

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON

Réunion de proximité

Moulins, le 18 octobre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Claude LEROI,
- Olivier KLEIN,
- 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, bonsoir. Nous sommes donc réunis pour cette nouvelle réunion du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

C'est ce qu'on appelle une réunion de proximité, j'aurai l'occasion de revenir sur ces notions tout à l'heure. Avant de rentrer dans le vif de la réunion, je vais proposer à Monsieur le maire de Moulins de dire quelques mots d'accueil, puisque c'est la tradition dans nos réunions, le maire prononce ces quelques mots en début de notre rencontre.

Pierre-André PÉRISSOL, maire de Moulins : Merci, Monsieur le Préfet, Monsieur le président du Conseil général, mes chers collègues et amis élus, vous toutes et tous, chers amis, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue à Moulins. Je vais révéler un secret, Monsieur le président. Monsieur le président était dans le train, il est venu à Moulins par le train et il a profité de l'horaire du train pour, venant à Moulins, aller voir les merveilles du Centre national du costume de scène. J'ai senti qu'il reviendrait, en disant : « Je gagnerai 1h00 ».

C'est pour cela que nous faisons la ligne à grande vitesse, Monsieur le président, pour vous permettre de venir plus souvent à Moulins, vous et toutes celles et ceux qui ne connaissent pas encore cette région, pour venir la découvrir, venir s'y installer, venir y travailler.

C'est pour cela qu'il y a un enjeu tout particulier à la réalisation d'une ligne à grande vitesse, ici, dans ce territoire, à Moulins et dans le bourbonnais, et je vous remercie beaucoup de cette réunion à Moulins. Vous voyez d'ailleurs que la salle est bien remplie. Je vous remercie, ici comme ailleurs, de faire respecter un certain nombre de vertus qui font progresser un débat. Nous sommes là pour nous écouter les uns les autres, pour parler, pour prendre la parole, pour dire ce qu'on pense, mais il vaut mieux le dire en écoutant aussi l'opinion des autres. Nous ne sommes pas là pour s'exclure, pour dire : « Moi, je veux ci », si cela exclut les autres.

Nous sommes là pour tous défendre l'intérêt général, donc je pense que nous sommes tous conscients ici, et notamment à Moulins, j'y reviendrai dans mon intervention, où nous avons eu, Monsieur le président, un autre débat public il y a quelques mois sur la route Centre Europe Atlantique, nous sommes là pour faire en sorte de défendre l'intérêt général, c'est-à-dire que la ligne se fasse et se fasse le plus vite possible. Merci, et bon débat.

(Applaudissements)

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Je voudrais d'abord dire quelques mots sur ce qu'est le débat public, parce que c'est une procédure qui n'est pas forcément bien connue, rappeler que le débat public est défini par un certain nombre de textes de loi, qu'on en retrouve toutes les définitions dans le Code de l'environnement, qu'une loi de 1995, la première loi qui a traité du débat public, a créé la Commission nationale du débat public, qui est chargée de mettre en œuvre ces deux principes de base qui sont ceux du débat public, à savoir le droit d'expression qui est donnée aux citoyens sur les grands projets qui ont un impact sur leur environnement et leur cadre de vie, d'une part et le droit qui leur est donné aussi à être informés sur ces grands projets d'autre part. C'est cela, l'objectif du débat public, le droit à l'information, droit à l'expression sur les grands projets.

Je rappelle également que le débat public a pour objet d'apporter également un éclairage au maître d'ouvrage pour qu'ensuite, il prenne des décisions, comme je l'indique, éclairées par le débat public.

Ce débat porte sur un certain nombre de points, il faut l'avoir en tête. Le premier de ces points est l'opportunité du projet. La première question qui est mise en débat est : le projet est-il opportun ? Autrement dit, faut-il le faire, ne pas le faire et, s'il faut le faire, pourquoi.

D'autres aspects du projet sont mis en débat, ce sont les caractéristiques, par exemple le choix d'un scénario de tracé, les services qu'il offre, une desserte, les horaires. Puis, dans le débat public, nous aurons l'occasion également de mettre en débat la façon dont le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, après le débat public, organisera la concertation pour la suite du projet. La loi indique que cette question aussi doit faire l'objet d'un débat.

Pourquoi ce débat public sur le projet POCL ?

Le Code de l'environnement prévoit un certain nombre de critères permettant à la Commission nationale du débat public de décider qu'un projet doit être soumis à un tel débat. Inutile de dire que le projet POCL répond à tous ces critères, tant par la taille du projet, par le volume d'investissement, par son impact sur l'environnement. Il a toutes les caractéristiques d'un grand projet, soumis au débat public.

Donc, la CNDP a été saisie en janvier par RFF, elle a décidé en mars, elle a mis en place une Commission particulière du débat public, que j'ai l'honneur de présider, pour préparer, organiser, puis animer ce débat public.

Le débat public, par définition, est ouvert à tous. Le mot public n'est pas un vain mot, il est ouvert à tous. Le principe de transparence, il n'y a rien de caché, tout est sur la table et le maître d'ouvrage, nous y veillons, donne vraiment toutes les informations concernant le projet, en tout cas en l'état des études où il en est, bien sûr.

Principe d'équivalence : je rappelle que tous les participants de cette rencontre ont le même poids dans le débat. Il n'y a pas de hiérarchie des prises de position, tout le monde est équivalent à son voisin dans le droit à l'expression.

Principe d'argumentation, qui veut que normalement, quand on donne un avis sur un projet, on argumente cet avis, on ne se contente pas de dire « je suis pour » ou « je suis contre », on explique pourquoi.

Une Commission particulière anime le débat, je l'ai dit, qui a été mis en place. Ce soir, Bruno de Trémiolles, Olivier Klein et Claude Leroi sont présents. Nous sommes sept membres de cette Commission, puis il y a un secrétariat général, Frédéric Cochet, qui est ici au premier rang.

Le rôle de la Commission :

Notre rôle est de préparer, d'organiser, d'animer ce débat public. Puis, nous aurons surtout un travail important à faire à l'issue du débat public, c'est rendre compte de ce débat, ce qui s'y est dit, ce qu'il faut en tirer comme enseignement, ceci pour l'utilité de la suite que donnera RFF à ce dossier.

Le maître d'ouvrage :

- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Études à RFF, qui suit ce projet depuis plusieurs années.

Ils sont tous deux à la tribune et représentent le maître d'ouvrage, Thomas Allary étant le directeur du projet POCL. Le maître d'ouvrage, non seulement prépare les dossiers qui sont soumis au débat, il présente le projet et répond aux questions. Puis, il aura à prendre une décision le moment venu. Je reviendrai tout à l'heure sur ce calendrier.

L'information du public :

Sur l'information du public, je voudrais simplement dire deux mots : il est clair que dans un tel projet, qui représente près de 500 km de lignes LGV, 5 régions administratives, 16 départements, il est clair qu'informer le public est un défi. Donc, un certain nombre de moyens sont mis en œuvre.

La presse joue un rôle tout à fait important dans cette information du public, y compris la presse des collectivités locales, d'ailleurs.

Deux points sur lesquels je voudrais insister :

- Le site Internet, sur lequel vous trouverez toute la documentation nécessaire relative à ce dossier. Vous pourrez poser des questions, donner un avis. C'est un site interactif qui est partie intégrante des outils du débat lui-même. C'est un point très important.

Comment participer à un débat public ?

La première façon de participer est de participer aux réunions publiques. Je crois que la réunion publique, c'est quand même le moyen le plus important de participer à un débat public. Mais, je le répète, il y a un site Internet qui permet aussi de pouvoir y participer sans venir aux réunions à proprement parler. Puis, il y a le cahier d'acteurs, mais qui est réservé aux personnes morales, qui peuvent faire un 4 pages expliquant leur position sur ce projet.

Trois types de réunions :

- Des réunions de proximité, comme celle de ce soir : on expose la totalité du projet, on fait un zoom sur le territoire où l'on se trouve et l'ensemble du projet est mis en débat ;

- Des réunions thématiques : ce sont des réunions publiques, aussi, où on se focalise sur un thème. Il y en aura une par exemple à Moulins prochainement, en novembre, qui sera centrée sur le choix de la grande vitesse. Vous avez peut-être vu qu'il y a un débat : faut-il du 320, du 360 km/h, quel est le lien entre ce choix et les impacts sur l'économie du projet, les impacts sur l'aménagement du territoire ? C'est tout ce thème de la grande vitesse qui sera évoqué à cette réunion thématique à Moulins.
- Des auditions publiques : c'est une version un peu particulière de réunions publiques, où l'on auditionne des experts, des personnalités, des acteurs d'un territoire. Il y en aura deux. Je donne tout de suite les réunions, je ne vais pas lister, mais il y aura deux auditions publiques, une à Guéret où nous auditionnerons les acteurs de la Creuse qui se sont fortement manifestés sur ce dossier POCL, bien que n'étant pas à proprement parler sur le territoire directement concerné par le projet. Donc, nous avons décidé de les auditionner. Puis, sur le fret à Lyon. Le fret n'est pas une caractéristique du projet POCL, mais il n'empêche que des gens s'interrogent sur la place du fret dans ce dossier et il était légitime que nous auditionnions les acteurs du fret. Nous le ferons à Lyon au mois de décembre.

Voilà ce que je voulais dire sur les thématiques. Vous voyez qu'il y a en tout huit réunions dont deux sur les questions d'environnement, l'une à Bourges sur le thème des milieux naturels et l'autre à Gien sur les milieux humains, à la fois zones urbaines et terres agricoles, problème des exploitants agricoles, etc.

Concernant la réunion de ce jour, dans un instant je vais passer la parole à Thomas Allary, qui va présenter le projet. Ensuite, ce sera le débat avec la salle.

Quelques règles sur ces réunions publiques : le temps de parole est limité. Vous voyez qu'il y a un petit chronomètre, là, je suis à 8 mn 23 secondes. Il y a un chronomètre pour que chacun contrôle son temps de parole, c'est trois minutes. Si nous voulons qu'un maximum de gens s'exprime, merci de respecter ces trois minutes.

Le débat est libre, nous l'avons dit. Ce que je voulais dire aussi, c'est que la réunion est filmée. Alors, comme il existe en France un droit à l'image, si certaines personnes ne souhaitent pas figurer sur le film qui sera mis en ligne sur le site de la Commission, vous vous manifestez auprès d'une hôtesse pour le signaler.

Questions écrites, un point important : vous avez trouvé sur vos sièges un petit papier pour pouvoir poser une question écrite. Je vous incite fortement, si vous ne voulez pas prendre le micro, ce n'est pas toujours facile dans une réunion où il y a beaucoup de monde, d'utiliser ce papier pour poser vos questions. Les hôtesse le collectent, cela vient à la tribune et la question, en principe, sera traitée pendant le déroulement de la rencontre. Donc, n'hésitez pas à utiliser ce moyen.

Que se passe-t-il après le débat public ? Très rapidement : clôture du débat fin janvier. Je rappelle que la loi prévoit que c'est quatre mois. Il y a des dépassements exceptionnels, en cas de demande d'expertise nous pouvons le prolonger un peu, mais très peu. Nous aurons deux mois ensuite pour produire le compte rendu du débat. Il sera public, il sera à votre disposition, donc nous sommes fin mars. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois, donc jusqu'à fin juin, pour prendre une décision et là, également, la rendre publique. Cette décision étant : je poursuis ou je ne poursuis pas, et comment, qu'est-ce que je retiens du débat public, etc.

Voilà ce que je voulais dire. Y a-t-il des questions sur ces quelques propos, sur ce qu'est un débat public, son déroulement, son organisation ? Parfois, il y a des interrogations. Pas

d'interrogations, pas de doute, donc je passe la parole à Monsieur Thomas Allary, qui va présenter le dossier. Merci bien.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour vous parler de POCL à Moulins. Donc, plusieurs temps, pour vous expliquer d'où vient le projet Paris – Orléans – Clermont - Lyon, quel est le projet que nous allons proposer et expliquer pendant quatre mois dans le débat, un aperçu des bénéfices qu'il peut apporter, de façon générale, quelques éléments d'évaluation que nous pourrions déjà explorer et sur lesquels nous pourrions débattre, puis un petit zoom spécifique sur Moulins, puisque nous sommes en réunion de proximité aujourd'hui.

- Origine du projet

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

Le premier enjeu : la desserte ferroviaire du Centre de la France. Nous savons que le réseau à grande vitesse français s'est constitué en étoile autour de Paris et nous voyons que, même à l'issue du programme de lignes nouvelles du Grenelle, Orléans et Clermont restent les deux dernières capitales régionales qui ne seraient pas desservies par la grande vitesse, et on voit se dessiner au centre de la France une grande zone blanche sans grande vitesse ferroviaire, avec toutes les impossibilités de développer des politiques territoriales ou économiques liées à un manque d'accessibilité. Donc, premier enjeu qui a été identifié : desservir ce grand centre par la grande vitesse ferroviaire.

Le deuxième enjeu majeur, qui est apparu simultanément, est la prochaine saturation de la ligne existante à grande vitesse entre Paris et Lyon. Nous voyons qu'elle est un goulet d'étranglement pour l'ensemble des circulations à grande vitesse ferroviaire en France et nous avons un trafic très important dès aujourd'hui : près de 40 millions de voyageurs, qui va augmenter, d'après nos études, jusqu'à près de 67 millions voyageurs en 2035, ce qui, en soi, n'est pas un problème, au contraire. Par contre, cela crée d'assez gros problèmes d'exploitation, en particulier avec des retards de plus en plus importants et qui font des effets boule de neige quand cela doit arriver. Aujourd'hui, nous sommes à moins de 80 % de régularité sur la ligne, quand nous sommes à près de 88 % par exemple sur la ligne entre Paris et Strasbourg. Les études ont montré là aussi qu'il n'existait pas d'autres moyens à terme, en 2025 en tout cas, que de doubler cette ligne à grande vitesse.

Donc, toute idée de POCL est de réunir ces deux enjeux dans un seul projet, de mutualiser les coûts et d'additionner les avantages dans un seul projet. C'est ce projet double qui a été inscrit dans la loi Grenelle en 2009, avec quatre objectifs identifiés par le ministre des transports :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, quand on sait qu'aujourd'hui, le temps de parcours est au minimum de 3 heures ;
- 3) Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre. Nous verrons après quelles sont ces villes du grand Centre ;
- 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, ce qui, dans les études, a été décliné par un objectif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55.

Dès le début, RFF a travaillé avec ses partenaires, localement, et d'autres attentes, d'autres objectifs ont pu émerger, qui sont des objectifs complémentaires intégrés autant que possible dans les scénarios :

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

À partir de là, RFF a travaillé avec ses partenaires et a retenu finalement quatre scénarios qui sont proposés au débat : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Nous les voyons se dessiner très vite et nous y reviendrons juste après.

Ils ont des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et en région lyonnaise, qui seront analysées plus en détail, mais ce n'est pas discriminant entre scénarios.

Ils présentent deux variantes qui sont communes à trois scénarios, les scénarios Ouest, Médian et Est, deux variantes d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon. Si un de ces trois scénarios était retenu, une seule des deux variantes serait conservée, nous n'allons pas à Lyon par les deux côtés.

Puis, trois options seront présentées pendant le débat public :

Une option est un enjeu qui a été identifié dans le cadre des études, qui a des avantages, mais aussi des inconvénients. Aujourd'hui, l'enjeu complet n'est pas totalement avéré, donc c'est mis en débat et c'est à l'issue du débat que nous verrons si nous maintenons ou pas ces éléments dans le projet.

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

Quelques mots maintenant pour décrire ces scénarios dans leur ensemble.

Le premier scénario, dans l'ordre géographique, est le scénario Ouest-Sud : vous voyez sur la carte, en traits épais, une schématisation de la bande de passage dans laquelle pourraient être menées les études si le projet devait continuer. Aujourd'hui, nous n'avons pas un projet technique, très ficelé, précis comme au stade d'une enquête d'utilité publique, nous avons une grande bande d'environ 10 km de large, dans laquelle nous pourrions mener les études par la suite. C'est là que nous aurions la ligne à grande vitesse.

Pour desservir les 13 villes du centre de la France que vous voyez sur la carte qui sont donc les 13 villes que le projet devra desservir, nous devons utiliser le réseau existant. L'idée est d'avoir une colonne vertébrale à grande vitesse et d'utiliser le réseau existant. C'est ce que vous voyez en traits fins sur la carte, les sections de réseau existant qui seraient utilisées par des TGV.

Avec les points verts, vous voyez les possibilités de gares nouvelles. Principe général retenu dans les études : c'est plutôt la desserte de toutes ces villes en gares existantes. C'est

aujourd'hui plutôt ce qu'attendent les voyageurs, les acteurs locaux et les acteurs du ferroviaire.

Ceci dit, soit quand il y avait un intérêt particulier ou une nécessité géographique, nous n'avons pas écarté la possibilité de gares nouvelles, en essayant de les imaginer à l'intersection avec le réseau existant, de façon à pouvoir desservir ces gares par train et non par automobile.

Dans le cas du scénario Ouest-Sud, nous en voyons trois, à Bourges, entre Vichy et Moulins et à Roanne.

Donc, en termes géographiques, vous voyez, dans le scénario Ouest-Sud, une ligne à grande vitesse qui partirait de la région parisienne, qui passerait vers Orléans, puis entre Vierzon et Bourges, puis, au Nord de Montluçon, elle obliquerait vers l'Est pour rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais et par Roanne. L'arrivée à Lyon, le branchement de la ligne POCL à Lyon, se ferait juste à Montanet, l'endroit où se sépare la voie ferrée qui entre dans Lyon et qui dessert Part-Dieu et Perrache, et la voie qui contourne Lyon par l'Est et qui dessert l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry.

Donc, toutes les dessertes seraient possibles à Lyon, soit Lyon centre, soit Lyon Saint-Exupéry, grâce à la ligne.

Le deuxième scénario : le scénario Ouest. Même représentation que précédemment, je n'y reviens pas en termes de schéma. Géographiquement, la ligne à grande vitesse partirait de la même façon vers Orléans, puis vers Vierzon. Là, elle obliquerait plus vite vers Bourges pour aller vers l'Est, elle passerait au Sud de Nevers, et là, deux possibilités de rejoindre Lyon, soit par Roanne comme précédemment, soit par Mâcon en doublant dans ce cas la LGV qui existe entre Mâcon et Lyon. Nous en faisons une deuxième en parallèle. Même branchement dans les deux cas, juste au nord de Lyon, à Montanet.

Trois possibilités de gares nouvelles dans ce scénario, à Bourges, à Nevers et à Roanne.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Celui-ci part directement au Sud de l'Île-de-France. Il évite la forêt d'Orléans et la Sologne. Il rejoint le sud de Nevers, puis nous retrouvons les deux mêmes variantes d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon.

Dans ce cas, pour respecter les objectifs qui avaient été fixés de relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse et de desservir Bourges par la grande vitesse, nous avons deux barreaux à grande vitesse, vous voyez que ce sont des traits épais, donc c'est bien la ligne à grande vitesse, qui va jusqu'à Orléans d'une part et jusqu'à Bourges d'autre part. Ce n'est qu'au-delà de ces villes que les TGV utilisent le réseau existant. Nous verrons tout à l'heure comment cela fonctionne sur des exemples.

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

Le dernier scénario : le scénario Est. Même principe que le précédent, sauf qu'il s'écarte encore plus à l'Est en sortant de l'Île-de-France, de façon à rester toujours du même côté de la Loire et éviter des franchissements du fleuve. Du coup, nous passons à l'Est de Nevers et nous rejoignons Lyon par les deux mêmes variantes, Roanne et Mâcon, puis nous retrouvons à nouveau nos deux barreaux grande vitesse vers Orléans et vers Bourges.

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

Quelques exemples maintenant pour montrer comment circulerait le TGV sur cette ligne.

Premier exemple : Paris Clermont-Ferrand. On dit toujours que la ligne s'appelle Paris Orléans - Clermont - Lyon et pourtant, elle ne passe pas à Clermont. C'est normal, c'est le TGV qui va à Clermont, ce n'est pas la ligne. Donc, en fait, on voit que le TGV dans le scénario Ouest-Sud partirait de Paris, utilise la ligne à grande vitesse jusqu'à l'intersection entre Vichy et Moulins, avec le réseau existant. Là, il utilise le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. Donc, c'est bien le TGV qui change de voie, ce n'est pas le voyageur qui change de train. Nous sommes bien sur un trajet direct, ce n'est pas une correspondance. Le TGV va directement de Paris jusqu'à Clermont-Ferrand.

