Non, d'une manière générale, vu que les linéaires de construction sur nos scénarios sont à peu près comparables, l'ordre de grandeur est toujours le même. Il y a bien une emprise globale du projet de l'ordre 5 000 hectares, ce qui est effectivement significatif.

**Michel GAILLARD :** oui, *in fine*.

**Sylvain CAILLOT :** *In fine*.

**Michel GAILLARD :** C'est ce que je veux dire, c'est au moment du tracé.

**Sylvain CAILLOT :** Oui, les aires que nous présentons ont de l'ordre de 10 km de large, donc les grandes cartes que nous montrons, ce n'est pas cela, l'emprise du projet *in fine*.

**Michel GAILLARD :** Merci. Monsieur. Monsieur le Maire de Moulins.

**Pierre-André PÉRISSOL, Maire de Moulins :** Merci, Monsieur le Président, un témoignage bref, mais avec beaucoup de conviction. Je voudrais vous dire, avec beaucoup de conviction, que nous voulons vraiment que la ligne à grande vitesse se fasse, et qu'elle se fasse le plus vite possible. Pour cela, je crois qu'il y a deux conditions :

- La première ce que nous arrivions, au cours du débat, à trouver une ligne où nous puissions nous retrouver, nous réunir.
- La deuxième, je vais vous dire pourquoi je crois qu'elle est totalement cohérente avec la première, c'est de nous réunir sur quelque chose qui est le plus faisable.

Pour nous réunir, nous avons pris un certain nombre d'élus. Certains auraient pu dire : « Moi, je préfère l'Est ; moi, je préfère l'Ouest-Sud. » Je crois que nous avons essayé de nous réunir en écartant deux scénarios qui condamnent une partie des territoires et en disant : nous allons nous retrouver, soit sur l'Ouest, soit sur le Médian. Chacun exprime, et c'est évident, sa préférence, et j'ai cru comprendre ici qu'elle était sur l'Ouest. Moi qui serais plutôt intéressé par le Médian, je m'engage comme mes collègues à vous retrouver, si nous nous retrouvons tous sur un scénario Ouest, et je vous propose d'avoir cette voie qui consiste, comme nous avons fait pour écarter l'Est, à écarter l'Ouest-Sud qui, lui, marginalise complètement une partie du territoire.

Deuxièmement, je suis convaincu qu'en le faisant, nous donnons une chance pour que la LGV se réalise plus vite. Vous savez, avant nous, il y a dix lignes qui sont dans le Grenelle premier paquet, cela coûte 75 milliards. Donc, il ne faut pas croire que nous allons être les premiers, non, il y a 75 milliards avant nous. Il faut, pour arriver à passer dans ce schéma-là, alléger la note, qu'elle soit environnementale ou financière, la note qui va dépendre du nombre de voyageurs au kilomètre qui vont venir dessus. Or moi, je ne vais pas dire c'est 25 % en moins dans le scénario Ouest-Sud. C'est peut-être 20 %, c'est peut-être 15 %, en tout cas c'est moins.

D'autre part, pour le financement, il faut réunir, c'est ce que disait le Maire de Nevers, il faut faire le plus grand rassemblement possible. Si nous commençons par dire que nous écartons la Bourgogne, de toute façon, on s'en fiche, une des trois « régions » du Centre sera marginalisée, donc cela va alourdir encore plus les conditions.

Voilà ce que je voulais vous dire avec beaucoup de conviction, mais j'ai ici retiré quelque chose, et je veux vraiment remercier les élus et l'ensemble des participants ici, dans cette région Centre, parce que je trouve que cet esprit d'ouverture a régné sur cette première discussion. Je peux vous assurer que Moulins, qui est entre les trois régions, la Bourgogne, le Centre et l'Auvergne, se fera un devoir de développer cet esprit d'ouverture comme je l'ai noté ce soir. Merci.

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur le Maire. Je prends deux questions et nous arrêtons le débat.

**Michel MASSON, administrateur FNSEA, Chambre d'Agriculture du Loiret :** Ici, les élus locaux savent très bien que l'agriculture ne s'est jamais opposée au développement économique, qui est porteur d'emplois et de richesse, dont l'agriculture peut bénéficier de manière collatérale. Néanmoins, comme l'a très bien dit Éric Thirouin, à chaque fois que nous faisons des infrastructures, c'est systématiquement et de manière de plus en plus forte maintenant, par rapport à la prise en compte des aléas sur l'environnement, c'est systématiquement sur les terrains agricoles où on vient faire son jeu de travaux, que ce soit sur l'urbanisation ou sur les grands ouvrages. Ce qu'a dit Éric Thirouin sur la double ou la triple peine, cela commence à devenir quand même relativement problématique.