Nous le voyons dans les autres scénarios, là le scénario Ouest, le scénario Médian après, exactement le même principe, sauf que le raccordement physique entre la ligne existante et la ligne à grande vitesse n'est pas tout à fait au même endroit. Nous pourrions le regarder plus en détail.

Deuxième exemple : la relation Auvergne - Rhône-Alpes entre Clermont et Lyon. Donc, exactement le même principe, le TGV partirait de Clermont-Ferrand. Quand il croise la ligne à grande vitesse, il emprunte et il va jusqu'à Lyon, grâce à cette ligne à grande vitesse. C'est cela qui lui permet de gagner près d'une heure de temps de parcours entre Clermont et Lyon.

Même principe sur les autres scénarios dans les variantes qui passent par Roanne, avec à nouveau un point de raccordement qui n'est pas au même endroit, mais le principe reste exactement le même.

Troisième exemple : Paris - Montluçon. On retrouve toujours la même chose, utilisation de la ligne à grande vitesse, puis, à partir de l'intersection avec le réseau existant, utilisation de la ligne existante jusqu'à Montluçon. Cet exemple de Montluçon pour vous dire que, dans ce cas, par exemple, il faut électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon, puisqu'aujourd'hui, elle ne l'est pas. Pour permettre la circulation d'un TGV, c'est nécessaire. Dans ce cas, les travaux d'électrification sont prévus dans le cadre du projet, ils sont intégrés dans le projet et en particulier dans son coût financier.

Nous retrouvons l'exemple sur les scénarios suivants, c'est exactement le même principe, avec l'utilisation des barreaux de raccordement vers Bourges qui, dans le scénario Ouest, conduit à un parcours un peu tortueux.

Dernier exemple, qui vous concerne : la desserte de Moulins. Dans le scénario Ouest-Sud, deux possibilités. Là, on montre les dessertes de Moulins Centre. La desserte de Moulins, dans ce cas-là, nécessite un décrochement du TGV au niveau de Bourges. Il utilise alors le réseau existant jusqu'à Nevers, puis jusqu'à Moulins.

L'autre possibilité est d'aller directement, nous n'avons pas le petit TGV qui le fait, mais jusqu'à la fameuse gare nouvelle à l'intersection avec le réseau existant et, dans ce cas-là, de remonter à Moulins, mais par une correspondance en TER. Nous n'avons pas de TGV qui descendrait pour remonter.

Scénario Ouest : cette fois-ci, le TGV va décrocher au Nord de Moulins de la ligne à grande vitesse, donc il va desservir Moulins en gare existante, puis il va poursuivre son trajet. C'est en fait le TGV qui va jusqu'à Clermont-Ferrand, qu'on voyait tout à l'heure.

Dans le scénario Est, on va retrouver exactement le même principe, le TGV qui sort de la LGV au Nord de Moulins et qui, à chaque fois, dessert Moulins puis, dans sa prolongation, Vichy et Clermont-Ferrand.

Les bénéfices que peut apporter ce projet :

Les bénéfiques répondent aux deux piliers :

Le premier pilier : desserte grande vitesse du Centre de la France. Cela se caractérise surtout par des gains de temps de parcours particulièrement importants, des gains de fréquence aussi. Paris-Clermont en moins de 2 heures, évidemment, nous l'avons, mais c'est vrai pour toutes les relations, les relations avec Lyon aussi, nous pourrions avoir des exemples pendant la soirée, l'accès aux aéroports, les liaisons Est-Ouest plus rapides, nous en avons parlé, et Clermont-Lyon, un gain de temps de près d'une heure dans tous les scénarios.

Le deuxième pilier : doublement de la ligne Paris-Lyon. Tous les scénarios que nous avons vus permettent la désaturation de la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon, et donc un gain de régularité non seulement pour les usagers qui seraient reportés sur POCL, puisqu'il y aurait moins de circulation sur POCL, mais aussi pour ceux qui restent sur la LGV existantes puisque, là aussi, nous aurions moins de TGV sur la ligne. Cela permettrait d'améliorer la régularité.

En plus, dans les deux scénarios Médian et Est, un gain de temps de 10 mn entre Paris et Lyon, parce que le trajet est plus court, tout simplement. Ce n'est pas forcément intéressant en soi entre Paris et Lyon. Il est très important par contre sur Paris Sud-Est, Paris-Marseille ou Paris Montpellier, parce qu'il permet un report modal important depuis le mode aérien vers le mode ferroviaire. Nous pourrions revenir sur tout cela plus tard.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ce sont des éléments d'éclairage, techniques, que nous vous proposons pendant le débat. Ils sont évidemment sujets à débat, c'est le principe même, et ils sont par nature incomplets. En particulier, il nous manque un volet qui est le retour du public pendant le débat. Ce sont des choses que nous sommes en train d'entendre maintenant depuis plusieurs réunions et, pendant quatre mois, nous allons mûrir ce volet qui sera intégré à la fin, pour pouvoir connaître les suites que nous donnons aux projets.

- L'environnement

Nous voyons ici la grande zone d'étude sur laquelle nous avons travaillé et dans laquelle nous avons essayé d'identifier le milieu humain, donc les richesses patrimoniales, les zones urbaines denses qu'on voit sur la carte ; le milieu physique, reliefs ou les grands cours d'eau. Nous voyons très bien la Loire, l'Allier, la Saône ; puis les grandes zones naturelles : la Sologne, la Sologne bourbonnaise, la zone du Clunisois, etc.

Nous voyons que, compte tenu du nombre des zones sensibles concernées sur le périmètre du projet, aucun des scénarios ne va pouvoir toutes les éviter. Donc, chaque scénario va croiser certaines de ces zones sensibles. À ce stade, comme nous n'avons pas un projet précis, technique, nous ne savons pas dire : nous impactons de telle façon. Par contre, nous avons essayé d'évaluer pour chaque scénario quel était le risque qu'on impacte telles ou telles zones sensibles.

Vous avez la synthèse de ces expertises environnementales sur le tableau, sur lesquelles nous pourrions revenir plus en détail, mais qui montrent par contre que les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu pénalisées, en particulier sur le milieu humain, du fait de la traversée de la zone dense bâtie d'Orléans, avec en particulier le Val de Loire qui est classé au Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco, et sur les milieux naturels, du fait de la traversée de la Sologne, plus grande zone Natura 2000 d'Europe.

- L'aménagement du territoire

Pour ce deuxième volet, nous nous sommes basés surtout sur des retours d'expérience des projets précédents qui montrent qu'une LGV en elle-même n'a pas d'impact sur l'aménagement du territoire. Elle est un outil, un levier au service des acteurs locaux, quels qu'ils soient, qui pourront développer des politiques de développement territorial, économique, etc.

Ce que nous avons essayé de faire est, ville par ville, d'analyser selon le contexte socioéconomique, démographique, en quoi POCL pouvait être ou non un support plus ou moins favorable au développement de ces politiques. Là aussi, l'enseignement du tableau est quand même qu'il y a beaucoup de vert et que, de façon générale, POCL est un support plutôt favorable, voire très favorable, à l'aménagement du territoire du Centre de la France.

- L'analyse socioéconomique

L'analyse socioéconomique n'est pas une analyse financière. Nous sommes bien sur un élément socioéconomique, c'est-à-dire, pour la collectivité dans son ensemble, qu'est-ce que le projet peut apporter en termes de confort, de sécurité, de temps de parcours, et qu'est-ce qu'il va coûter, non seulement en termes financiers, mais aussi environnementaux, par exemple.

Tout cela est monétarisé et mis en une seule unité, en l'occurrence l'euro, mais cela aurait pu être n'importe quoi, par exemple des navets. En fait, nous utilisons, pour bâtir ce modèle, des données extérieures au projet, tutélaires : le taux de PIB, les hypothèses de croissance démographique, etc., et des éléments propres au projet, par exemple son coût. Tous les avantages que nous avons cités depuis tout à l'heure ont un coût, vu la taille du projet. Nous sommes entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios.

Le deuxième élément propre au projet que nous utilisons dans l'analyse socioéconomique est le gain de voyageurs, c'est-à-dire le nombre de voyageurs nouveaux qui utiliseraient la ligne au lendemain de sa mise en service. Autrement dit, tous ceux qui ne se déplacent pas jusqu'à maintenant dans le périmètre du projet, ou alors qui se déplacent par un autre mode, automobile ou aérien, et qui trouveraient là un avantage à utiliser la LGV.

Donc, nous avons là un gain de voyageurs entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs annuels, d'après nos études, selon les scénarios.

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

- La valeur actuelle nette : c'est la différence entre tous les avantages pour la collectivité et tous les coûts monétarisés pour la collectivité. Donc, à nouveau avec cette unité de référence qui est l'euro, nous sommes entre 1,1 milliard d'euros et 10,6 milliards d'euros selon les scénarios.

Première leçon : la valeur est positive dans tous les scénarios. Cela veut dire que le projet crée de la valeur socioéconomique pour la collectivité.

Deuxième leçon : il en crée dans des proportions contrastées selon les scénarios, et nous pourrions l'expliquer.

- Le taux de rentabilité interne : c'est une autre façon d'exprimer le même principe. Nous devons comparer ce taux à un taux de 3,6 %, un taux tutélaire imposé par l'État. Donc, même enseignement : nous sommes au-dessus de 3,6 dans chacun de ces scénarios et dans des proportions contrastées.

- Le financement

Un dernier mot général sur le financement, pour bien préciser qu'il n'existe, dans ce type de projet, que deux sources de financement. La première est le voyageur, puisque RFF, même si nous ne sommes pas là au moment où nous allons faire le tour de table financier, est le premier financeur appelé au tour de table du projet, mais il n'a droit de mettre dans le projet que ce que le projet va lui rapporter ultérieurement. Autrement dit, ce que les voyageurs nouveaux vont payer à la SNCF, qui elle-même en reverse une partie sous forme de péage pour utiliser la ligne, à RFF. C'est cette partie nouvelle que RFF a le droit de mettre dans le projet. Donc, première partie, financement apporté par les voyageurs.

Le complément, puisqu'en général cela ne suffit pas, est appelé auprès des collectivités publiques, État, collectivités locales et éventuellement Union Européenne. Évidemment, à la source, c'est le contribuable via son impôt. Nous n'avons pas d'autres sources de financement sur un projet de ce type. Même si nous faisons par exemple un partenariat public-privé, le partenaire privé peut apporter de la technicité, de l'expérience, un partage des risques différent. Il n'amènera pas d'argent, ce n'est pas un mécène, ce n'est pas une planche à billets dans ce cas-là. Premier pense-bête sur le financement du projet.

Petit zoom sur Moulins, puisque nous sommes sur Moulins, sur les différents volets dont nous parlions tout à l'heure.

Le premier est l'amélioration possible des services, en temps de parcours d'une part et en fréquence, nombre d'allers-retours quotidiens d'autre part. En termes de temps de parcours, calculé à ce stade, sans arrêt, nous voyons que nous sommes, sur les premières grandes destinations itinéraires directes, sans correspondance, sur Paris, Roissy, Lille, dans des temps de parcours soit nettement améliorés pour tous les scénarios, par rapport aux 2 h 20 qui existent et, pour Roissy et Lille, nous sommes sur des temps de parcours nouveaux, puisqu'aujourd'hui, c'est une desserte qui n'existe pas en direct pour Moulins.

Dans la deuxième partie du tableau, nous voyons des nouveaux services qui pourraient être offerts, à grande vitesse, avec des correspondances, soit en gare nouvelle de Moulins-Vichy, soit en gare nouvelle de Nevers, soit à Lyon. Nous avons différentes possibilités. Là, nous voyons soit des dessertes nouvelles qui pourraient être proposées, Roissy, Lille à nouveau, Lyon Saint-Exupéry, soit des temps de parcours très nettement améliorés par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui, et avec des différences entre scénarios qui restent, à ce stade de précision des études, encore relativement modérées. Nous pourrions revenir en détail sur ces éléments.

Deuxième élément, un peu sur les mêmes destinations que nous étions en train de regarder, les hypothèses de fréquence que nous pouvons imaginer. Un petit mot pour dire que les fréquences, c'est plus tard les transporteurs, donc la SNCF ou ses futurs concurrents, qui détermineront ces fréquences. À ce stade, ils ne sont pas en mesure de déterminer ce qu'ils vont faire en 2025 et quelles politiques commerciales ils auront à ce moment-là. C'est RFF qui, à ce stade, a bâti des hypothèses qui répondent à la seule question : y a-t-il assez de monde pour remplir un train sans que l'exploitation du train soit déficitaire ? C'est le seul critère qui a été utilisé à ce stade, pas de stratégie d'entreprise derrière.

Cela nous donne des résultats, sur Moulins-Paris, relativement équivalents entre scénarios, à la réserve près qu'un scénario nécessite des correspondances et les autres non. Puis, pour Roissy-Lille, des destinations nouvelles qui seraient offertes, soit avec, soit sans correspondance, sur Marseille, sur Lyon, sur Nantes, et à nouveau des différences entre scénarios relativement faibles à ce stade des études pour Moulins.

En terme environnemental, un petit zoom sur la partie auvergnate du projet. Nous voyons l'option de passage du scénario Ouest-Sud à l'Ouest et au Sud, et nous voyons, en haut, l'arrivée des scénarios Ouest, Médian et Est et la fourche, avec soit la variante Roanne, soit la variante Mâcon au Nord. Nous voyons que certaines zones sensibles restent concernées par certaines bandes de passages, par exemple la forêt de Tronçais dans le scénario Ouest-Sud, le franchissement de l'Allier, que nous voyons très bien sur la carte dans le scénario Ouest-Sud, mais qui est nécessaire pour les autres scénarios un peu plus au Nord de Moulins, nous ne le voyons pas sur la carte. Nous voyons aussi qu'un maximum de zones sensibles ont été évitées, en particulier la Sologne bourbonnaise, évitées dans tous les scénarios, le franchissement de la vallée de la Loire qui a été recherché dans un site un peu moins contraint, dans la variante Roanne en particulier, par rapport à la variante Mâcon. Là aussi, nous pourrions revenir sur chacun de ces éléments, si vous le souhaitez.

En termes d'aménagement du territoire, quand on regarde pour Moulins, vous l'avez vu, des améliorations de temps de parcours et de fréquence assez nettes. Très clairement, l'analyse qualitative a montré un intérêt important, avec une possibilité de développement économique que pourrait appuyer POCL, certainement un appui et un développement du secteur touristique et, de façon générale, une amélioration possible de l'image de l'agglomération et ce, dans tous les scénarios quels qu'ils soient, avec une petite nuance pour l'Ouest-Sud, compte tenu de l'éclatement de la desserte.

Voilà pour ces premiers éléments d'éclairage, dont nous pouvons maintenant débattre.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Bien, merci, Monsieur Allary. Je vais passer le micro à Bruno de Trémolles, qui va animer cette partie débat.

Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission particulière du débat public : Merci beaucoup. Je vais juste rappeler ce que disait le président tout à l'heure sur le temps de parole. Il y a deux raisons à cela, d'abord de permettre au maximum de personnes de s'exprimer et également de donner au maître d'ouvrage le maximum aussi de temps pour répondre aux questions.

Le débat est ouvert. Monsieur, s'il vous plaît. Alors, vous vous nommez, s'il vous plaît, et vous dites la fonction, car tous les propos de la réunion sont rapportés.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'association Altro : En venant ici, j'avais relevé deux anomalies concernant Moulins, qui faisaient en sorte que le scénario Ouest-Sud montrait une situation défavorable pour Moulins et je constate, au vu des temps de parcours qui ont été montrés pour Moulins, qu'une correction a été faite depuis la dernière séance, et je le salue. C'est ce temps de parcours sans arrêt depuis Moulins, qui avait d'abord été marqué en 2 h 05 et qui maintenant est en 1 h 45. Nous trouvons 1 h 40, nous n'allons pas chipoter, mais nous nous félicitons de cette modification.

Donc, 1 h 40, c'est l'équité parfaite avec les deux autres villes de l'Allier. C'est d'ailleurs un temps similaire à Paris Dijon. Il faut savoir que la capitale bourguignonne est à 313 km de Paris, comme Moulins. Il faut donc mettre 1 h 00 ou 1 h 45, c'est fait, mais par contre, il faudra peut-être que les documents écrits soient modifiés en conséquence, je ne sais pas.

La deuxième anomalie, c'est la mise en cul-de-sac de Nevers et Moulins, une anomalie qui m'interroge. Effectivement, toujours dans le scénario Ouest-Sud, pourquoi ne pas mettre Nevers et Moulins sur l'axe Paris-Lyon par l'intégration dans ce scénario de la construction d'un raccordement, au croisement de la LGV au Sud de Moulins, pour permettre une continuité sur Roanne et Lyon ? Ce serait deux kilomètres de voie nouvelle et nous aurions de

fait des trains qui pourraient avoir une double mission, une mission radiale Paris-Bourges-Nevers-Moulins et une mission, toujours avec le même train, interrégionale Nevers-Moulins-Roanne-Lyon. Nous aurions un temps de parcours de 55 mn sans arrêt, sauf qu'il n'y aurait pas de rupture de charge, et 1 h 10 avec un arrêt à Roanne, puisque Roanne est bien sûr incontournable aussi dans ce schéma.

Il faut prendre en compte ce raccordement, de façon à ce que Moulins et Nevers ne soient plus des culs-de-sac. En corrigeant ces deux anomalies, nous avons déterminé que le gain en voyageurs du « Ouest-Sud » se renforce de 1 million. Le gain en voyageurs du Ouest-Sud passe donc de 1,1 à 6,1, dépassant l'Ouest qui plafonne à 5,7 et rejoignant quasiment le Médian.

Ce million de voyageurs supplémentaires que nous avons déterminé s'exprime en termes de dessertes comme suit : 6 allers-retours quotidiens Paris-Moulins en 1 h 40, qui se prolongent sur Vichy et Clermont d'une part, et 8 allers-retours Paris-Bourges-Nevers-Moulins-Roanne-Lyon, plus 6 autres liaisons via la gare nouvelle Moulins-Vichy, soit au total 20 liaisons quotidiennes pour rallier Paris depuis Moulins.

Il nous paraît donc essentiel d'inscrire le débat POCL dans la perspective élargie de l'aménagement du territoire. Pour cette raison, nous soutenons le scénario Ouest-Sud, parce qu'il est le seul qui soit l'amorce d'un vrai maillage LGV, avec un accès facilité vers la totalité de la façade atlantique. D'ailleurs, Moulins profitera de cette ouverture, par exemple pour rejoindre Bordeaux en 2 h 00 et, au-delà, la péninsule Ibérique occidentale. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vous remercie beaucoup. Monsieur Allary, avez-vous quelques commentaires ?

Thomas ALLARY : Oui, très rapidement, peut-être pour expliquer un peu la première intervention sur les temps de parcours vers Moulins où, effectivement, dans le scénario Ouest-Sud, tous nos documents indiquent un temps de parcours approximatif en 2 h 05. Nous vous avons bien mis dans le tableau que c'était 2 h 05 avec la desserte de Nevers, ou 1 h 45 pour un temps de parcours théorique sans arrêt.

Un tout petit historique quand même pour expliquer pourquoi nous étions sur ce 2 h 05. Au début, dans le scénario Ouest-Sud, compte tenu de sa configuration géographique, il n'y avait pas de desserte de Moulins centre. La desserte de Moulins, c'est la gare nouvelle entre Moulins et Vichy. Avec les itérations que nous faisons pendant des études, nous avons essayé de trouver un moyen de desservir Moulins centre et, pour permettre une desserte suffisante en termes de nombre de trains, nous l'avons adossé à celle de Nevers. Donc, dans le principe de nos études, le train mettrait effectivement 2 h 05.

Ceci dit, pour être homogène avec les autres données que nous donnons, qui sont des temps de parcours théorique sans arrêt, il faut bien revenir sur le 1 h 45 mais qui, dans les faits, ne serait jamais réalisé et qui, de toute façon, concerne deux trains par jour dans tous les cas.