Premièrement, vous subissez le traumatisme de l'amputation économique de votre exploitation. On vous prélève un linéaire. Il y a aussi un traumatisme psychologique, parce que quand on travaille sur ses terres, on ne travaille pas comme si on travaille sur des boulons ou des stylos à bille, on travaille sur du vivant, donc il y a un choc. En plus, quand on traverse des zones qui n'ont quelquefois rien à voir avec les vôtres, on vient vous reprendre de la terre, pour vous dire : « On a pris quelques hectares en Sologne et on vient vous en reprendre là, parce que cela serait bien de mettre des bouleaux ou des sapins ou je ne sais pas quoi. » Cela commence à devenir très lourd, parce que non seulement on met la victime en prison, mais on lui double la peine par rapport à celui qui aurait commis le larcin. Cela fait quand même beaucoup, et je pense que cela, beaucoup d'élus et de responsables, quand ils font des ouvrages, ne sont pas conscients de ce problème.

J'interviens au niveau du Loiret en ce qui concerne les différents scénarios possibles. J'ai bien vu le ping-pong entre l'Ouest, le Sud-Ouest, l'Est. En ce qui me concerne, quand je regarde les différents scénarios, en tant que responsable agricole professionnel du Loiret, je ne militerai pas pour un Médian ou pour un Est, parce que cela fait une fourche inversée dans le département où nous avons une Nord-Sud qui va se faire, après le raccordement sur Orléans, en diagonale et la diagonale du Fou va recroiser l'autoroute A19 qui vient juste de se mettre en place.

Donc, nous, en termes agricoles pour le Loiret, je ne parle pas des autres départements, la variante Ouest ou Sud-Ouest est beaucoup moins pénalisante pour l'agriculture départementale. Néanmoins, elle sera pénalisante, puisqu'elle va faire une brèche Sud. Nous militons aussi, comme les gens de France Nature Environnement, même nous ne sommes pas toujours d'accord, pour éviter de nouvelles brèches. Si nous pouvons éviter des dégâts plus importants à l'environnement, quelquefois, si nous pouvons réemprunter des réseaux existants en les améliorant, ce n'est pas complètement stupide.

Nous sommes pour le développement économique, mais nous ne sommes pas non plus pour qu'on massacre trop nos terres, parce qu'une fois que les terres sont artificialisées, on ne revient jamais en arrière.

Tout à l'heure, nous avons eu un représentant de la SNCF et un autre qui nous a dit que le fret allait peut-être revenir en force avec la création de ces nouveaux éléments. Je suis relativement prudent parce que le fret, comme l'a dit le Président Doligé... J'ai eu malheureusement à m'occuper d'une opération solidarité-paille entre les éleveurs du Centre de la France et des céréaliers d'ici, nous avions 30 000 tonnes de paille à emmener du Loiret vers la Creuse. La SNCF nous a emmenés de la paille, 4 trains, pas 40. Il en faudrait au moins 100. 4 trains, départ Pithiviers, destination Limoges. Chacun sait que Limoges n'est pas dans la Creuse.

**Michel GAILLARD** : Merci. Bien, Monsieur et ce sera la dernière question, si vous le voulez bien.

**Olivier de CHARSONVILLE, délégué Vieilles Maisons Françaises** : Je suis délégué régional pour la région Centre pour l'association nationale Les Vieilles Maisons Françaises qui est membre du G8 national pour le patrimoine.

Alors, juste un mot. Je suis un tout petit peu étonné pour le moment parce que nous n'avons pas parlé patrimoine. Derrière cela, c'est non seulement le patrimoine architectural, mais c'est également le patrimoine naturel. C'est un enjeu économique, et nous parlons de développement économique ce soir. Donc, je voudrais le souligner et évoquer avec vous quelques pistes de travail que nous pourrions faire ensemble au titre du G8 qui se tient non seulement en région Centre, mais également au niveau national.

La première chose, c'est que quand nous parlons de patrimoine, nous parlons de tourisme, la plupart du temps. Nous parlons certes d'identité de territoire, mais nous parlons de tourisme. Dans le tourisme, c'est aussi le tourisme culturel. Je rappelle simplement quelques chiffres : les principales raisons du tourisme en région Centre, où il y a 8 à 10 millions de visiteurs, c'est :

1. Le patrimoine architectural ;
2. Le patrimoine naturel, ce que nous appelons le tourisme vert ;
3. La gastronomie.

Alors, la gastronomie n'est pas tellement concernée aujourd'hui par le projet, mais les deux premiers points le sont.