Sur la desserte Moulins-Lyon, j'ai bien noté l'idée, dans le scénario Ouest-Sud, d'un raccordement au Sud de Moulins qui permettra de prolonger le petit TGV qu'on voit ici sur la carte, jusqu'à Lyon. Vous avez identifié des gains de plus de 1 million de voyageurs supplémentaires, je propose que nous en reparlions peut-être ailleurs qu'en public, pour que je puisse voir d'où vient ce million, je ne sais pas y répondre. Je n'ai évidemment pas du tout cet ordre de grandeur.

En revanche, je sais que sur Moulins-Lyon, nos études montrent que nous n'avons pas un potentiel pour multiplier les liaisons, comme vous venez de le faire dans votre proposition. Nous identifions peut-être un potentiel pour les fameux deux allers-retours quotidiens qui viennent à Moulins centre, les prolonger. Il faut voir surtout que la desserte entre Moulins et Lyon, dans le scénario Ouest-Sud, est par une correspondance à Moulins-Vichy. Vouloir faire un raccordement, pourquoi pas, vouloir y prolonger deux Moulins-Lyon qui seraient donc dédiés à Moulins, pourquoi pas encore, même si cela peut poser question en termes d'intérêt pour l'exploitant, mais cela veut dire qu'il faudrait réduire aussi le nombre de trains qui s'arrêteraient en gare nouvelle de Moulins-Vichy, puisqu'ils ne récupéreraiient plus le potentiel de Moulins. Ce serait donc peut-être abaisser d'autant l'intérêt de la gare nouvelle. Je l'entends, et nous sommes prêts à le regarder, mais ce n'est effectivement pas la façon dont nous avons construit le scénario Ouest-Sud.

Le dernier point est que cela a quand même un coût. Nous ne l'avons pas étudié, je ne sais pas vous le dire, mais pour vous donner un ordre d'idée, les autres raccordements sur le réseau existant que nous avons vers Moulins dans les autres scénarios, nous en avons à 250 millions, 180 millions pour celui qui va vers Lyon. Disons, un ordre de grandeur de 200 millions, pour deux trains. Voilà, cela peut poser question aussi.

Bruno de TRÉMIOLLES : Une autre question ?

Daniel COFFIN, Union départementale CGT de l'Allier : Je suis par ailleurs membre du CESER Auvergne, qui produira une contribution qui vous sera adressée dans les délais impartis.

D'abord, c'est l'organisation du débat public, je voulais intervenir à Clermont-Ferrand sur ce sujet et je n'ai pas pu, parce qu'il y avait beaucoup d'interventions, mais c'est vrai qu'un certain nombre de gens n'avaient pas parlé de rails depuis si longtemps que nous leur pardonnerons. La ville la plus au Sud où sera organisé le débat public, c'est Clermont-Ferrand. Je pense qu'il aurait été de bon ton d'organiser quelque chose dans le Cantal, et notamment à Aurillac. Les gens d'Aurillac auraient été sans doute très contents d'entendre parler du ferroviaire, puisque la ligne entre Aurillac et Clermont-Ferrand est fermée pour six mois, pour travaux certes, mais cela leur aurait sans doute donné du baume au cœur.

Vous avez parlé du débat sur l'opportunité du projet. Tout à fait d'accord, sauf que pour juger très objectivement de l'opportunité du projet, il me semble qu'un certain nombre d'informations manquent à notre réflexion. D'abord, la présence de solutions alternatives, et je dis bien que ce n'est pas parce que nous parlons de solutions alternatives que nous sommes forcément opposés au TGV.

Ces solutions alternatives sont de trois ordres :

- La première : est-il possible de faire comme gain de temps sur l'infrastructure actuelle, dans le cadre du contrat de plan actuel et des prochains contrats de plan ?
- La deuxième solution est, lorsque nous avons mené une étude sur la faisabilité du raccordement de Clermont-Ferrand à Montchanin, un cabinet suisse de Lausanne, SMA, avait proposé la création de tronçons de lignes nouvelles qui pouvaient apporter un gain de temps de 30 mn entre Clermont et Paris. Je crois que nous devrions peut-être creuser cette solution.
- Enfin, la troisième : est-il choquant, au pays du TGV, de parler de technique pendulaire ? Je crois que nos voisins européens, qui ont les mêmes contraintes

économiques que nous et qui sont sans doute aussi pressés que nous, n'ont pas forcément de TGV et ils n'arrivent pas plus en retard que nous.

Si nous avons aujourd'hui une préoccupation d'aménagement du territoire pour notre département, pour notre région, ne pourrions-nous pas pousser cette préoccupation d'aménagement du territoire un peu plus loin ? C'est-à-dire que, dans tous les projets qui sont proposés, Clermont-Ferrand devient un cul-de-sac ferroviaire. Or si aujourd'hui nous sommes en mesure de désaturer Lyon-Paris, certains cabinets d'études font état de la prochaine saturation, et pas si éloignée que cela, du Sud de Lyon. La vallée du Rhône : nous ne savons plus s'il faut passer en dessous, au-dessus, à gauche ou à droite du Rhône. Lorsque vont s'engouffrer le TGV PACA, le Figueras-Perpignan, le Rhin-Rhône et les TGV venant de Paris, c'est vrai que nous allons forcément constater un engorgement qui nous sera très préjudiciable.

Imaginez qu'on dise dans 20 ans : c'est dommage qu'en Auvergne, on n'ait pas, en 2011, réfléchi à cette prochaine saturation, parce qu'à ce moment-là, il faut véritablement aller au Sud de Clermont.

Je voudrais pour conclure dire qu'il faudrait que le transport ferroviaire bénéficie du même soutien et de la même détermination dont a bénéficié la route pendant de nombreuses années. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vous remercie. Peut-être que sur les schémas alternatifs, sur le pendulaire, vous avez des éclaircissements ?

Sylvain CAILLOT, RFF : Les aménagements sur les lignes existantes ont déjà été étudiés dans le passé. Depuis dix ans, des études se sont succédées. Nous avons regardé en particulier l'axe Paris Clermont-Ferrand, sur lequel des travaux ont été engagés par la suite dans le cadre des CPER successifs. Il y a eu déjà des minutes gagnées dans ce cadre. Nous pourrions récupérer une partie de ces études sur l'aménagement de Vichy - Clermont-Ferrand, dans le cadre du projet POCL, mais au total, quand nous faisons la somme de toutes les pistes que nous avons aujourd'hui d'équipements de la ligne existante, nous arrivons à un temps minimum de 2 h 40 sur Paris-Clermont. Pour arriver à un seuil de 2 h 00, il faut passer à une solution de ligne à grande vitesse, au moins sur une grande partie du parcours.

Thomas ALLARY : Juste pour compléter ce point, pour bien vous préciser que ces éléments sur des scénarios que nous dirons alternatifs, existent et sont mis à disposition du public. Nous avons transmis à la Commission qui les a mis à disposition du public sur le site. Donc, tous ces scénarios dits alternatifs d'amélioration des lignes existantes sont explicités dans les documents de RFF. Ils montrent qu'il y a un coût, selon des scénarios alternatifs, nous pouvons même monter jusqu'à 7 milliards d'euros, mais que malgré ces investissements colossaux, nous n'atteignons pas les objectifs qui avaient été fixés pour le projet POCL. C'est en cela qu'ils ne sont pas présentés dans le cadre de ce débat.

Vous aviez dit aussi un petit mot sur le pendulaire. Donc, juste pour préciser, le pendulaire est une technique avec un matériel roulant spécifique, qui permet d'utiliser des lignes existantes en les aménageant un peu et en ayant une vitesse de circulation qui est finalement intermédiaire entre ce qu'on connaît sur un Corail, par exemple, et le TGV, donc qui permet de gagner un peu de temps, mais moins que la grande vitesse. Là aussi, ce sont des choses qui ont été regardées sur Paris-Clermont et sur Paris-Limoges, quelques années plus tôt. Cela avait été présenté en débat public, d'ailleurs, et la conclusion était que les investissements étaient trop importants, à la fois en matériel roulant et en infrastructure, par rapport aux bénéfices qui existaient et ces possibilités avaient été écartées.

J'ai bien aussi noté vos remarques sur un éventuel engorgement de la vallée du Rhône, qui se situe encore peut-être au-delà de POCL.

Bruno de TRÉMIOLES : Je vous rappelle que vous pouvez toujours poser des questions par écrit, qui seront traitées en tribune.

Gilbert-André CROUZIER, Vice-président de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier : La LGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon n'est pas seulement un projet ferroviaire entre Paris et Lyon. C'est aussi et surtout un projet de territoire pour le Massif central, notre région, notre département et ses trois agglomérations, au service de ses entreprises et de ses habitants.

Le projet de ligne à grande vitesse constitue un rendez-vous historique. La nécessaire unité ne peut se constituer qu'à partir de positions clairement énoncées. L'objectif aujourd'hui est de nous rapprocher de Rhône-Alpes, l'Île-de-France bien sûr, mais aussi d'ouvrir l'Allier et l'Auvergne sur l'Europe. Quand j'évoque l'Europe, je pense à Transline, projet de transversale ferroviaire à grande vitesse prévu par la loi Grenelle, devant relier la façade atlantique à Poitiers, Limoges, Lyon, Turin et l'Europe de l'Est. Or le tracé qui sera choisi pour la LGV dans sa partie entre le Nord de l'Auvergne et Lyon induira le tracé de ce futur barreau Est-Ouest.

L'Allier peut, d'ici 2050, se trouver au cœur d'une croix ferroviaire à grande vitesse européenne Nord-Sud et Est-Ouest en direction de Bruxelles, Turin, Londres, Genève, une croix ferroviaire mettant ainsi le monde à notre portée, en rapprochant notre territoire des grandes plateformes aéroportuaires internationales que sont Lyon Saint-Exupéry, Orly et Roissy. Pour cela, il faut la gare nouvelle Auvergne au cœur de l'Allier, susceptible d'être le centre de cette croix ferroviaire.

J'insiste sur le fait que seule cette gare nouvelle garantit le passage de la liaison Est-Ouest en Auvergne. Sans elle, elle passera plus au Nord. Avec la gare nouvelle, véritable plateforme d'interconnexion, la situation de notre département serait très bonne, avec 16 destinations supplémentaires quotidiennes, 4 vers le Nord et l'aéroport Roissy, 7 vers Lyon et le Sud-Est et 5 vers l'Atlantique. Le temps de parcours des gares centre de Vichy ou Moulins vers Lyon serait inférieur à 1 h 00, pour Paris 1 h 30. Ce serait des avancées considérables.

La gare nouvelle offrirait des fonctionnalités intéressantes et en particulier pour le Sud du bassin moulinois, notamment le site de Montbeugny et pour Saint-Pourçain, dont certaines activités orientées vers l'industrie du luxe nécessitent de fréquents déplacements longue distance.

J'observe que les études Mensia, à l'initiative de l'inter-consulaire Rhône-Alpes Auvergne, et du cabinet COD, commandées par la région Auvergne et le département de l'Allier et du Puy-de-Dôme, aboutissent toutes les deux aux mêmes conclusions. Nous voyons bien que l'ensemble du département de l'Allier a tout à gagner avec la gare nouvelle, que seul le tracé Ouest prévoit.

Bien entendu, j'entends les arguments critiques au sujet du tracé Ouest-Sud : il serait le plus cher, le moins rentable et avec le plus d'impacts environnementaux. Quant à l'impact environnemental, je rappelle d'abord que le bilan carbone d'une ligne TGV prenant en compte son exploitation mais aussi sa construction, démontre qu'il s'agit d'un investissement largement rentable en termes d'émission de CO₂, selon une enquête réalisée par RFF en partenariat avec la SNCF et l'ADEME, sur la ligne Rhin-Rhône branche Est, l'empreinte carbone d'une ligne TGV devient nulle au bout de 12 ans.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Thierry JACCAUD, rédacteur en chef de la revue *L'Ecologiste* : Je voulais revenir à la question posée par Monsieur le président de la Commission particulière du débat public, à savoir l'opportunité ou non de ce projet. C'est quand même très important, donc pour déterminer l'opportunité d'un projet, c'est facile, il faut faire les avantages d'un côté, les inconvénients de l'autre.

Les avantages, nous en avons longuement parlé, la rapidité du trajet, bien sûr, et les inconvénients, ils ont été rapidement évoqués, sur les milieux naturels et les milieux humains traversés, RFF appelle les impacts des impacts forts, nous pouvons appeler cela des désastres. Pour les milieux naturels qui vont être traversés ou les milieux humains, ce serait un désastre.

Après, nous pouvons faire le bilan que nous voulons entre les deux, entre les avantages que je viens de rappeler et les inconvénients, mais je voudrais m'attarder sur le troisième point, c'est-à-dire sur le coût de cet ensemble. Quel que soit le tracé retenu, si un tracé est retenu, de toute façon, quel que soit le tracé choisi, il faudra mettre des milliards d'euros de la poche du contribuable, puisqu'aucun projet n'est autofinancé, comme Monsieur Allary l'a rappelé.

Je voudrais rappeler le contexte dans lequel la Commission a travaillé. La Commission particulière du débat public a travaillé pendant que la Grèce était en train de faire faillite. Le 4 octobre, à Clermont-Ferrand, quand le débat a été ouvert, le débat a été ouvert le jour même où il était annoncé que la banque Dexia allait être démantelée. C'était quand même un choc, la banque des collectivités locales, dont l'annonce de démantèlement a eu lieu le même jour que l'ouverture du débat public à Clermont-Ferrand. Puis, aujourd'hui, nous avons encore un événement, c'est l'agence de notation internationale Moody's, qui annonce qu'elle met la note de la France sous surveillance pendant trois mois. Chacun sait que si la note de la France, qui est actuellement du triple A, est dégradée, cela veut dire que le taux de crédit auquel la France emprunte sera remonté et cela va coûter tout de suite quelques dizaines de milliards d'euros de plus.

C'est quand même le contexte dans lequel nous parlons de ce projet, c'est-à-dire que le contexte financier a totalement changé de celui qui était la nôtre depuis une trentaine d'années. Depuis une trentaine d'années, quand il y avait un grand projet, qu'est-ce qu'on faisait ? On empruntait et on se disait : cela ira mieux demain et on remboursera demain. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas. On ne peut plus rajouter de la dette à la dette, donc là, vraiment, j'appelle les élus qui sont présents et les entreprises aussi, qui poussent les élus, à tout simplement indiquer comment ils financeraient un tel projet.

Je dirais que tous les élus ne sont pas indifférents à l'aspect financier de la chose et je voudrais citer la Commission des finances de l'Assemblée nationale, en particulier le rapport qui a été fait au printemps, qui conclut que la plupart des premiers projets du SNIT, le Syndicat national des infrastructures de transport, et en tout état de cause ceux de la deuxième liste du SNIT, à savoir le nôtre, la France n'en a pas les moyens. La Commission des finances est parfaitement claire là-dessus.

Voilà, donc, où trouver l'argent ? Concrètement, la Grèce a trouvé l'argent : elle baisse les prestations sociales, elle augmente les impôts. L'Irlande fait la même chose, la Suède fait la même chose. Donc, un TGV qui nous permettrait de gagner 1 h 00, très bien, mais où prenons-nous l'argent ? Quelles prestations sociales baissons-nous ou quels impôts augmentons-nous ? Merci aux élus de répondre.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES, CPDP : Merci beaucoup.

Olivier BERTRAND, membre du Comité directeur de la Confédération Européenne des Propriétaires Forestiers et vice-président de la Fédération Française de la Forêt Privée, élu de la Creuse : Je suis un élu de la Creuse qui prend déjà son train à Riom Châtel-Guyon, je le précise, et non pas à la Souterraine, forcément.

Je me félicite de ce projet qui réfléchit sur l'aménagement du grand espace central de la France, vous savez, ce grand vide équivalent à la surface du Portugal, mais je m'étonne qu'aujourd'hui, la France étudie ces différents projets de LGV sans les mettre en cohérence, au moins dans la réflexion. Pas plus tard que la semaine dernière, le président de la République a confirmé le Poitiers-Limoges à Aubusson et il n'y a pas la liaison et la cohérence de réflexion dans les projets les uns vis-à-vis des autres. Je pense que ce serait un élément indispensable pour bien voir que la France conçoit un réseau et notamment, pour partie, la notion transversale.

Je crois qu'il est extrêmement important de bien comprendre que non seulement pour le fret, mais aussi pour la population, les agglomérations de Bordeaux, la Rochelle, Nantes vont se développer et que nous avons besoin de les relier au Lyon-Turin et à l'Europe de l'Est. Tout à l'heure, cela a été évoqué aussi pour le Cantal et pour l'Europe du Sud-Ouest, qui est un grand ensemble pour moi, en tant qu'élu européen, nous ne sommes qu'un tout petit pays, une région de l'Europe.

Par rapport à l'environnement, je souhaite que nous regardions particulièrement les possibilités d'être plus dans les corridors de transport, c'est-à-dire le plus près des autoroutes actuelles. Tout à l'heure, vous avez signalé que vous traversez la Sologne. Dans tous les projets, entre Orléans et Bourges, je ne sais pas comment vous n'allez pas traverser la Sologne, il faudra me poser cette question, je connais assez bien les uns et les autres. C'est pour cela que je suis venu ici, parce que la forêt représente, notamment par ces forêts domaniales, nous n'opposons pas le public et le privé, et je crois qu'il est important de les regarder.

D'où le tracé Ouest-Sud, avec sa proximité sur l'A71 le plus possible, parce qu'il y a des corridors de transport. Je crois que c'est un élément extrêmement important. Je reprends les propos, en tant qu'élu creusois, de Monsieur le maire, Monsieur Périssol, qui a dit de ne pas exclure. Donc, je voudrais que la tache blanche que vous avez montrée figure de moins en moins, parce qu'elle figure dans le Poitiers-Limoges, elle figure dans celui-là, alors vous comprenez que nous ne voudrions pas continuer dans cette solution.

En tout cas, bravo sur cette réflexion, bravo sur ce projet qui concerne tout notre espace central, et je dis bien tout, c'est-à-dire avec la partie Sud qui vient d'être évoquée, je crois que c'est important aussi, par rapport à cette notion de transversalité, de placer ce débat dans un raisonnement français et européen avec les réflexions patrimoniales et environnementales que j'ai évoquées. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary, avez-vous quelques commentaires ?

Thomas ALLARY : Je voudrais revenir sur l'intervention de Vichy Val d'Allier concernant l'axe Est-Ouest. Les inter-secteurs sont des trains province province. Dans notre projet, nous avons un potentiel d'inter-secteurs de la façade atlantique vers la vallée du Rhône.

Concrètement, c'est Nantes-Tours, jusqu'à Lyon et peut-être au-delà. Donc, nous avons cet axe qui se constitue, sur lequel nous gagnons au moins 20 mn, et où nous prenons de la clientèle aussi en desservant les villes du centre de la France. Donc, il y a un potentiel.

Sur les différents scénarios, nous voyons ici un scénario Ouest-Sud, nous voyons le train qui traverse le territoire d'Est en Ouest et, par exemple dans le cadre de Moulins, il est facile par un rabattement sur la gare nouvelle d'aller prendre un de ces trains au passage. Après, tous les scénarios se ressemblent un peu, que ce soit le scénario Ouest, alors cela fonctionne dans les deux sens, évidemment. Dans un scénario Ouest ou un scénario Médian, nous avons le même principe, sauf que cette fois-ci, la gare de passage se situe plutôt au sud de Nevers. Pour Moulins, une distance quasiment comparable, on peut prendre un train au passage de la même manière par un rabattement sur une gare au Sud de Nevers.

Nous pouvons peut-être le présenter aussi pour Vichy parce que, globalement, nous voyons un peu plus loin le sujet. Pour Vichy, le cas est un peu particulier. Pour les destinations Tours, c'est toujours la gare nouvelle qui est intéressante. Par contre, pour les destinations vers les Alpes ou la Méditerranée, c'est la correspondance vers Lyon. C'est la fonction Clermont-Lyon qui permet aux vichyssois et aux clermontois d'aller prendre un train à Lyon en correspondance vers Marseille ou vers les Alpes.

Dans le cas de la variante Nord, c'est un peu plus compliqué, il faut remonter jusqu'à Nevers pour aller à Lyon. En variante Sud, c'est plutôt vers Lyon. Donc, on peut aller attraper un train vers Marseille en allant vers Lyon, ou un train vers Tours, Lille ou Strasbourg en allant vers Nevers.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Je crois que le président Gaillard voudrait apporter quelques précisions.

Michel GAILLARD : Oui, comme le débat public a été un peu interpellé, je voudrais juste réagir à deux observations. D'abord, une remarque a été faite : pourquoi n'avons-nous pas fait une réunion par exemple à Aurillac, d'une part, et d'autre part, la transversalité que Monsieur appelait de ses vœux où il faudrait mettre en débat POCL vs Rhin-Rhône, vs barreau Poitiers-Limoges, vs la ligne avec l'Espagne.

Alors, soyons très clairs : la Commission nationale du débat public est saisie sur un projet, qui a des caractéristiques, des objectifs, et nous nous en tenons à ces caractéristiques et à ces objectifs. Si vous voulez bien vous en rappeler, les objectifs, c'est Lyon-Paris, c'est 2 h 00 pour Clermont, etc. Donc, nous ne sommes pas là pour débattre du Poitiers-Limoges, encore moins du Tours-Bordeaux ou de Rhin-Rhône, ce n'est pas du tout le sujet.

D'autre part, cette transversalité, et je la comprends intellectuellement, je vous comprends, je ne sais pas, il y a un débat à l'Assemblée nationale, il y a le SNIT qui est mis en débat au Parlement. C'est là qu'on discute de la vision globale du dossier. Mais nous, le débat public, la Commission nationale a été saisie sur un projet, pas sur un autre point.

Puis, Aurillac, quand même, là, nous sommes obligés de mettre des limites parce que quand nous avons discuté, dans la préparation de ce débat, nous avons bien compris que nous aurions pu faire une réunion publique à Toulouse, parce que POLT, cela amène des gens à Toulouse. D'accord, mais nous sommes obligés de définir un périmètre. Après, il n'y a plus de cohérence dans le choix du débat public tel qu'il est organisé.

Jean-Michel CHAVAROCLETTE, président de la Chambre de commerce de Moulins Vichy : Merci, Monsieur le président, d'avoir recentré le débat, parce que j'avais peur à un moment donné que nous allions faire toute la France et pas ce qui nous intéresse particulièrement. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, je voudrais le rappeler à pas mal de

personnes, c'est quand même l'aménagement du territoire, la première règle, la deuxième Orléans-Clermont, c'est chose pratiquement faite, 2 h 00 de temps, et Roanne également.

Donc, ce qui nous intéresse, c'est l'Allier. Dans l'Allier, nous avons trois villes principales, Montluçon, Moulins et Vichy. L'aménagement du territoire est important parce qu'il faudrait quand même que ces villes soient avantagées toutes les trois, trouver un schéma, et dans les trois schémas de Monsieur Allary – je ne parle pas de l'Est –, n'y aurait-il pas la possibilité de trouver un moyen technique pour que ces villes soient rapprochées aussi bien de Paris que de Lyon dans un temps très bref ? Parce que c'est vrai que, lorsqu'on passe Montluçon, il faut tenir compte de Montluçon pour la dispense horaire, en concurrence avec l'autoroute, très bien, mais sur Moulins, aller chercher un train au Sud, difficile. Vichy, étant quand même la deuxième agglomération de l'Auvergne, se trouve défavorisée.

Il ne faut pas penser uniquement à nous en tant que Bourbonnais, en allant à Paris ou à Lyon, aux avantages et inconvénients. Il faut penser aussi à toutes les personnes extérieures du département, extérieures de la France qui viennent dans nos régions. Comment vont-elles percevoir, en venant dans une gare que nous pouvons appeler souvent, en lisant vos journaux, gare à maïs ou gare à pommes de terre et un parking qui va avec, de quelle façon aurons-nous une image très positive de notre patrimoine ?

La question que je voulais poser, dans les tableaux, ce que je n'ai pas compris, c'est que vous mettez : soit 55 mn Moulins à Lyon ou 1 h 10. Est-ce de la gare nouvelle ou de Moulins ? Parce que si, de Moulins, il faut mettre 35 mn pour aller à la gare, cela change tout à fait les données. C'est la question que je voulais poser, parce que je n'ai pas compris.

La deuxième : pour la région Auvergne, comme Clermont, Monsieur le maire l'a fait, il a pris une position qu'il va peut-être changer, le débat est fait pour ceci pendant quatre mois, donc la position est simple. Si nous mettons une gare au nord de Vichy, que va-t-il advenir de Vichy et de Moulins au point de vue économique ? Ces deux villes vont quand même sombrer. Les entreprises qui sont ici dans notre région, le tourisme et les qualités que nous avons pour amener de nouveaux arrivants dans ce département n'auront plus d'atouts pour vendre notre département. À ce moment-là, ce sera très difficile. Moulins a fait une gare nouvelle, Vichy a fait une gare et elles sont déjà condamnées avant d'être terminées. Là, je ne comprends pas pourquoi faire une gare nouvelle, quel est intérêt d'avoir cette gare entre les deux ?

Alors, deux possibilités, peut-être qu'un tracé différent serait très astucieux, afin de favoriser, parce que le département de l'Allier est ainsi fait. Je rappelle, dans les quelques secondes qui me reste, il y a 40 ans, nous avons commencé la RCA (Route Centre Atlantique), elle n'est toujours pas faite. La RN7, cela fait 20 ans, elle n'est pas faite. Ne faisons pas la même erreur que nous avons faite avec l'autoroute, où cette autoroute est passée près des trois grandes villes sont jamais en desservir une. Il a fallu attendre le début de l'année pour que soit inaugurée la bretelle de Montluçon. Nous attendons le contournement de Vichy et la RN7, nous l'attendons toujours.

Donc, je pense que l'Allier souffre assez, nous avons déjà maintenant Bercy en plus, alors ne mettons pas le bourbonnais et les Bourbonnais sur l'échafaud, encore une fois, dans le développement de notre territoire. Travaillez avec nous et soyons unis pour avoir un seul projet et, tous ensemble, nous arriverons. Nous, ce que nous voulons, c'est avoir la ligne TGV.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Il y avait une question sur le temps de parcours, très précise.

Thomas ALLARY : Je pense qu'il y a eu plusieurs questions dans votre intervention. J'ai entendu en particulier une question à RFF de trouver un scénario qui apporte des avantages aux trois villes concernées de l'Allier en même temps. Là-dessus, je voudrais bien rappeler que, dans tous les scénarios présentés, les trois villes de l'Allier gagnent en temps de parcours par rapport à l'actuel et gagnent en fréquence par rapport à l'actuel, alors effectivement, dans des conditions différentes. Montluçon gagne énormément aujourd'hui, ordre de grandeur 3 h 20 Paris-Montluçon et là, ce serait 1 h 25 dans le scénario Ouest-Sud, et c'est de l'ordre de 2 h 00 dans les autres scénarios. Alors, c'est vrai qu'il y a une différence entre 1 h 25 et 2 h 00, mais il y a dans tous les cas au moins 1 h 20 de gagnée par rapport au temps actuel, ce qui est tout de même considérable.

Parallèlement à cela, Moulins va par exemple gagner dans tous les scénarios, mais avec une desserte éclatée dans le scénario Ouest-Sud et avec un gain de temps de parcours de moins d'une demi-heure pour ces deux trains directs dans Moulins centre ou sinon, c'est une correspondance. Dans les autres scénarios, nous sommes sur près de 1 h 00 de gagnée et Vichy, dans tous les cas, nous sommes sur quasiment 1 h 00 de gagnée aussi. Je donne des temps sur Paris.

Donc, dans tous les scénarios, nous avons bien ce gain pour les trois villes que vous souhaitiez et, par contre, dans des répartitions différentes selon les scénarios. C'est bien l'objet d'avoir des scénarios différents. Pour le coup, nous attendons du débat de savoir où le public entend situer ce curseur.

Vous avez posé une question extrêmement précise sur Moulins-Lyon. Si je l'ai bien comprise, vous me demandiez si dans le scénario Ouest-Sud, les 55 mn qui ont dû être indiquées tout à l'heure sur Moulins-Lyon étaient par rapport à Moulins centre ou par rapport à Moulins gare nouvelle. C'est en fait le temps total, mais sans la correspondance en gare nouvelle. Donc, nous avons déjà ajouté le temps de parcours Moulins centre Moulins gare nouvelle, mais nous n'avons pas inclus de temps de correspondance. Donc, effectivement, en temps total, ce sera supérieur.

Dernier point, vous demandiez quel est l'intérêt d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy. Juste pour rappeler qu'historiquement, la gare nouvelle entre Moulins et Vichy a été imaginée pour pouvoir desservir Moulins dans le scénario Ouest-Sud, parce que sinon, géographiquement, la ligne passe au Sud et c'est fini pour Moulins. C'était donc une façon de créer un rabattement qui permettait aux Moulinois de venir chercher les TGV qui s'arrêteraient en gare de Moulins-Vichy. Après, est-ce qu'une gare nouvelle en soi, de façon générale, a un intérêt ou non pour un territoire, là, nous avons des exemples et des contre-exemples. Nous avons des gares nouvelles qui ont transformé des villes en cités-dortoirs comme Vendôme, nous avons des gares au Creusot qui n'ont permis aucun développement économique, puis nous avons des gares, par exemple au Mans même si elle est un peu plus urbaine, qui ont permis de développer un pôle d'affaires. Donc là, c'est vraiment ce que les acteurs en font. Ce n'est pas du tout une garantie de développement économique à la base.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Laure DÉROCHE, maire de Roanne : Depuis 15 jours, je dois dire que nous vivons un débat passionnant. Nous nous rendons bien compte que ce projet POCL est vraiment un projet d'aménagement du territoire avec un enjeu majeur, cela a été dit par d'autres, de desserte des collectivités laissées à l'écart des grandes infrastructures de communication et particulièrement les collectivités d'Auvergne et de Roanne, puisque nous sommes le trait d'union entre Rhône-Alpes et l'Auvergne.

Donc, ce débat, nous l'attendions, Monsieur le président, vous le savez, nous ne sommes pas restés sans rien faire, nous avons énormément travaillé avec nos collègues d'Auvergne,

puisque nous avons remis un cahier d'acteurs signé à 12 collectivités de Rhône-Alpes et Auvergne pour travailler ensemble, puisqu'il est de notre responsabilité que ce projet POCL assure un aménagement équilibré du territoire, donc pour arriver à se positionner sur une desserte commune et qu'aucun des territoires sur le tracé ne soit laissé à nouveau à l'écart de cette infrastructure, puisque c'est le moment et, dans quelques mois, le choix sera fait de réaliser ou de ne pas réaliser POCL et d'un scénario où aucune collectivité ne soit à nouveau laissée à l'écart de cette grande infrastructure.

Il est de notre responsabilité d'assurer la faisabilité de ce projet, mais un autre enjeu important est la desserte entre collectivités. Je pense notamment à Clermont-Lyon, Vichy-Lyon, donc il y a un scénario qui répond mieux à cette desserte, puisque le train emprunte quasiment sur la totalité une ligne nouvelle. Je voulais bien assurer d'une information donnée par Thomas Allary tout à l'heure : s'il y a trois scénarios qui font que le train empruntera la ligne existante pour aller rejoindre à partir du Nord de Vichy la ligne du côté de Lapalisse, cet aménagement est-il bien intégré dans le projet et dans le financement prévu pour POCL ? Merci.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Thomas ALLARY : La réponse va être claire : oui. Absolument tous les aménagements qui sont nécessaires au projet pour la desserte des 13 villes sont inclus dans les estimations que nous vous avons données. Nous parlions tout à l'heure d'électrification si c'est nécessaire, les raccordements, évidemment, à chaque fois que nous parlons de raccordement, c'est-à-dire d'échange entre deux voies, c'est intégré, les travaux sur le réseau existant pour faire des relèvements de vitesse, etc., tout cela est intégré dans le coût du projet, dans le coût des scénarios présentés.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Michel GUYOT, maire de Saint-Germain-des-Fossés : J'ai participé au débat public de Clermont, de Vichy et je suis à Moulins, parce que je m'intéressais à tout ce qui pouvait être dit dans ces trois villes, et peut-être que j'irai ailleurs si j'en ai la possibilité.

Je voudrais dire que je suis assez d'accord avec la majorité des interventions qui ont lieu ce soir et dans les autres villes aussi, à savoir que pour notre département, pour notre région et pour nos voisins aussi, je pense que ce TGV est absolument nécessaire et il faut absolument que nous trouvions l'unité pour arriver à faire venir ce TGV dans notre département et en Auvergne.

Concernant le tracé, je voudrais demander à Monsieur Allary, qui est parfait dans ses réponses et dans ses exposés, mais tout à l'heure, il a dit que faire un raccordement au croisement de la ligne nouvelle avec la ligne entre Moulins et Vichy, sur Moulins, n'était pas prévu. Je ne vois pas pourquoi, parce que si nous faisons un raccordement direct de la ligne TGV qui remonte sur Moulins, nous aurions Paris Moulins environ en 1 h 25, parce que ce ne serait pas plus long que d'aller à Vichy que vous prévoyez en 1 h30. Je pense que ce serait très bénéfique. C'est pour le tracé Sud, sachant que je ne prends pas parti pour l'instant sur le tracé, que ce soit l'Ouest-Sud ou un autre. Je pense que j'aurai à me décider lorsque le débat public aura avancé un peu plus.

Concernant ce Ouest-Sud aussi, je suis d'accord avec certaines interrogations sur l'utilité de la gare nouvelle entre Moulins et Vichy, sachant que, vous l'avez dit, il y a peut-être certains avantages, mais peut-être aussi certains inconvénients. Alors, ce que je voulais dire, parce qu'étant de Saint-Germain-des-Fossés, je pense que si nous voulions faire arrêter un train à un endroit, si l'Ouest-Sud est choisi, si nous faisons passer les trains un peu plus proches de Saint-Germain-des-Fossés, je pense que ce serait assez facile d'utiliser une gare qui existe

plutôt que d'en créer une autre. Il y aurait exactement les mêmes avantages que la gare nouvelle, nous aurions même un avantage supplémentaire parce que nous irions plus vite de Clermont à Lyon.

Le seul reproche que je voudrais faire à Monsieur Allary, mais qui n'est peut-être pas un reproche, c'est que dans les temps de parcours, on prend un peu trop le temps de parcours sans arrêt. Lorsque vous notez qu'il y aura un train qui s'arrêtera à la gare nouvelle pour aller ensuite vers Lille, le temps de trajet direct, cela m'étonnerait que, depuis la gare nouvelle, on aille à Lille sans s'arrêter. Alors, les temps sont un peu faussés par ce genre de temps que vous donnez.

L'autre reproche que je peux vous faire aussi, Monsieur Allary, je l'ai écouté l'autre jour, vous ne l'avez pas dit aujourd'hui, mais peut-être que la question sera posée ou peut-être plus, maintenant je vais en parler, c'est la question sur les TEOZ, les trains actuels qui font Paris-Clermont. Vous avez dit, et vous avez été très clair la semaine dernière à Vichy, que ces TEOZ n'existeraient plus. Cela veut dire que ceux qui n'auront pas la chance d'avoir le TGV tout à fait à côté de chez eux ou qui sont dans des villes plutôt moyennes, comment feront-ils, ne serait-ce que pour aller à Nevers ou à Paris ? Il y aura certainement quelques difficultés.

Cela me paraît complètement anormal que Moulins, d'après ce que vous dites, ait deux trains directs ou sept, cela dépend dans quel cas, et que s'ils n'ont que deux trains, ils n'aient plus les TEOZ pour aller à Paris. C'est quand même un peu anormal.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary, je crois qu'il y a réponse à apporter.

Thomas ALLARY : Je laisserai Sylvain Caillot vous répondre après sur la problématique que vous avez évoquée d'une autre localisation de la gare nouvelle, plus au droit de Saint-Germain-des-Fossés. Sur les autres points que j'entends dans votre intervention, si j'ai bien compris : pourquoi pas un raccordement Paris-Moulins, dans le scénario Ouest-Sud, en passant par la ligne nouvelle et en remontant. Effectivement, nous serions sur un temps de parcours, vous avez dit 1 h 25, nous ne l'avons même pas calculé, mais c'est effectivement cet ordre de grandeur. Nous sommes exactement sur la même problématique que tout à l'heure. Ce serait pour desservir uniquement Moulins, donc potentiel très réduit avec deux allers-retours quotidiens et avec un coût qui n'est toujours pas neutre, ordre de grandeur à nouveau 200 millions. Nous ne l'avons pas regardé non plus pour ce raccordement, mais c'est cet ordre de grandeur, et avec toujours le défaut de vider la gare nouvelle de Moulins-Vichy de certains trains. En plus, cela découpe encore la desserte qui est prévue avec Nevers.

Autrement dit, finalement, chaque ville veut être desservie directement toute seule. C'est quelque chose qui ne peut clairement pas marcher pour l'exploitant, et c'est pour cela que c'est une hypothèse qui n'a pas été retenue dans nos études.

Sur le temps de parcours, vous avez fait une remarque qui est totalement juste, du coup je m'appuie dessus. Tous les temps de parcours que nous présentons sont des temps de parcours théoriques, parce que nous en sommes au stade d'un calcul théorique, arrondi, nous vous les avons donnés arrondis à cinq minutes, vous pouvez les trouver détaillés dans les études qui sont sur le site, et sans arrêt. À ce stade, nous ne connaissons pas la politique d'arrêt qui sera mise en œuvre par la SNCF et ses concurrents le moment venu. Nous avons des hypothèses, que nous avons présentées et que nous présentons dans le débat, mais la façon à notre sens la plus objective de comparer les scénarios entre eux, c'était de donner ce temps de parcours sans arrêt. Si nous commençons d'en mettre avec arrêts, lesquels prenons-

nous ? Nous rentrons sur de très nombreuses possibilités. C'était pour nous la façon la plus objective de comparer les capacités théoriques, techniques, de la ligne.

Ceci dit, si vous voulez vous donner une idée de temps de parcours avec des arrêts, il faut rajouter des temps d'arrêt. Vous pouvez compter sept minutes sur une gare nouvelle, sur une ligne à grande vitesse, plutôt cinq minutes pour un arrêt sur une gare sur le réseau existant, le temps de freiner, de réaccélérer et de compter environ deux minutes d'arrêt.

Puis, sur le dernier point que vous évoquiez, les TEOZ. Je n'ai pas dit qu'ils n'existeraient plus, puisqu'à nouveau, c'est l'opérateur qui définira la desserte et même, en l'occurrence, c'est l'État, autorité organisatrice des TEOZ. Toutefois, il faut que nous prenions une hypothèse dans nos études. Celle que nous avons prise est qu'il n'y ait plus de TEOZ, puisque toutes les destinations assurées aujourd'hui par TEOZ sur Paris-Clermont le seraient par TGV. Nous aurions toujours les Paris-Nevers, les Moulins, les Vichy, les Clermont. Cela pose, je le reconnais, la question de Riom, qui n'est pas prévue en politique d'arrêt, mais qui a une desserte TER assez riche, et cela pose la question du scénario Ouest-Sud, où nous avons une desserte Nevers et Moulins centre qui serait plus faible en TGV, avec disparition des TEOZ. C'est effectivement ce que veulent dire nos hypothèses de desserte.

Sylvain CAILLOT : Je vais essayer de faire vite sur la question du positionnement d'une gare au niveau de Saint-Germain-des-Fossés.

Rapidement, une carte du territoire avec le relief, ce serait bien de situer Clermont-Ferrand, Vichy. Clermont-Ferrand est à peu près par ici, Vichy au-dessus, Saint-Germain-des-Fossés est un peu au-dessus. Donc, imaginons un scénario Ouest-Sud arrivant par là. Nous voyons que plus nous tendons vers le Sud, plus nous sommes confrontés à des reliefs difficiles. Donc, le positionnement actuel proposé dans le scénario Ouest-Sud est déjà optimisé, par rapport au franchissement de l'Allier qui est très délicat, puisque l'Allier est riche en termes de biodiversité, de paysages et de qualités naturelles, et aussi en termes d'implantation par rapport à ces contraintes topographiques.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Il y a de très nombreuses questions, je vous rassure, tout le monde pourra poser sa question. Nous avons encore beaucoup de temps.

Gérard MATICHARD, Europe-Ecologie les Verts : Je voudrais rappeler un certain nombre de choses, notamment dans quels choix de transport nous nous orientons et pour quel type de société. Il ne faudrait pas que notre emballement pour la vitesse occulte un certain nombre de points, à savoir l'opportunité de ce projet, cela a été un tout petit peu évoqué en début, mais après nous n'en avons plus parlé, et qui va payer.