Derrière cela, ce sont des entreprises, qui accueillent du public, emploient des salariés, vendent des nuitées et des produits dérivés. Il y a donc tout un système économique autour de cela et c'est un des enjeux forts sur le plan économique de la région Centre. Donc, je pense que c'est un élément à prendre en compte. C'est la première chose

La deuxième chose est qu'en effet, nous avons mis en place, dans la région, deux dispositifs de protection de notre patrimoine naturel que sont le patrimoine UNESCO, premier point et, deuxième point, la Sologne classée Zone Natura 2000.

À la lueur de tous ces éléments, je propose que le G8 travaille avec vous sur des enjeux forts que sont :

- Le patrimoine architectural : quels sont les monuments inscrits, classés, mais également le patrimoine rural non protégé, quels sont les monuments impactés par ce projet dans chacun des scénarios ?
- Sur les sites, sur l'enjeu patrimoine naturel, quels sont les sites naturels classés, donc qui relèvent de la DIREN, qui sont impactés par les différents projets ? Évidemment, nous voyons que la Sologne, Zone Natura 2000, est totalement impactée sur certains scénarios plus que sur d'autres.
- Toujours en lien avec le patrimoine naturel : toutes les zones humides et les cours d'eau. Comme vous le savez, au sud d'Orléans, la zone est principalement constituée d'étangs, de petits cours d'eau, de ruisseaux. Tout se tient. À partir du moment où nous venons impacter un des éléments structurants du réseau fluvial et aquatique, nous impactons totalement toute la zone.

Donc, je me tiens à votre disposition au titre du G8 pour travailler avec vous et, évidemment à la lueur de ce que nous avons eu de la part de RFF en termes de données statistiques, mon cœur penche plutôt pour le scénario Médian qui, au moins sur le plan environnemental, n'impacte pas la Zone Natura 2000 de façon directe. Voilà, merci.

**Michel GAILLARD** : Merci bien. Un mot, Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY** : Oui, juste un mot pour dire que tous les éléments que vous avez cités et qui risqueraient d'être impactés sont intégralement recensés dans les études mises à la disposition du public sur le site Internet.

**Olivier de CHARSONVILLE** : Au niveau cartographique ?

**Michel GAILLARD** : Oui, absolument. Si vous le voulez bien, nous allons clore cette rencontre.

Je voudrais simplement dire que nous avons reçu cinq questions écrites, nous ne les avons pas évoquées à l'oral. Il y aura une réponse écrite. Donc, les personnes qui ont déposé une question recevront une réponse, qui sera sur le site d'ailleurs, donc elle sera publique.

Je voudrais juste donner quelques chiffres sur le fonctionnement de notre site web, qui est quand même un thermomètre de l'activité du débat public et de son intérêt. Je rappelle que le site n'a été rendu actif que lundi 3 octobre. Nous sommes à 55 avis déposés, 25 questions, 3 contributions, 10 000 connexions au site depuis fin août et 62 000 pages lues. Ceci pour vous dire qu'il y a un extrême intérêt pour ce projet et que le média web est un média essentiel aujourd'hui pour créer le mouvement autour du projet.

Il y a déjà 4 cahiers d'acteurs aussi, je le signale. Je voulais dire également, je n'ai pas parlé de timing, de chronogramme tout à l'heure, sur ce projet. Je rappelle que le débat public, de par la loi, c'est quatre mois. Il a débuté début octobre, il s'achèvera fin janvier. Ensuite, nous avons deux mois pour produire le compte rendu du débat public, c'est-à-dire fin mars au plus

tard. À partir de là, RFF aura trois mois, donc fin juin au plus tard, pour prendre une décision qui sera rendue publique.

Voilà les grandes dates à retenir. Donc, d'ici fin janvier, nous avons 27 réunions, il n'y en a plus que 25 ce soir.

En tout cas merci, il y avait une participation nombreuse ce soir. Merci à tous ceux qui se sont déplacés. J'insiste, la participation aux réunions publiques est le moyen clé de la participation au débat public. Le web, c'est bien, mais être présent dans le débat avec le maître d'ouvrage, c'est encore mieux.

Je ne vais pas faire une synthèse, je ne vais pas me livrer à cet exercice. Nous verrons plus tard ce qui ressort de tous ces échanges et sûrement qu'ils s'avèreront tous très riches.

En tout cas, merci à tous, et à bientôt. La prochaine fois, c'est à Vichy, et à Orléans pour les questions de finances. Merci.