Tout d'abord, ne pas perdre de vue que les transports de proximité représentent aujourd'hui 98 % des déplacements quotidiens. J'en déduis que le reste représente la LGV. Quant au choix qui a été fait par d'autres pays, et pas des moindres, les États-Unis, l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse, tous ces pays ont limité à 250 km/h leur vitesse, parce qu'ils estiment que les surcoûts engendrés donnent ensuite un gain négatif par rapport à la vitesse. Cela a été confirmé, y compris par la directrice de la stratégie de RFF, je cite : « Si on réalise un maillage fin du territoire en ligne à grande vitesse en favorisant les transversales et en assurant la qualité des correspondances et la régularité des horaires, une performance de 220 km/h semble suffisante. Cela permet de mieux maîtriser les consommations d'énergie et les nuisances sonores. » Ces propos sont aussi confirmés par le directeur de la SNCF, qui annonce que le développement du TGV passe au second plan, au profit du train au quotidien. Cela a même été entériné par le Sénat, lors du vote de son budget en 2011.

Donc, par rapport au financement, il serait intéressant aussi de parler d'un rapport, le rapport Mariton, un député qui, au mois de mai, dans le cadre du Schéma National des

Infrastructures de Transport, fait un état des lieux et pose un certain nombre de questions, notamment sur la surévaluation des prévisions de trafic. Il cite l'exemple d'Eurotunnel, où on s'est carrément trompé de plus de 50 %. Rappelons-nous, cela a conduit à la faillite d'Eurotunnel, il a fallu après faire appel au public pour éviter qu'Eurotunnel sombre pour de bon.

Ce rapport pose donc un certain nombre de questions intéressantes. Je ne comprends pas que cela ne fasse pas partie du socle pour alimenter la réflexion. Si nous suivons le projet actuel, il débouche carrément sur une privatisation des lignes LGV, ce qui n'est pas forcément de bon augure pour l'utilisateur qui verra forcément le prix du billet augmenter.

Dans les rapports, un deuxième qui a un titre un peu plus provocateur, qui s'appelle *FGV, faillite à grande vitesse*, c'est l'ouvrage qu'a écrit Marc Frésoz il n'y a pas très longtemps, cela date du mois de septembre, et qui en arrive un peu aux mêmes conclusions, à savoir qu'aujourd'hui, les services publics et l'État n'ont pas les moyens financiers de se payer ce type d'infrastructure. Pour exemple, cela voudrait dire que si nous suivons ce mode de financement, l'Auvergne paierait 1 milliard d'euros.

En résumé, je pense qu'il faut absolument mettre le paquet sur l'existant, remettre les transports sur de bons rails, prendre des exemples là où cela marche et pas forcément se précipiter. Ce n'est pas être anti-progrès que de poser ces questions, mais c'est essayer de réfléchir et voir comment, avec le maillage que nous avons, l'amélioration du rail, des machines roulantes, nous pouvons apporter un bon service public, y compris pour le fret qui n'est pas pris en compte dans le cadre de la LGV. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Jacques ROLLIN, usager : Je me situe entre Lyon et Roanne et j'ai de temps en temps besoin d'aller voir ma belle-famille à la Rochelle et ma fille qui est à Bâle en Suisse. Si je vous dis que les limites territoriales des départements des communes et des régions, je m'en fiche, j'ai besoin de transport pour aller partout et je pense que la plupart des Français ont besoin de cela.

Aujourd'hui, une remarque politique. Il existe un réseau au cœur de la France qui est acceptable pour partie. Nous pouvons tracer des trains de Paris, Orléans, à Vierzon, Bourges, Moulins et Clermont-Ferrand, ainsi qu'à Lyon. Nous pouvons aussi tracer des trains pour aller de Lyon à Tours, de la plaque tournante de Lyon à la plaque tournante de Saint-Pierre-des-Corps. Cela ne se fait pas. Il faudrait commencer par faire des choses normales, d'aujourd'hui, des petites choses avant de faire des grandes choses.

Maintenant, pour la LGV, je suis favorable à la LGV, elle se réalisera d'ici 2025, 2030 ou 2040 et par fractions, c'est certain, avec des phasages. Je pense que la fraction la plus nécessaire est de Lyon à Bourges. Nous pouvons diffuser, une fois que nous sommes à Bourges et je pense que, quel que soit le scénario, il faut retenir ce point clé, cette plaque tournante future de Bourges qui est au centre de la France par rapport à la limite Est-Ouest, mais pas par rapport à la limite Nord-Sud. Le point central, qui doit s'inscrire dans une œuvre complémentaire au POCL, c'est une transversalité et là, le deuxième point d'éclatement, de diffusion, c'est Montluçon.

Je souhaiterais que pour éclairer le débat public, vous nous présentiez un document que RFF élaborerait pour une part, nous disant les temps de parcours et les fréquences estimées de ville à ville, de grand centre à grand centre, associé à une proposition de la SNCF, que nous sachions vers quoi nous allons. Parce que si nous ne savons pas combien de TGV desserviront

Moulins, combien desserviront Nevers, combien desserviront Bourges, si nous ne savons pas exactement la politique des fréquences et la politique d'arrêt, nous nous battons pour rien entre les quatre tracés.

Voilà, je voudrais cette clarification et j'aimerais que la SNCF s'entende dire plusieurs fois qu'il ne faut pas qu'elle fasse ce qu'elle veut, comme elle veut, quand elle veut, mais qu'elle serve les usagers via les élus et les associations.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Oui, sur les dernières interventions, j'aurais juste voulu éclairer deux ou trois éléments, en particulier revenir sur les propos attribués à la directrice de la stratégie de RFF qui, je dois dire, étaient quand même sortis de leur contexte. La directrice de la stratégie de RFF ne dit pas que V220, c'est suffisant en France. RFF porte la position, qui lui est d'ailleurs demandée par l'État, de double priorité : la rénovation du réseau existant, priorité 1, et le développement du réseau à grande vitesse, priorité 2. Les deux ne répondent pas du tout aux mêmes enjeux. La rénovation du réseau existant, un contrat de performance a été signé entre l'État et RFF en 2008, ces 13 milliards d'euros investis sur le réseau existant d'ici 2015.

Chaque année, sur un peu plus de 3 milliards d'euros, ces dernières années en tout cas, d'investissements réalisés par RFF, plus de 2 sont consacrés aux réseaux existants. Donc, je ne voudrais pas qu'on croit que les LGV tuent le réseau existant. Non, il y a plus d'investissements sur le réseau existant aujourd'hui, dans un plan de rénovation d'une ampleur qui n'a jamais existé. Il y a plus de réseau existant que de lignes à grande vitesse. C'est le premier point. En termes de stratégie, cela ne répond pas aux mêmes enjeux. Nous avons effectivement d'un côté le transport de proximité, avec les propos qui ont pu être rapportés, et nous avons d'autre part le développement de réseau à grande vitesse pour des déplacements différents, pour le report modal depuis l'aérien. Pour faire du report modal sur Paris-Marseille, pour reporter le mode aérien sur le ferroviaire, je vous garantis que ce n'est pas à 220 km que ce sera réalisé.

Par contre, je reconnais que pour faire, pour prendre un exemple local, Moulins-Nevers, effectivement, le TER ou le TEOZ est suffisant et ne nécessite pas une LGV. Donc, l'idée de POCL est bien de répondre à des enjeux nationaux, du Paris-Clermont, du Paris-Marseille, du Paris-Lyon. Nous avons beaucoup d'effets que j'allais presque qualifier de collatéraux, mais si nous avons une amélioration sur Moulins-Bourges, je vous confirme que c'est collatéral. Nous ne sommes pas dans le cœur de cible d'une LGV à l'origine. Il n'empêche qu'il y a un bénéfice important dont il faut tenir compte. C'était donc le premier point, qui fait écho à plusieurs réflexions.

J'ai entendu parler de privatisation des lignes à grande vitesse. Là non plus, je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendus. Il y a des modes de financement différents, qui peuvent faire apparaître des partenaires privés, dans tous les cas. Le réseau ferroviaire français, c'est RFF qui en est propriétaire et c'est RFF qui le gère et qui en a la responsabilité finale.

Il y a eu un mot sur le fret. Je veux confirmer, pour le coup, que la ligne à grande vitesse POCL ne serait pas concernée par le fret, nous sommes uniquement sur un projet voyageurs. Néanmoins, il y aura des capacités, des sillons qui seront libérés sur le réseau existant, sur Paris-Orléans, Paris-Clermont. Ils pourront être réalloués et le fret peut évidemment en bénéficier à ce titre.

Le dernier point, il ne m'appartient pas de répondre pour la SNCF sur le souhait de fréquence.

Bruno de TRÉMIOLLES : Peut-être que le président répondra sur la SNCF.

Thomas ALLARY : En tous cas, je veux bien rappeler à nouveau que ce qui est exposé dans nos études, que vous pouvez retrouver intégralement sur les études que nous avons mises à disposition de la Commission, ce sont toutes les données que vous évoquiez en hypothèses, avec le seul objectif d'une comparaison possible entre scénario. Les hypothèses sont les mêmes dans tous les scénarios et c'est ce qui permet la comparaison des scénarios, ce n'est effectivement pas un engagement à ce stade sur un nombre de trains à l'horizon 2025.

Michel GAILLARD : Je voulais juste apporter un commentaire à propos du questionnement qui était adressé à la SNCF. Il est clair que le maître d'ouvrage, qui a saisi la Commission nationale du débat public, d'abord, c'est Réseau Ferré de France, ce n'est pas la SNCF, ce qui explique que c'est lui qui porte le projet qui est mis en débat, qui répond aux questions, etc.

Deuxième observation que je voulais faire, quand la Commission nationale a été saisie de ce dossier, elle a parfaitement compris que c'était un dossier d'infrastructure qui offrait une potentialité de service. C'est cette potentialité qui est expliquée par Thomas Allary, en termes de type de dessertes, de temps, etc., sachant qu'à l'horizon de la mise en service de ce projet en 2025, qui sera l'opérateur de ces lignes, comment sera sa politique commerciale, quels seront les matériels en circulation, vous voyez bien qu'il n'y a pas aujourd'hui, en dehors des réponses apportées par RFF en termes de potentialité qu'offre l'infrastructure, de réponse en termes de service commercial, concret, à l'horizon 2025. D'abord, est-ce que ce sera la SNCF ? Première question. Voilà ce que je voulais juste dire à ce sujet.

Bruno de TRÉMIOLLES : Le président Dufrègne voudrait s'exprimer.

Jean-Paul DUFRÈGNE, président du Conseil général de l'Allier : Merci. À la question oui ou non à la ligne à grande vitesse, pour moi, la réponse est oui. La réponse est oui, parce que c'est véritablement une question d'attractivité pour notre territoire. Je crois que si, demain, des territoires comme les nôtres n'étaient pas desservis par la grande vitesse, nous subirions un handicap important. Bien entendu, il ne faut pas que la grande vitesse soit le désert ferroviaire derrière, nous sommes bien d'accord.

En ce qui concerne la position du Conseil général, nous n'avons pas arrêté de scénario particulier parce que, là encore, nous pensons que le débat public doit nourrir les réflexions des uns et des autres et nous avons une dimension départementale. Il est évident que certains scénarios sont plus favorables pour certains secteurs du département. Donc, nous recherchons l'unité pour pouvoir déposer un cahier d'acteurs. Nous discuterons de cela et nous présenterons ces choses-là à notre session de décembre.

D'ores et déjà, nous avons pris quelques positions. Nous écartons le scénario Est. Nous souhaitons que les dessertes dans les variantes proposées se fassent par Roanne et non pas par Mâcon et nous affirmons la nécessité d'avoir des allers-retours, de quelque ville de l'Allier que ce soit, dans la demi-journée. Voilà les positions que nous défendons au niveau du Conseil général, mais nous ne prendrons pas de position pour ne pas radicaliser le débat sur tel ou tel scénario, mais au contraire pour que les arguments, petit à petit, et j'en ai encore entendus ce soir, puissent faire leur chemin.

Simplement, je voulais répondre à de Monsieur Jaccaud, qui a interpellé les élus, et je lui poserai la question suivante : pourquoi, dans le cadre d'une crise, ce serait des territoires comme les nôtres, qui souffrent déjà de handicap, qui seraient impactés ? Quand il a fallu

parler de l'autoroute, on disait : ce n'est plus à la mode, il faut penser ferroviaire parce que les 2 x 2 voies, ce n'est plus l'avenir. Aujourd'hui, parce que nous sommes dans une crise, il faudrait que nous renoncions à la grande vitesse pour nos secteurs. Cela pose des questions de financement, effectivement, et les questions de financement doivent être abordées dans le cadre d'une solidarité nationale. Nous ne devons pas écarter les pistes de financement également européen, mais nos territoires ne doivent pas payer la crise en priorité. Voilà quelques mots que je souhaitais partager avec vous.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Guylaine FRUCHON, directrice des affaires territoriales à la SNCF Auvergne : Comme la SNCF a été citée, je voulais vous préciser un peu notre rôle. La SNCF s'exprime en tant qu'exploitant actuel des LGV et pas plus. Globalement, la SNCF soutient ce projet, puisque nous en avons été un peu les initiateurs il y a quelques années et nous continuerons à le soutenir, pour qu'il ait les meilleures chances d'aboutir. Je voulais saluer le travail de RFF, qui a proposé un dossier vraiment excellent et la majorité des données, nous les partageons avec RFF.

Je voulais rappeler que la SNCF, pour l'instant, n'a pas d'opinion ou d'expression sur les tracés, mais que nous proposerons un cahier d'acteurs, sans doute début novembre. Ensuite, je rappellerai que ce dossier s'appuie sur deux piliers, d'une part la désaturation et l'exploitation ferroviaire. Nous ne pouvons pas continuer à développer le transport ferroviaire actuellement en France si l'axe majeur continue à être saturé. C'est la première exigence du dossier.

Ensuite, pour désaturer, pour réussir ce projet, donc arriver à le financer, il faudra des voyageurs, comme l'a expliqué très bien Thomas Allary. Donc, pour nous, un des critères essentiels est la vitesse, c'est-à-dire que 50 ans après la première mise en service de lignes à grande vitesse, nous estimons très important de passer à une vitesse supérieure, en l'occurrence nous demandons l'étude de V360 (360 à l'heure), alors que nous roulons actuellement à 300 ou 320 à l'heure.

Ensuite, sur le sujet des dessertes, comme disait Monsieur le président, évidemment, la SNCF définit ses dessertes quelques années avant la mise en service de la ligne, et pas dès maintenant. Donc, à l'horizon de la mise en service, quelques années avant, nous définirons quels sont les objectifs de dessertes en termes de fréquence pour chaque ville. Ce que nous voudrions, c'est que déjà les villes soient groupées pour avoir un potentiel suffisant de dessertes, et puis desservir les gares centre. Je sais que RFF a un petit graphique qui permet d'illustrer, d'une ville à l'autre, en fonction du chapelet de villes, le nombre de dessertes. Cela illustre très bien ce que la SNCF souhaite.

Puis, pour les gares, nous voudrions qu'il n'y ait pas de zones d'ombre, c'est-à-dire qu'aucune gare soit moins bien desservie qu'actuellement, que le progrès soit partagé par tous et notamment en gares centre. Voilà ce que je voulais dire.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Y a-t-il une réponse à apporter sur le petit graphique ?

Thomas ALLARY : À la base, ce n'est pas un graphique pour montrer ce que veut la SNCF, c'est un graphique pour expliquer comment on construit une hypothèse de dessertes. En fait, c'est pour montrer qu'il y a plusieurs solutions pour desservir un chapelet de villes. Là, nous voyons que, par exemple, dans la première solution, nous avons identifié quelques villes entre un point A et un point B. Si nous faisons une desserte qui prend toutes ces villes au

passage, nous aboutissons à un maximum de potentialités, puisque nous ajoutons tous les voyageurs dans chaque ville. Exemple, cela peut donner 13 allers-retours par jour.

Si, dans un deuxième exemple, nous faisons une politique de dessertes différentes, c'est-à-dire que nous allons plutôt au bout de la ligne chercher les deux petites villes, puis nous prenons les trois au milieu avec une autre desserte. Cet éclatement de dessertes, nous ne le faisons pas pour le plaisir, l'idée est de maximiser le total ou de répondre à des contraintes techniques géographiques. Donc, évidemment, comme nous avons moins de villes desservies à chaque fois, cela diminue les potentialités, en l'occurrence pour les deux dernières villes, qui en ont 19 au lieu de 13, et pour les trois du milieu qui en ont 4, mais cela peut être nécessaire pour une raison ou une autre.

Troisième exemple, pour montrer qu'il peut y avoir encore d'autres solutions : la première ville serait desservie directement et elle aurait par exemple deux allers-retours par jour, puis les autres villes en chapelet et là, nous aboutirions à 12.

Cela montre comment une desserte peut être construite et comment nous arrivons à des différences entre un point A et un point B, que vous pouvez très bien imaginer être Paris et Clermont-Ferrand par exemple. Cela donne des dessertes différentes. À nouveau, l'idée, pour RFF, quand nous avons construit des estimations, était de maximiser le nombre de dessertes pour chaque ville, dans chaque scénario, en travaillant de façon un peu itérative, en trouvant des tas de modèles pour essayer d'avoir un maximum de dessertes pour chacun, dans chaque scénario.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Bernard ROUAULT, usager de la SNCF : La SNCF fait actuellement des communications pour nous dire qu'au 11 décembre, les horaires vont changer, d'aller voir sur Internet pour voir les nouveaux horaires. Quand on va sur Internet, on s'aperçoit qu'on n'a plus les TEOZ à Moulins. On nous propose des circulations par Vierzon, par Lyon, par Dijon, avec des temps de parcours de 5 heures. Donc, moi, je ne comprends plus, je ne sais pas ce que la SNCF veut. Est-ce qu'on veut continuer à desservir Moulins ou pas ? Et là, c'est dans deux mois, ce n'est pas dans 15 ans.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Je ne suis pas certain que nous soyons dans le cœur du sujet.

Florent SAINTE FARE GARNOT, maire de Nevers : Mesdames Messieurs, je voudrais d'abord saluer le maire de Moulins et le remercier de nous accueillir dans sa ville, saluer tous les élus qui sont présents, le président du Conseil général, les différents maires et surtout saluer la salle, l'ensemble des acteurs qui ont fait le déplacement et qui témoignent de leur intérêt pour ce projet.

Nous débattons, voilà maintenant 15 jours que nous sommes en train de sillonner les routes de France, nous nous sommes déjà croisés, nous avons déjà entendu les uns et les autres et je voudrais vous dire, au nom de la position commune que nous avons arrêtée avec la ville de Bourges, la ville de Moulins et la ville de Nevers, que la question principale que nous nous posons est au fond le chemin, l'accord politique qui permettra la réalisation de ce projet. Nous partons de l'idée que, dans le contexte qui est le nôtre, il n'est absolument pas acquis que celui-ci puisse voir le jour. Je partage les arguments qui ont été avancés, notamment sur le plan budgétaire.

En tant que militants de ce projet, il est de notre responsabilité de créer les conditions de son succès. De ce point de vue, quelques idées extrêmement simples : nous devons écarter les solutions qui sont inacceptables pour une partie du territoire concerné. Pourquoi ? Parce qu'en tant qu'inacceptables, elles sont par définition impossibles. Elles ne permettront pas un accord politique large et, de ce fait, elles ne permettront pas de trouver les conditions d'un financement.

Je voudrais appeler tous les acteurs à la lucidité sur ce projet. Nous avons l'exemple, en ce moment même, d'un débat qui a échoué, faute d'avoir su faire émerger les conditions d'un accord. C'est le projet Nice-Marseille. Celui-ci est condamné de n'avoir pas su créer les conditions de l'unité.

Alors, quels sont les deux scénarios qui sont impossibles, parce qu'inacceptables ? D'abord le scénario Ouest-Sud, dont je voudrais dire ici, à Moulins, qu'il propose deux trains par jour avec l'abandon des TEOZ et condamne la ville de Nevers et la ville de Moulins à vivre dans un cul-de-sac ferroviaire. À ce titre, ce tracé est inacceptable.

(Applaudissements)

Mais je dis à mes amis qui se sont exprimés en faveur d'Ouest-Sud que parallèlement, nous considérons qu'Est est inacceptable, parce que la région Auvergne n'est pas prise en compte dans son intérêt territorial.

Je conclurai en vous disant qu'au fond, le temps des expressions initiales est passé. Nous avons, ces 15 derniers jours, eu l'occasion de formuler nos positions initiales. Nous entrons dans le temps où il faut que chacun fasse le bouger nécessaire pour que l'accord soit possible. Laissons de côté les scénarios de l'impossible et travaillons autour de la proposition qui est portée aujourd'hui par Moulins, Bourges et Nevers solidairement, Ouest ou Médian par Roanne, avec trois idées : Roanne doit être desservie, je le dis ici de manière extrêmement claire ; ensuite, des garanties explicites et des engagements doivent être pris pour que la ville d'Orléans voit ses demandes prises en considération ; enfin, Monsieur le maire de Clermont, des engagements explicites et convaincants pour que la liaison Clermont-Ferrand Lyon soit garantie dans les termes demandés par la ville de Clermont.

Dans ces conditions, qui sont celles de la raison, nous allons réussir.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne, en charge des transports : Je voulais faire quelques remarques et poser une série de questions. D'abord, sur ce dossier, on comprend bien que deux logiques existent, et c'est tout à fait normal. Il y a une logique purement financière et celle de relier le plus rapidement possible Paris à Lyon. Puis, il y a une deuxième logique, il me semble que c'est de notre responsabilité en tant qu'élus sur un territoire, qui est celle de l'aménagement des territoires.

D'abord, une petite remarque, il serait bien qu'à un moment ou un autre, pas seulement ici dans cette salle mais globalement, on se pose la question de la notion de temps. J'ai cru voir, sur les différents projets, les différents tracés présentés, qu'en fait, les Parisiens pour aller à Lyon ou les Lyonnais pour aller à Paris mettraient au mieux cinq minutes de moins, au pire dix minutes de plus. Avec la mise en place du nouveau service 2012, entre Bordeaux et Lyon, nous devrions mettre 40 mn de plus à peu près sur les trains, les transversales qui existent aujourd'hui. Donc je crois qu'il faudra bien, à un moment ou un autre, que nous nous posions cette question sur la notion de temps.

D'autres territoires vont être traversés, entre Paris et Lyon, qui verront leur temps de parcours, pour aller sur Paris ou sur Lyon, divisé par deux. Par exemple, c'est le cas sur le bassin montluçonnois où, dans le meilleur des cas, on pourrait passer de 3 h 40, 3 h 50 même prochainement, à bien moins de 2 h 00. En termes de notion de temps, je crois qu'il faut qu'on regarde cela.

Très rapidement, pour l'Auvergne, les temps vers Paris, un seul scénario, c'est le scénario Ouest-Sud. Alors, il faut en effet comparer des choses comparables, c'est-à-dire les temps théoriques, ils sont bien partout, mais cela a été réaffirmé tout à l'heure. Un : ce scénario, donc, permet de mettre toutes les villes de la région Auvergne à 2 h 00 ou moins de 2 h 00. C'est aussi ce scénario qui facilite les échanges avec Lyon. Je crois que c'est cela qu'il faut regarder en priorité. Il faut savoir que Lyon, c'est le premier pôle d'échange pour la région Auvergne, pour l'ensemble du territoire auvergnat. Nous avons plus d'échanges avec la région Rhône-Alpes et avec Lyon qu'avec la région Auvergne. Donc, c'est intéressant et j'aimerais bien que, dans les temps, on nous donne un tableau avec l'ensemble des temps pour toutes les villes de la région Auvergne sur Lyon.

Sur l'aménagement du territoire, j'entends, il y aurait des scénarios qui seraient extrêmes. Je disais tout à l'heure aménagement du territoire, et la première diapositive le montre très bien, si nous regardons l'axe Ouest-Sud, finalement, c'est l'axe central, quand nous regardons les zones qui ne sont pas desservies par la ligne à grande vitesse, c'est l'axe central quand nous intégrons l'Ouest du Massif central et le Limousin.

J'aimerais bien que soit pris en compte dans le coût, j'entends bien, nous ne sommes que sur le projet LGV et non pas sur le projet Transline, mais j'aimerais qu'on regarde... Il y a un double financement, en quelque sorte. Si nous avons une gare nouvelle en cœur d'Allier, nous avons une partie du projet Transline qui est financée. Le projet Ouest-Sud est plus cher, je suis d'accord avec cela, mais la partie gare nouvelle est un financement qui pourrait servir demain pour le Transline. J'aimerais bien aussi que ce soit comparé.

Enfin, deux points sur le rôle de la gare nouvelle ou plutôt l'interconnexion ferroviaire. Il est important et indispensable d'avoir une vraie intermodalité, c'est-à-dire des trains qui vont sur une gare nouvelle, des trains régionaux, cela me paraît évident. Cela permet quand même d'avoir beaucoup plus de TGV, avec une gare nouvelle, mais cela mériterait d'être regardé de plus près. Il me semble qu'il y avait des éléments comme cela.

Par contre, cela me pose une question et j'aimerais avoir une précision là-dessus. Si nous ne sommes pas sur la gare nouvelle, si nous sommes sur Nevers et Moulins, c'est-à-dire le projet Ouest et ces projets-là, nous allons donc être sur des réseaux existants. Cela va poser le problème du devenir des TER, où nous avons besoin de développer énormément, des trains TEOZ, cela a été dit, et aussi du fret, parce qu'il va y avoir les deux qui vont circuler sur les mêmes lignes. Donc, j'aimerais savoir si cela a été pris en compte.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary, pourriez-vous apporter quelques éclaircissements ?

Thomas ALLARY : Oui, je vais peut-être les prendre dans l'ordre. Je crois comprendre dans vos propos que le scénario Ouest-Sud serait le seul qui permet de réaliser des gains importants pour les liaisons avec Lyon. J'ai cru comprendre cela. Nous l'avons montré tout à l'heure, je voulais parler des temps de parcours de Moulins, puisque nous sommes à Moulins, je m'appuie sur cet exemple. Les temps de parcours entre Moulins et Lyon sont quasiment équivalents dans tous les scénarios, avec des hypothèses de fréquence relativement équivalentes. J'entends bien que vous demandez l'exercice pour toutes les villes de l'Allier et

c'est fait, chaque fois que nous allons dans une ville différente, mais il n'existe pas de tableau global de toutes les correspondances permises par POCL. Il serait gigantesque, compte tenu du nombre de possibilités offertes. Donc, nous essayons d'être le plus judicieux possible dans chaque ville. Nous le voyons ici pour Moulins. Lyon, les temps de parcours sont relativement équivalents et sur la fréquence, c'est exactement le même principe, mais c'est ce qu'on retrouve pour la très grande majorité des villes d'Auvergne ou d'ailleurs, tout le centre de la France en général.

C'était intéressant d'entendre que le scénario Ouest-Sud est le seul, géographiquement, qui serait au milieu de la zone blanche que nous identifions tout à l'heure. C'est possible, mais à nouveau, je rappelle que le projet repose sur deux piliers. C'est peut-être important de le dire : nous ne ferons pas ce projet si ces deux piliers ne sont pas équilibrés. Le projet ne sait pas marcher sur un seul de ces deux piliers. Si nous ne faisons que l'aménagement du territoire, cela ne marchera pas, ce sera trop cher pour le bénéfice apporté. De la même façon, si nous ne faisons que le doublement de Paris Lyon, nous avons des difficultés de coût par rapport à ce que cela apporte.

Tout l'intérêt de POCL est justement d'avoir ces deux piliers, de mutualiser les coûts et d'additionner les avantages. C'est comme cela que nous créons un projet qui a une utilité pour la collectivité dans son ensemble. Il faut vraiment toujours garder ces deux piliers à l'esprit et les équilibrer le plus possible.

J'entends la nécessité ou l'intérêt pour intégrer le coût d'un barreau Est-Ouest dans POCL, ou inversement, je ne sais pas, juste un mot sur ce sujet-là. Le barreau Est-Ouest est un projet qui est mentionné dans le Grenelle de l'environnement. On ne sait pas ce que c'est, et l'État aujourd'hui n'a pas dit les fonctionnalités qu'il attendait de ce projet. Il n'existe pas de commande avec une définition d'objectifs pour ce barreau. Nous ne savons pas quel objet ferroviaire est le barreau Est-Ouest. Plusieurs personnes ont des idées, on nous parle de fret, de voyageurs, de faire du Bordeaux Lyon, du Chagny-Tours, voire du Chagny-Caen. On ne sait pas ce qu'est le barreau Est-Ouest. Donc, de toute façon, comme il est censé se réaliser après POCL, méthodologiquement, il serait faux de l'inclure dans les études, mais en plus, si nous voulions le faire, je ne sais pas quoi inclure dans les études. Le barreau Est-Ouest n'existe pas.

Sur ce que vous avez appelé l'interconnexion ferroviaire, j'ai cru comprendre la capacité d'avoir des correspondances en gare nouvelle avec plus ou moins de TGV. Là aussi, nous avons donné des exemples tout à l'heure. À nouveau, la gare nouvelle, selon la localisation et selon les scénarios, peut offrir ou non des avantages territoriaux. Je disais tout à l'heure que c'est selon ce que les acteurs locaux peuvent en faire.

En termes ferroviaires, dans tous les scénarios, il existe de toute façon une ou des gares de correspondance avec des trains province-province qui peuvent faire Lyon Lille, par exemple. Alors, elle sera à Moulins-Vichy dans certains cas, à Nevers dans d'autres, à Bourges pour certaines autres destinations, cela dépend. Si nous regardons par exemple un Moulins-Marseille, dans certains cas, la correspondance sera plutôt à Moulins-Vichy, d'autres fois à Nevers, mais en termes de fréquence, nous retrouvons bien à peu près le même potentiel dans tous les scénarios, quelle que soit la gare de correspondance, en l'occurrence.

Le dernier point, je crois comprendre que c'est dans un scénario Ouest, Médian-Ouest où le raccordement est plus au Nord sur la ligne Paris-Clermont. Je crois comprendre que la question porte en fait sur la capacité de l'existant à pouvoir additionner les futurs TGV, les TER et le fret. Comme les TGV remplaceraient intégralement les TEOZ, nous avons une substitution complète et aujourd'hui, nous n'avons pas identifié de problèmes de saturation à terme sur l'axe. Donc, a priori, nous n'en avons pas.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean TAILLARDAT, Office national des forêts, département de santé des forêts : Évidemment, vous attendez un plaidoyer pour la forêt, qui est très concernée et dont personne ne parle vraiment dans ces discours, ce qui me dérange beaucoup. Je travaille sur les problèmes sanitaires des forêts depuis maintenant vingt ans, depuis qu'est créé le département en santé des forêts, et depuis trente ans, sur les forêts de l'Allier qui sont concernées par le tracé. Le tracé est assez flou, mais nous découvrons quand même que sur ce tracé, sont concernés trois massifs majeurs, la forêt de Tronçais, bien sûr, la forêt de Dreuille et la forêt de Grosbois, plus le vignoble de Saint-Pourçain dont personne ne parle, comme si c'était une banalité du département de l'Allier. Donc, c'est quand même incroyable de voir que l'Allier, chaque fois, met en avant ses grands environnements forestiers et son vin et que personne aujourd'hui ne s'intéresse à la question, ou du moins en pointillés.

Pour vous dire que la forêt depuis trente ans a subi des dégâts assez considérables. Il y a déjà eu deux tempêtes, 1982 et 1999. Il y a des prélèvements intempestifs pour réduire le gouffre financier que représente la filière forestière et aujourd'hui, il y a des dérèglements climatiques inexorables que je constate régulièrement depuis 20 ans et qui sont des vraies réalités. Aujourd'hui, nous n'avons plus un seul chêne dans nos forêts qui est considéré comme un chêne de référence, c'est-à-dire un chêne qui à son feuillage complet sur toute sa hauteur.

Bien sûr, vous imaginez qu'une emprise de TGV dans un patrimoine aussi fragile que les forêts domaniales, qui sont des forêts de hautes futaies avec des arbres très longs et souvent sujets aux coups de vent, vous imaginez, je considère que les emprises aujourd'hui seront multipliées par deux au niveau impact du tracé du TGV dans ces forêts. C'est une évidence. C'est-à-dire qu'on doublera la surface concernée par la dégradation des écosystèmes forestiers, qui sont excessivement fragiles. Cela veut dire qu'il y aura des évapotranspirations plus fortes, des coups de vent plus forts et que ces forêts tomberont comme des quilles, comme elles sont tombées sur les deux dernières tempêtes qui nous ont ravagé une partie de Tronçais, une partie de Grosbois et une partie d'autres massifs forestiers. Voilà le premier problème, qui est un problème absolument fondamental.

Maintenant, c'est vrai qu'à chacun son combat. Quand, dans le département de l'Allier, il y en a qui s'intéresse à classer Tronçais au patrimoine mondial de l'humanité, d'autres veulent y faire passer des TGV et autres trains. Alors, à chacun son combat. Maintenant, le mien, c'est effectivement de préserver la forêt et de montrer à quel point cet environnement est fragile.

La troisième chose est de savoir que notre civilisation sera la première depuis les défrichements à modifier les contours de ces forêts qui n'ont jamais été touchées, absolument, depuis le Moyen-âge. Voilà, nous aurons au moins transmis à nos enfants cette particularité d'avoir attaqué ce patrimoine forestier qui, jusqu'à maintenant, faisait l'apanage du département de l'Allier. Alors, je demande aux bourbonnais de se révolter un peu contre cela, ceux qui ont encore une âme, une vraie âme de citoyens, une vraie âme de protecteurs de la nature. Je voudrais à ce titre citer un poète et visionnaire, écrivain, François René de Chateaubriand qui, en 1891, au voyage en Amérique, disait dans son livre : « Les forêts précèdent les civilisations, les déserts les suivent ».

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Nicole TABUTIN, adjointe au maire de Moulins, conseillère générale : Je voudrais intervenir sur un certain nombre d'interventions. J'ai entendu dire que les scénarios de tracé choisis pour la LGV doivent être favorables à nos trois villes. Pour cela, on dit aussi qu'il faut

écarter le tracé Est, qui est défavorable à l'Ouest du département. Le tracé Ouest-Sud serait favorable. Moi, j'ai vu sur la carte qu'avec le tracé Ouest-Sud, nous n'aurions que deux trains qui desserviraient la gare Moulins centre par jour. Si on appelle cela être favorable à Moulins, écoutez, nous ne devons peut-être pas avoir la même définition du mot favorable.

Je voudrais aussi revenir sur quelque chose. J'ai entendu dire qu'il fallait prendre en compte que la gare nouvelle ramènerait un équilibre dans le financement de la ligne Ouest-Sud. Ce qu'on oublie de dire, c'est que s'il y a le tracé Ouest-Sud, je ne vois pas pourquoi la région Bourgogne financerait. Certes, je prends acte pour le Limousin et, là-dessus, nous ne pouvons être que d'accord, mais vous l'avez rappelé, il y a deux piliers : le doublement de la ligne Paris Lyon et l'aménagement du territoire. En cela, restons lucides, restons réalistes. Si nous voulons que la LGV se fasse, ce n'est pas en écartant toute une région qui est prête à financer la ligne LGV que nous y arriverons. Défendre Ouest-Sud, c'est condamner tout simplement la LGV dans l'Allier.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMOLLES : Merci beaucoup.

Gilbert CHAMPAGNE : Je suis simple citoyen, contribuable, ami de la nature et futur riverain potentiel de la ligne grande vitesse, car j'habite et détiens une exploitation agricole avec diversification touristique, au cœur même des trois tracés qui impactent toute la zone entre Loire et Allier, soit tout le Sud nivernais.

Après ce que j'ai pu constater jusqu'à maintenant, les réunions du débat public s'orientent quasi uniquement sur des choix de tracés avec des affrontements des élus et des responsables aggro, comme j'ai pu le constater à Clermont-Ferrand, chacun revendiquant sa ligne, sa gare ou son TGV dans sa gare, tout cela comme si ce projet était acquis et que l'opportunité même de ce projet ne valait pas le coup d'être posée, parce que c'était évidemment du bonheur pour tout le monde.

Or deux grandes questions semblent ne pas trop préoccuper les élus jusqu'à présent, car ils en parlent peu, ce sont le coût et les impacts environnementaux. Le coût du projet est phénoménal, de 12 à 14 milliards d'euros. Qui paye, dans une société engluée dans une crise durable ? L'État semble réservé, la SNCF voit ses lignes TGV non rentables et déficitaires, Réseau Ferré de France est très endetté et vous, Messieurs les élus locaux, vous sentez-vous à même de faire face à la grosse part de financement qui va vous revenir ? Êtes-vous prêts à vous retourner vers vos électeurs plus tard et leur demander : « Maintenant que vous avez le TGV, il faut payer ». Je ne m'étendrai pas sur les impasses budgétaires que vous serez obligés de faire.

Au niveau environnemental, sur l'entre Loire et Allier, c'est une catastrophe. Il suffit de voir les schémas de tracés de Réseau Ferré de France, dont les impacts sur le milieu physique, humain et naturel sont qualifiés d'assez forts. Ce ne sont pas les écologistes qui le disent, mais c'est bien Réseau Ferré de France. Au niveau du débat public, cela n'apparaît pas, tout comme le nombre de TGV journaliers que les riverains auront du mal à compter, ni même le nombre de décibels que chacun subira.

Quant à l'ampleur du chantier et de sa durée, c'est le vide. Les nuisances écologiques sur le milieu, pouvez-vous nous en dire quelques mots ? Il me semble, je peux me tromper, qu'il faudra 20 ans de service de lignes pour équilibrer le bilan carbone. Cela vous fait quoi ?

Alors, Messieurs les élus et autres responsables, s'il vous plaît, essayez de rester zen et lucides avec ce projet. L'intérêt général n'est pas forcément celui auquel vous pensez. Alors, n'allez pas plus vite que le TGV.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Voulez-vous prendre la parole, Monsieur Allary, sur la durée du chantier, sur le bilan carbone ?

Sylvain CAILLOT : Oui, il nous reste du temps d'étude pour répondre plus précisément. Une précision sur les options de passage que nous voyons, parce que j'ai entendu deux interventions. Évidemment, les options que nous présentons font au minimum 10 km de large, mais en réalité, l'emprise moyenne du projet est plutôt 100 m de large. Les effets d'optique, faites attention à cela, l'emprise réelle sera bien moindre que ce qu'on représente sur nos cartes.

Ce que nous présentons aujourd'hui, ce sont des options de passage, des secteurs dans lesquels, à l'avenir, nous allons chercher à insérer la ligne. Nous ne pouvons pas nier qu'à l'endroit où nous passerons, il y aura effectivement des effets, nous aurons une emprise qui prendra des terrains agricoles ou réservés à d'autres usages, comme la forêt. Donc, évidemment, un projet de ligne n'est pas neutre en termes d'effets sur l'environnement.

Une grande partie de son fondement est que nous sommes l'investissement fait en termes de travaux avec, à plus long terme, des bénéfices grâce au report modal. Un des grands bénéfices qui justifient que l'État promeuve le développement des réseaux à grande vitesse, c'est le report modal, de la voiture vers le train et surtout, encore plus, de l'avion sur le train. D'où l'intérêt des dessertes grande vitesse sur de longues distances.

Nous avons fait l'exercice dans le cas de la LGV Paris Orléans Clermont Lyon. Nous nous sommes inspirés d'un bilan carbone réalisé de manière beaucoup plus précise dans le cadre de la LGV Rhin-Rhône. Nous avons réutilisé des éléments qu'ils avaient constatés dans leur projet, qui est maintenant réalisé, et nous avons appliqué les mêmes ratios sur notre projet. Nous trouvons un équilibre entre le coût d'investissement, les bulldozers qui vont fonctionner le temps du chantier. Ensuite, chaque année, nous aurons donc moins de voitures, moins d'avions pour les mêmes déplacements et une économie de gaz à effet de serre. Au bout de, en fonction des scénarios, 14 ou 21 ans, nous retrouvons l'équilibre. Au-delà de ce temps, c'est du bénéfice. Tous les ans, c'est du carbone économisé pour longtemps.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le maire de Clermont voudrait s'exprimer.

Serge GODARD, maire de Clermont-Ferrand : Je crois que le président Gaillard a opportunément rappelé qu'un débat public était le lieu où élus, citoyens et associations pouvaient exprimer leurs attentes, leurs soucis, leurs projets et aussi leurs craintes, parfois. Je crois qu'il faut que le débat public reste dans ce domaine. Je crois aussi que la ligne Paris Orléans Clermont Lyon est une ligne qui a pour origine la nécessité de doubler la ligne Paris-Lyon mais qui, et c'est une opportunité à saisir, doit être aussi une ligne propre à l'aménagement du territoire.

Pourquoi ? Je voudrais exposer ici le point de vue des Clermontois. En ce qui concerne Clermont, notre volonté est à la fois une liaison avec Paris en moins de 2 h 00 et avec Lyon en 1 h 15 environ. Pour Lyon, il s'agit d'engager son ouverture vers l'arc atlantique, vers l'Ouest et donc, vers Clermont. Pour Clermont, il s'agit de s'inscrire dans un développement intermétropolitain avec une métropole européenne, Lyon, avec laquelle nos échanges économiques sont quatre fois supérieurs à ceux que nous avons avec Paris.

Cette idée est partagée par de nombreuses collectivités d'Auvergne et de Rhône-Alpes, avec lesquelles nous avons travaillé, Laure Deroche l'a rappelé tout à l'heure, afin de mener un front commun dans ce débat. Parmi les agglomérations françaises, Clermont est le 12^e espace

urbain de France, avec plus d'un demi-million d'habitants qui vivent à moins d'une demi-heure du centre-ville de Clermont.

Vous comprendrez bien que dans ces conditions, pour nous, la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon doit irriguer l'espace urbain clermontois au plus près, c'est-à-dire le plus au Sud possible et à l'Ouest le plus possible. C'est une nécessité, je crois, à laquelle nous n'échapperons pas. J'ai dit le chiffre d'un demi-million d'habitants qui vivent à moins d'une demi-heure du centre-ville Clermont mais, autour de ce centre-ville et dans un rayon de moins d'une heure, il y a 800 000 habitants qui vivent, qui travaillent, 35 000 étudiants et je pourrais vous donner d'autres chiffres encore plus importants.

Les autres scénarios présentent un risque que nous ne pouvons pas prendre au passage. C'est un passage en tout cas par Mâcon qui nous semble être une catastrophe, car il évite l'Auvergne, il évite le centre de la France. Il ne jouerait pas son rôle d'aménageur du territoire et il nous empêche nous, Clermontois, mais Moulinois, je pense que ce serait pareil, une liaison convenable avec Lyon et nous en avons tous besoin.

Le scénario Ouest-Sud permettrait peut-être de disposer d'une gare TGV, à discuter et à regarder de très près. Je me retourne vers Luc Bourdige, il faut que nous regardions cela de près.

Mais les autres scénarios me posent quand même un certain nombre de questions. J'ai vu tout à l'heure et j'étais un peu inquiet, je me tourne vers Monsieur Allary, on ne parle plus de 1 h 15 pour Clermont-Lyon, mais on dit 50 mn de moins. Compte tenu des horaires actuels, nous sommes très loin de 1 h 15. Là, j'aimerais commencer à comprendre.

Il me semble que, compte tenu de la structure de la ligne, je suppose que vous avez emprunté, Monsieur Allary, la ligne qui va de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, pour rejoindre, et qui serait utilisée comme barreau de liaison pour Clermont, je ne vois pas très bien comment cette ligne peut être aménagée, sinon à être retracée complètement. Ce n'est pas une simple électrification qui résoudra le problème. Le temps de parcours Saint-Germain Roanne est de l'ordre de 1 h 00, si mes souvenirs sont bons, sur une voie tortueuse. Je ne vois pas comment nous pourrions réduire si nous mettons déjà 1 h 00 de Saint-Germain à Roanne, comment nous irons de Clermont à Lyon en 1 h 15.

Là aussi, une question importante se pose, et j'en termine simplement pour dire qu'au nom de la plaque urbaine clermontoise, une infrastructure ferroviaire qui passerait à plus de 120 km de Clermont serait sans doute une sorte de défi. Peut-être peut-on faire mieux, mais c'est une sorte de défi. Là, les 800 000 habitants que je citais tout à l'heure se trouveraient à moins d'une heure de la gare intermodale, qui pourrait offrir une meilleure desserte pour les agglomérations de l'Auvergne et pour l'Auvergne tout entière.

Donc, pour l'instant en tout cas et jusqu'à plus amples informations, à moins que nous ayons des informations particulièrement rassurantes, c'est bien ce scénario Ouest-Sud que nous préférons.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je vais laisser Sylvain revenir après sur le détail des temps de parcours qui permettent effectivement d'assurer les temps annoncés, donc direct, sans arrêt, 1 h 15 dans le scénario Ouest-Sud, arrondi, théorique, et 1 h 20 dans les autres scénarios pour Clermont-Lyon par les variantes Roanne. Je confirme les données et nous allons l'expliquer juste après en donnant le détail, tronçon par tronçon, avec les vitesses. Nous allons essayer de

le faire de façon détaillée et claire. Le 50 mn de moins que vous voyiez tout à l'heure est un discours qui permet de dire : c'est valable dans tous les cas, dans tous les scénarios. Je vous concède que c'était une approximation. Ce sont bien les données qui sont dans le dossier qui sont valables.

En termes de correspondance, je voudrais peut-être revenir à nouveau sur les fréquences estimées à ce stade, donc sur Moulins, puisque nous sommes à Moulins. À nouveau, quelle que soit cette éventuelle gare de correspondance, où que nous allions la chercher, les fréquences estimées, reprenons l'exemple d'un Moulins-Marseille, sont sensiblement les mêmes. Si nous prenons un Moulins-Roissy-Lille, par exemple : nouvelle destination, deuxième ligne, à nouveau nous sommes à peu près sur le même niveau de correspondance possible.

Donc idée, en tout cas pour nous, acteur ferroviaire, n'est pas où est cette gare. La question est : que permet la gare ? La gare permet sensiblement les mêmes fréquences et sensiblement les mêmes temps de parcours. Moulins-Roissy, avec les correspondances, nous sommes entre 2 h 00 et 1 h 45 selon les scénarios. Si nous reprenons le Moulins-Marseille, c'est entre 2 h 25 et 2 h 40. Il y a des différences, vous les voyez mais, à nouveau, nous ne sommes pas sur de choses totalement fondamentales à ce stade.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Il y a, je crois, quelques questions écrites.

Sylvain CAILLOT : Pour compléter la réponse sur l'itinéraire Clermont-Ferrand - Lyon, nous avons ici la représentation de l'option de passage, le trait vert épais du scénario Ouest-Sud, dans cette image. Ensuite, vous voyez l'itinéraire du TGV, partons de Clermont, nous utilisons la ligne existante vers le Nord, nous remontons jusqu'à Vichy sur le réseau existant, nous passons Saint-Germain-des-Fossés, nous remontons encore un peu au Nord et là, nous croisons l'option de passage. Nous avons besoin d'un raccordement, qui est un petit peu compliqué dans le cadre de ce scénario, puisqu'il se surajoute à une contrainte de franchissement de l'Allier à cet endroit, d'un raccordement de Paris-Clermont. Donc, nous rajoutons encore le raccordement Clermont Lyon. C'est un peu compliqué, ce qui fait que là, nous avons un raccordement qui fait une quinzaine de kilomètres, à 230 km/h, la montée en vitesse du train, donc parcourus en 4 mn. Ensuite, nous sommes sur la ligne à grande vitesse proprement dite. Là, le train peut monter en vitesse, aller jusqu'à 320 km/h. Il a un parcours de 120 km dans ce scénario. Cela se convertit en 24 mn de temps de parcours. Ensuite, il rejoint le réseau à grande vitesse existant au droit de Montanet. Pour accéder à Lyon Part-Dieu de ce point, cela prend à peu près 12 mn avec les caractéristiques du réseau existant.

L'autre cas de parcours Clermont-Ferrand Lyon, qui est proposé dans les trois autres scénarios, reprend à peu près les mêmes principes, mais dans des modalités un peu différentes. En partant de Clermont-Ferrand, nous avons un parcours qui fait Clermont-Vichy de la même manière. À Saint-Germain-des-Fossés, nous prenons la ligne vers Roanne, qui aujourd'hui n'est pas électrifiée et, dans le cas du projet, il est prévu de l'électrifier. Nous faisons un parcours qui, cette fois-ci, ne s'oriente pas vers le Nord mais s'oriente vers l'Est, donc plus naturellement orienté vers Lyon.

Effectivement, les caractéristiques actuelles de la ligne, que nous n'avons pas prévues, dans cette hypothèse, de reprendre et de retravailler, font que le train circule un peu plus lentement. Il rejoint la ligne à grande vitesse plus à l'Est, un parcours sur la ligne à grande vitesse légèrement plus court, plutôt de 95 km, donc un parcours sur ligne nouvelle de 19 mn seulement. Nous retrouvons ensuite, à l'approche de Lyon, les mêmes temps.

Quand nous faisons la somme de tout cela, dans un cas, nous avons 73 mn et, dans l'autre, 80 mn. L'écart est de 7 mn. Donc, 1 h 15, 1 h 20, quand on arrondit... Vous voyez que nous sommes dans une bande qui est encore assez large et nous avons pris comme principe, pour

être clairs sur le fait qu'aujourd'hui, nous en sommes à un travail très amont, donc nous ne sommes pas sûrs des linéaires que nous affichons et nous disons toujours que c'est « environ ». Donc là, quand nous posons les calculs précisément, avec une distance, une vitesse, etc., nous tombons forcément sur un temps très précis. Toutefois, cette précision est fautive. Pour bien passer ce message, nous faisons l'effort d'arrondir, ce qui peut parfois générer des incompréhensions. Dans le cas précis, puisque la différence semble avoir de l'importance, nous faisons l'effort de vous présenter un peu plus de détails. Donc, l'écart intrinsèque est plutôt proche de sept minutes que de cinq, dans ce cas-là.

Pour revenir sur les temps de parcours, y compris avec arrêt, nous pouvons imaginer qu'il y ait des trains sans arrêt sur Clermont-Lyon et dans ce cas, nous aurions ces temps de parcours. Si nous ajoutons un arrêt à Vichy, cela dépend du temps d'arrêt du train – si nous prenons une hypothèse de trois minutes en gare, avec accélération et décélération, comme nous sommes sur réseau existant, il faut rajouter cinq minutes au total pour l'arrêt à Vichy – et un arrêt à Roanne ; comme nous sommes sur la ligne nouvelle, le train étant à 300 km/h, l'accélération et décélération étant un peu plus longues, l'arrêt à Roanne en gare nouvelle générerait environ sept minutes de plus sur le temps de parcours global.

Donc, nous pouvons imaginer des dessertes avec tantôt un arrêt à Vichy, tantôt un arrêt à Roanne, des dessertes avec un arrêt à Vichy et un arrêt à Roanne. C'est pour cela que nous donnons des temps théoriques sans arrêt et ensuite nous verrons, en fonction de la desserte, ce qui en résultera.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Michel GAILLARD : Je voudrais profiter de cette présentation pour rappeler que tous les documents qui sont présentés sont en ligne sur notre site. Donc, si vous voulez retrouver tous ces tableaux de temps de parcours, ils sont en ligne sur le site de la Commission.

J'avais une question écrite de Monsieur ou Madame Labbé, j'ai un doute sur le prénom, une question à laquelle il a été répondu, puisqu'elle portait sur l'amélioration de l'existant comme stratégie alternative. Puis, une question de Monsieur Gérard Natab : « *L'actuelle ligne Paris-Lyon étant menacée de saturation, quel est l'intérêt d'une variante par Mâcon ?* » Voilà, si vous voulez noter cette question, vous y répondrez tout à l'heure.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Véronique PETIT, usager et bourbonnaise : Merci. Je suis toujours un peu étonnée du temps de parcours sur ces débats qui tournent autour de 5 mn par-ci, 10 mn par là. Je rejoins l'intervention de Monsieur Taillardat, justement, sur les impacts environnementaux. Je reviens sur le projet du scénario Ouest-Sud. En reprenant vos documents sur votre site, ce scénario fait le plus de dégâts sur tout ce qui est environnemental. Il franchit une première fois la Loire au sein du site Unesco du Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes.

Pour contourner le réseau particulièrement dense d'habitat qui entoure Orléans, deux variantes sont possibles : à l'Ouest, il traverse la réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin et, à l'Est, il concerne les sites inscrits et classés de la vallée de Loire. Sans compter que, dans notre région, il traverse un ensemble de massifs forestiers et le relief du bocage bourbonnais pouvant induire des terrassements importants, voire des passages en tunnel.

Ce sont donc des investissements très lourds et le même problème se reproduit autour des monts du Lyonnais où des sections en tunnel sont prévues. Je vois donc ce surcoût et ce manque d'équilibre entre le coût financier du projet, de ce scénario Ouest-Sud. Pour l'habitante bourbonnaise que je suis, honnêtement, je suis d'origine parisienne et, depuis que j'habite l'Allier, je vais très peu à Paris. Un TGV ne me changera pas vraiment la vie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Guillaume BERTRAND : Je suis militant ferroviaire, habitant de Limoges. Je voudrais signaler qu'en Limousin, nous sommes aussi intéressés par le projet POCL. Nous avons parlé de deux moteurs, mais je dirais qu'il y en a trois. Il y a le moteur Paris-Lyon-Marseille, l'aménagement du territoire pour relier les capitales régionales, les villes moyennes, et aussi deux transversales historiques qui traversent le Massif central d'Est en Ouest, à savoir l'axe Lyon-Nantes et l'axe Lyon-Bordeaux. Donc, ce qui est intéressant dans ce projet est bien de prendre en compte ces trois aspects. Si le Limousin est intéressé, c'est qu'il est situé notamment sur l'axe Lyon-Bordeaux.

Sur un projet qui va représenter un montant de 12 à 14 milliards d'euros, je pense qu'il est important de bien prendre en compte tous les moteurs. Notamment, sur le Bordeaux-Lyon, des études avaient été menées qui montraient qu'il y avait aussi un fort potentiel fret. Lorsqu'il s'agira de réaliser la phase du Lyon-Clermont, ne sera-t-il pas intéressant aussi d'aller voir si nous pourrions ajouter d'autres fonctionnalités à cet axe pour pouvoir arriver à le financer ?

Cela fait seulement la deuxième réunion à laquelle je participe et je dirais que deux options ressortent souvent parmi les préférences, l'option Ouest et l'option Ouest-Sud, qui reviennent le plus souvent dans les hypothèses défendues. Ce qui me paraît intéressant, c'est de ne pas opposer les territoires les uns aux autres. J'ai entendu notamment la position du maire de Nevers, que je trouve intéressante, d'arriver à une négociation. Je pense qu'il faut vraiment poser tous les arguments sur la table.

Dans l'étude présentée par RFF, il n'y a pas tous les arguments. Ce qui serait intéressant, c'est que nous puissions évaluer les arguments de ceux qui défendent l'Ouest et de ceux qui défendent l'Ouest-Sud, et que nous discutons en confiance, comme c'est le cas d'ailleurs ce soir, pour voir quels sont les inconvénients de l'un et de l'autre et comment arriver à trouver des mesures compensatoires pour que l'autre partie ne soit pas lésée. Je pense qu'il faut que nous arrivions à avoir une vraie discussion, que nous soupesions les avantages et les inconvénients de l'Ouest-Sud et de l'Ouest. Nous verrons qu'il y en a un qui a plus de fonctionnalités que l'autre, mais qui est plus cher.

Pour compenser ce manque de fonctionnalités, pouvons-nous aussi réfléchir que ce projet va se phaser dans le temps, c'est-à-dire que nous ne pourrons pas réaliser tout le Paris-Lyon d'un seul coup. Il faudra aussi peut-être à certains moments s'appuyer, si tout n'est pas réalisé, sur le réseau existant et ne pas oublier ce réseau existant. C'est-à-dire qu'il y a peut-être aussi un moyen terme à trouver entre l'éloge de la lenteur que j'ai entendu ce soir et aussi celui de l'éloge de la très grande vitesse. Là, je pense qu'il y a effectivement des possibilités d'avancer pour que les territoires ne soient pas exclus et que nous puissions aussi intégrer la région Limousin, qui a une place importante à prendre dans le POCL.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean-Marie LESAGE, président de la Chambre d'agriculture de l'Allier : Même si j'ai été un peu choqué de ne pas avoir vu le terme agricole dans tous les documents qui ont été mis à notre disposition, même s'il faut reconnaître que, pour l'agriculture, il n'y aura pas un impact positif ou bénéfique pour le développement économique de l'agriculture par rapport à la création de cette ligne à grande vitesse, même aussi si les conséquences pour l'agriculture sont particulièrement difficiles par rapport à l'emprise foncière... Nous avons fait

quelques calculs à la Chambre d'agriculture et il se pourrait qu'environ 1000 ha soient retirés globalement de la ruralité, de l'agriculture, par cette ligne TGV.

Je crois que nous n'avons pas le droit, nous, le monde rural et le monde agricole, de nous opposer à cette opportunité qu'il y a pour notre département de l'Allier. Nous entendons trop souvent les gens se plaindre que notre département est enclavé, que notre département s'appauvrit, qu'il est en diminution au niveau de la population. Je crois que là, je voudrais rassurer le monde agricole, nous avons eu quelques exemples par le passé, avant même qu'il y ait les possibilités de débattre, que ce soit pour l'autoroute, quand elle est passée dans le département de l'Allier, que ce soit pour la première tranche RCEA, pas celle dont nous avons pu débattre ces derniers mois, le monde agricole était un peu en révolution à ce moment-là. Aujourd'hui, il y a des outils qui permettent, avec les protocoles d'accords, avec les possibilités de remboursements locaux quand c'est nécessaire, que la plupart du temps, le monde agricole s'y retrouve, parce qu'il y a souvent eu des discussions qui ont été faites entre les représentants des organisations professionnelles agricoles et les structures qui investissaient dans les projets, qui allaient plutôt dans le bon sens.

Malgré tout, je voudrais qu'on n'oublie pas que les conséquences sur la disparition du foncier restent très importantes au niveau agricole et ce sera aussi un certain nombre d'exploitations agricoles qui pourront disparaître, suite à ce projet près d'un millier d'hectares qui va disparaître. À ce sujet, nous avons demandé qu'au niveau des Chambres d'agriculture qui seraient concernées par le tracé de ces différents scénarios du TGV, nous puissions obtenir une réunion spécifique agricole. Je crois d'ailleurs qu'elle est programmée prochainement. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Effectivement, une réunion thématique aura lieu en décembre à Gien, notamment sur ce thème.

Bertrand SALVAT, secrétaire général d'Altro : Monsieur Allary, le débat est largement faussé, dans la mesure où vous nous donnez sur des tableaux très bien renseignés des prévisions de temps de parcours, des prévisions de service par ville pour 2025. 2025 sera une autre époque. Il n'y aura pas que la SNCF, il y aura d'autres opérateurs. Les gens, les usagers, auront aussi d'autres besoins et par exemple, fixer à deux liaisons par jour Moulins-Paris et le dire aujourd'hui, j'avoue que je ne comprends pas. J'aurais aimé que vous soyez beaucoup plus prudents et que le cas échéant, si vous voulez donner des chiffres, qu'il y ait des fourchettes et non pas des chiffres abrupts qui tombent et que certains ont pu prendre à la lettre.

Deuxième point, l'agglomération de Clermont-Ferrand compte 400 000 habitants. Le tracé Ouest-Sud imposera aux voyageurs clermontois de circuler sur la voie historique, c'est-à-dire à moyenne vitesse jusqu'au point de jonction avec la ligne à grande vitesse. S'il s'agit du tracé Ouest-Sud, les Clermontois subiront ce désagrément sur 70 km. C'est déjà beaucoup. Ne croyez-vous pas que la population serait excédée si cette phase de parcours était de 90, 100, voire 150 km, ce que proposent les autres tracés ? Les deux heures seraient difficilement tenables entre Paris et Clermont. D'autre part, les Clermont-Lyon dépasseraient nécessairement les 1 h 20. L'autoroute, par conséquent, l'emportera sur le fer, car l'autoroute va s'ouvrir. Elle s'ouvre en décembre 2012 entre Clermont et Lyon, par le barreau de Balbigny.

Quand on nous dit quelquefois, j'ai cru entendre ce soir, que certains retireraient leur participation financière si leur tracé ne l'emportait pas, moi je dis : halte au chantage !

(Applaudissements et huées)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de reprendre tous les éléments que nous avons entendus dans quelques questions. Il y avait la question écrite tout à l'heure de l'intérêt d'une variante par Mâcon, puisque la ligne existante Paris-Lyon est saturée. Je n'ai peut-être pas assez insisté sur le fait, dans la présentation, que si nous avons une variante par Mâcon, la portion de ligne existante entre Mâcon et Lyon est doublée. Donc, nous avons bien une deuxième ligne de LGV entre Mâcon et Lyon, pour que ce tronçon ne soit pas saturé non plus.

J'ai entendu parler de trois moteurs, je ne sais pas si je les aurais nommés comme cela, mais en tout cas, nous entendons parler de la fonctionnalité Est-Ouest dans le propos. Je vous confirme que c'était un objectif complémentaire du projet, que cela a été intégré autant que possible et que nous avons des avantages importants sur des relations Est-Ouest avec une relation entre Lyon et Nantes, par exemple, qui gagne au moins 20 mn de temps de parcours par rapport aux meilleurs temps qui est actuellement par Paris. Nous ne sommes pas loin d'une heure dans le trajet par Vierzon. Donc, nous avons quand même des fonctionnalités Est-Ouest qui sont particulièrement améliorées.

En ce qui concerne le fret, je confirme que POCL n'est pas un projet dédié au fret, il est uniquement voyageurs et il n'y aurait pas d'intérêt à faire passer du fret sur une ligne qui serait, dès sa mise en service, très chargée en trains à grande vitesse. Donc, évidemment, nous n'allons pas mettre des trains de fret au milieu.

Sur toute la problématique agricole, nous avons essayé de rencontrer déjà les Chambres d'agriculture avant le débat public, à un stade où nous ne savons pas dire grand-chose sur la problématique foncière, puisque nous sommes sur des options de passage beaucoup trop larges pour pouvoir identifier les problématiques individuelles qui peuvent être intéressantes.

Nous citons deux ou trois fois la problématique agricole, en disant que nous allons y faire attention mais, à ce stade, nous ne savons pas bien dire plus que cela. Sur le ratio que vous citez, je ne sais pas exactement si vous parliez du ratio total ou peut-être juste pour l'Allier ou la région. Nous avons fait un petit calcul qui montre que l'emprise foncière concernée pour l'ensemble du projet pourrait être environ 5000 ha, sur l'ensemble du tracé. Par contre, je vous rejoins sur le fait que dans la suite des études, si nous devons poursuivre le projet, RFF associera le monde agricole tant dans la concertation que dans des processus de discussion pour la problématique foncière qui le concerne directement.

Sur vos remarques, Monsieur Salvat, je suis un peu embêté parce que vous êtes à toutes les réunions publiques depuis le début de ce débat et je suis un peu surpris que vous laissiez entendre que nous avons fixé des données qu'il faut prendre comme ça, pour les temps de parcours et pour les fréquences. Je pense que cela fait maintenant deux semaines et demie que je répète à peu près dix fois par réunion que ce sont des hypothèses, que c'est la SNCF et ses concurrents qui les mettront en œuvre dans 15 ans, dans des proportions que nous ne connaissons pas. Donc, je le répète à nouveau pour que toute la salle en soit bien convaincue, mais nous n'avons jamais dit et nous ne dirons jamais que les chiffres que nous présentons sont des données définitives. Elles sont entachées d'une incertitude que nous rappelons tout au long des réunions.

Inversement, je crois avoir noté, mais comme vous, depuis le début du débat public, que la première question posée à RFF est toujours : quelle est la fréquence estimée et quel est le temps de parcours supposé entre telle destination et telle autre destination ? Je ne peux pas ne pas y répondre avec le degré d'incertitude qui y est attaché.

(Applaudissements)

Là aussi, je ne veux pas laisser entendre, comme vous l'avez fait, que Paris-Clermont pourrait se faire dans un temps supérieur à 2 h 00. Non, dans tous les scénarios, et nous pouvons aussi vous montrer le détail des calculs, Paris-Clermont est dans un temps inférieur à 2 h 00. Vous avez souligné le fait que la longueur de ligne de réseau existant n'est pas la même qui est utilisée dans chaque scénario. Je ne crois pas, RFF ne croit pas que le voyageur calcule le nombre de kilomètres utilisés sur le réseau existant. Il regarde la gare d'arrivée, la gare de départ, le temps de parcours et pour Clermont, dans tous les scénarios, est inférieur à 2 h 00.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Hervé GONTHIER, CGT des Cheminots : Bonjour. Vous nous avez présenté différents scénarios sur les différents projets, les différents contours que le futur TGV pourrait emprunter. Malgré tout, nous n'avons pas vraiment entendu parler d'échéance et de date de livraison du TGV. Par expérience, nous pouvons sans se tromper parler de 20 à 25 ans. Donc, 20 ans au mieux, cela peut être court pour les représentants de RFF ici dans la salle, qui ont l'habitude de mener de tels projets. 20 ans, cela peut être court pour des investisseurs privés, sur un marché d'une échelle de 12 à 14 milliards d'euros, avec des investissements qui peuvent être juteux, cela peut être intéressant. Donc, 20 ans, cela peut paraître court pour eux. Par contre, 20 ans, pour les usagers auvergnats, c'est long.

Alors c'est long, pour quelle raison ? Notamment, pour l'état dégradé du réseau auvergnat. Cela peut être long pour ces usagers, cela peut même être très long. Quand on voit que sur notre région, à l'issue du désengagement de l'État sur le financement des travaux, deux lignes entre Clermont-Ferrand et Montluçon ont été fermées, nous sommes la seule région à connaître deux lignes fermées, il faut quand même le rappeler. Nous avons également quasiment 20 % de ralentissement sur le réseau français qui sont imputés sur le réseau auvergnat.

Une des conséquences de ce désengagement de l'État est que le Conseil régional d'Auvergne a été obligé de financer ces travaux, à mettre en place un plan Rail, d'une hauteur d'environ 450 millions d'euros, pour financer une partie des travaux. Nous nous sommes laissé entendre dire qu'un second plan Rail était dans les tiroirs, pour environ un même montant. Donc, nous allons avoisiner le milliard d'euros de travaux financé par les contribuables que nous sommes, et donc le Conseil général, à la place de l'État.

Il est vrai que ramener à la hauteur des 14 milliards, cela paraît peu. Par contre, je ne parlerai pas des tracés en particulier, je laisserai les personnes qui voudront bien décider... alors je ne vais pas dire s'entre-déchirer, mais quelques joutes verbales ont déjà commencé dès ce soir, donc il y aura sûrement des unions qui seront trouvées, des compromis qui seront trouvés auprès de certains, notamment auprès des investisseurs et certains élus politiques, nous avons déjà eu quelques exemples ce soir, donc des unions contre nature vont certainement aussi voir le jour. Après, chacun assumera ses choix, aussi bien financiers que politiques.

Comme je le disais précédemment, certains vont s'entre-déchirer et nous allons connaître, à mon avis, des débats beaucoup plus houleux. Nous ne sommes qu'aux prémices des débats. Par contre, un TGV auvergnat, oui, peut-être, pourquoi pas, mais en attendant, que deviennent les usagers ? Que font les usagers auvergnats qui prennent le train quotidiennement et qui connaissent des désagréments quasi journaliers ? Vont-ils encore attendre 20 ans et connaître des difficultés comme ils en connaissent actuellement ?

Je profite de la présence de Monsieur Allary, de RFF, de Madame Fruchon, de la SNCF, pour avoir des réponses précises. Je pense que les usagers sont en droit d'avoir des réponses, parce que le TGV, c'est bien, mais c'est loin.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean-Luc BENAYOUN, président de la FAPAL (Fédération des associations des parcs d'activité du Loiret): Merci. Monsieur le président, Mesdames Messieurs, je m'appelle Monsieur Benayoun et je représente la ville Orléans, mais je vais parler en tant que concitoyen, chef d'entreprise et président des parcs d'activités du Loiret. Je suis d'Orléans et il s'avère que nous n'avons pas parlé d'un point de vue économique. L'économie, pour ce qui est de la LGV, est très importante. Je rappellerai que l'agglomération orléanaise compte environ 7000 entreprises, dont 220 leaders mondiaux. Ces grands groupes projettent d'implanter d'autres activités sur notre territoire et, à ce titre, la concrétisation de la LGV peut permettre une très forte expansion de ces entreprises. Lorsque je parle de leaders mondiaux, c'est par exemple Dior, c'est Yves Saint-Laurent, c'est L'Oréal, membres éminents du pôle de compétitivité de la Cosmetic Valley.

Je me dis qu'au niveau de l'économie, nous avons le cœur de France, qui a malheureusement trop longtemps été abandonné. Maintenant, nous avons un projet qui est formidable. Alors, les chefs d'entreprise du Loiret disent qu'il est bon et je ne vais pas contrarier, mais nous sommes plus sur le projet Ouest ou Ouest-Sud que sur les autres. En tout cas et en tout état de cause, d'un point de vue économique, c'est important pour tout ce qui est de la région centre et y compris le cœur de France, dont vous faites partie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Encore deux ou trois questions avant de clore le débat. Monsieur.

Didier LUMINET, Chambre de commerce Auvergne : Je suis également gérant de société et le président d'un groupement d'entreprises, DENA, Dynamique Économique Nord Auvergne, qui représente une cinquantaine d'entreprises et 1500 salariés. À ce titre, je viens aujourd'hui pour donner un peu notre avis, notre vision sur le tracé futur de cette LGV et plus particulièrement sur celui du scénario Ouest-Sud.

Tout simplement, pour Moulins, c'est une catastrophe. Il est inacceptable, comme le scénario Est, d'ailleurs, mais selon nous, le scénario Ouest-Sud est aussi mauvais pour Vichy, lorsqu'on les regarde de plus près. Prenons l'exemple d'un chef d'entreprise qui habite Bellerive-sur-Allier et qui doit se rendre à Paris. Aujourd'hui, il rejoint la gare de Vichy en cinq minutes, se gare, attend une dizaine de minutes sur le quai et prend un des huit trains quotidiens qui l'amèneront à Paris. Demain, dans le scénario Ouest-Sud, il fera de même mais il n'y aura plus que six trains quotidiens en gare de Vichy qui l'amèneront à Paris, soit 25 % de desserte en moins. Où est l'amélioration ? Il aura d'autres possibilités pour monter dans un train pour Paris, mais il lui faudra se rendre à la gare nouvelle Nord, Moulins-Vichy ou la gare mais, peu importe. Elle sera située entre la Ferté-Hauterive et Varennes-sur-Allier. Il devra faire alors entre 25 et 30 km pour se rendre à cette gare, ce qui représente environ trois quarts d'heure de trajet, plus un quart d'heure sur le quai parce qu'il aura pris de la marge. Bilan carbone, j'en doute, joli gain de temps. Même scénario pour un Moulinois.

Sans compter qu'au retour, depuis Paris, et c'est là où cela devient cocasse, il faudra qu'il prenne bon train, celui qui part de Paris et il ne faut pas qu'il se trompe, parce que certains s'arrêteront en gare nouvelle, d'autres s'arrêteront en gare de Moulins, voire en gare de Vichy. Manque de chance, et c'est un peu tard, il aura pris le mauvais et il va atterrir dans une gare où sa voiture de l'attendra plus.

(Applaudissements)

Alors, très sincèrement, au travers d'un exemple tout simple, et c'est pour mettre un peu de piquant, ce tracé Ouest-Sud n'est sûrement pas une chance pour notre territoire et ses habitants, comme certains voudraient le faire croire. Là, je suis complètement d'accord avec certains propos de ce soir, sans tenir compte de l'aspect purement territorial et la dégradation de notre beau patrimoine, forêts et vignobles de notre beau bourbonnais.

En plus, les collectivités, donc nous tous, auront été mises à contribution pour le financer. Le scénario Ouest-Sud, c'est payer plus pour galérer plus. Vous l'avez compris, le scénario Ouest-Sud, nous n'en voulons pas, nous, les entrepreneurs, ni à Moulins, ni à Vichy.

(Applaudissements)

Autre problématique que nous soulevons : suivant le tracé Médian ou Ouest, nous prenons bien note de la disponibilité des trains en direction de la région parisienne, mais comment devons-nous rejoindre la région lyonnaise ? Si nous analysons avec précision votre projet, nous nous posons la question. N'oublions pas que nous avons une zone de prédilection pour les affaires avec la région lyonnaise, notre zone d'influence importante. À la lecture de vos projets, il ressort nettement que le Moulinois comme le Montluçonnais devront prendre la voiture pour rejoindre un nœud principal. Nous vous demandons donc de réfléchir pour intégrer Moulins dans le processus Paris-Lyon sur ces deux possibilités. Nous suggérons l'utilisation de la voie existante Moulins Paray-le-Monial, c'est une suggestion, pour quelques kilomètres, pour rejoindre le tracé principal et aller se retrouver inclus à ce moment-là dans le territoire national, pour permettre tant aux gens du Nord qu'à ceux du Sud de descendre à Moulins ou à Vichy, lors d'un déplacement Paris-Lyon ou Lyon-Paris. Cela peut représenter 200 000 voyageurs de plus pour la SNCF. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary, avez-vous des commentaires ?

Sylvain CAILLOT : Nous allons revenir sur les schémas animés pour bien voir les dessertes. Pour Moulins, en fonction des scénarios, nous commençons par l'Ouest-Sud, comme tout à l'heure. Prenons un intersecteur qui vient du Nord, au niveau de Bourges Vierzon. Il peut venir du Nord, en provenance de Strasbourg ou Lille, ou de l'Ouest, donc là il arrive plutôt par Vierzon, de Tours et d'autres correspondances au niveau de Tours. Ensuite, il traverse le territoire et peut s'arrêter à la gare nouvelle de Moulins-Vichy et prolonger son parcours vers Lyon, au niveau de Lyon. Nous trouvons là aussi les correspondances vers les Alpes et vers la Méditerranée ou nous pouvons imaginer que le même train continue son parcours jusqu'à Marseille. Donc, dans ce cas-là, nous pouvons avoir un arrêt dans la gare nouvelle et, de Moulins ou de Vichy, un rabattement pour prendre ce train.

Dans un autre scénario, le scénario Ouest avec la variante par Mâcon, les mêmes trains circulent toujours, puisqu'il y a des trains qui viennent du Nord et des trains qui viennent de l'Ouest, qui vont vers les Alpes et la Méditerranée. Cette fois-ci, il croise la ligne existante entre Paris et Clermont-Ferrand, entre Nevers et Moulins. Pour les gens de Moulins ou de Vichy, la correspondance peut se situer ici.

Dans une variante Sud, toujours les mêmes trains qui traversent le territoire. Pour les prendre vers le Nord et vers l'Ouest, on peut aller vers Nevers. Quand on est dans le cas de Moulins, la distance n'est pas très grande. Quand on est dans le cas de Vichy, c'est un peu plus grand, mais on a fait une partie du chemin vers le Nord et vers l'Ouest. Quand on va vers les Alpes, pour Moulins, on a encore une petite distance à parcourir pour prendre la correspondance. Quand on est à Vichy, il est plus intéressant d'aller prendre la correspondance à Lyon quand on va vers les Alpes et vers la Méditerranée.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci bien.

Antoine LEVASSEUR, assureur à Moulins : Je suis Moulinois et je voulais simplement rappeler quelques états de fait et faire un commentaire sur le tracé Ouest-Sud. Aujourd'hui, la situation à Montluçon en particulier est de deux allers-retours directs sur Paris. Le reste du temps, les Montluçonnais doivent prendre un train avec correspondance, ce qui ajoute du temps au trajet, bien sûr, une situation montluçonnaise en cul-de-sac. En fait, demain, avec un tracé Ouest-Sud, on veut positionner Moulins dans la situation où se trouve aujourd'hui Montluçon. Je pense que tous les Moulinois ne pourront valider ce genre de scénario, tout le monde pourra bien le comprendre.

En particulier, je voudrais dire quelque chose à Monsieur Allary sur sa présentation où, notamment au niveau de l'offre, il qualifie de sensiblement identique l'offre des différents scénarios. J'ai une notion du sensiblement qui est un peu différente de la sienne. Je ne sais pas si les Moulinois partageront mon avis, mais entre deux et sept allers-retours directs sur Paris, pour moi, c'est sensiblement différent et non pas sensiblement identique. Voilà ce que je voulais dire, en particulier sur le scénario Ouest-Sud.

Je voulais aussi remercier les propos du maire de Nevers, dont j'ai apprécié la justesse, le bon sens et l'aspect de médiation sur ce genre de projet. Je crois que sur ce coup-là, il ne faut pas que nous nous trompions.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une avant-dernière question.

Gilles ALEXANDRE, architecte urbaniste et paysagiste : Bonsoir. Sur les quatre tracés, il y en a deux qui desservent vraiment moins bien l'ensemble des territoires, c'est assez clair, ce sont les tracés Est et Ouest-Sud. Le tracé Est a au moins l'avantage d'être moins cher et d'avoir un impact des plus faibles. Le tracé Ouest-Sud est le plus cher pour le contribuable et pour le voyageur ; c'est le plus long, donc celui qui détruit le plus de surfaces naturelles et agricoles ; celui qui apporte des nuisances sonores et durables, pendant toute la vie du TGV, sur le plus grand territoire ; celui qui consomme le plus d'énergie. Le tracé Ouest-Sud, c'est aussi celui qui est le moins respectueux du patrimoine naturel et des paysages. Il traverse la forêt de Tronçais, la forêt de Dreuille, le bocage bourbonnais, il franchit l'Allier juste au-dessus de la réserve naturelle et je peux rajouter le vignoble de Saint-Pourçain. C'est le moins écologique au niveau du bilan carbone, puisqu'il a vraiment le plus mauvais rendement.

Avec l'option d'une gare éventuelle, puisqu'on nous a dit que la gare serait éventuellement entre Moulins et Vichy, nous aurons une gare qui va se trouver à peu près dans le même cas que la gare betterave, comme ils l'appellent, à Péronne, qui se trouve située entre Paris et Lille, entre Paris et Bruxelles et qui voit passer des trains en grande quantité, mais quand on passe sur la ligne de TGV, on voit tout de suite deux ou trois entreprises qui se sont installées, on ne sait pas si les boîtes sont pleines ou vides. C'est aussi, si cette gare existait, une dévitalisation des deux villes de Moulins et Vichy au profit de cette zone dont l'avenir n'est pas du tout assuré.

Pour le tracé Ouest, c'est un impact encore important sur différents milieux. Il me semble, dès aujourd'hui, que le tracé Médian, par son impact moindre sur les milieux humains et naturels, est le plus raisonnable.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Marie-José CHASSIN, Vice-présidente de la région Auvergne : Je serai très brève. Lors du lancement du débat, RFF s'était engagé à mettre sur la table toutes les études réalisées. Or il s'avère qu'une étude financée par les régions dans le cadre des cinq études préalables n'a pas été donnée, celle sur le gain économique et naturel. Je voudrais et les régions aimeraient que ce document soit mis sur la table, parce qu'il s'avère que le tracé Ouest-Sud apporte des gains, contrairement à ce que l'on croit, et apporte plus de gains à la région Moulins que les autres tracés.

Deuxième question, lorsque vous parlez de traverser la forêt de Tronçais, au départ, vous parliez de contourner, voire de tangenter la forêt de Tronçais. Subitement, vous la traversez.

Troisième question, par rapport à la gare de Saint-Germain, on parle de gare nouvelle et je trouve qu'on devrait plutôt parler de plateforme de connexion. Je ne comprends pas pourquoi, tout de suite, vous écarterez cette possibilité de gare de Saint-Germain, alors que vous êtes assez indécis sur des tracés. Malgré tout, ce sont des tracés grossiers, donc vous ne mesurez pas les gains en temps. C'est vrai que parfois, on ergote sur cinq minutes perdues ou gagnées. Je pense que le vrai débat n'est pas là. Le vrai débat est que les élus se sentent concernés pour aménager le territoire, sans occulter le fait que le premier pilier, c'est vraiment le doublement de la voie Lyon-Paris, mais nous, nous sommes aménageurs de territoire et nous essayons de le faire en toute bonne conscience. Je trouve qu'ergoter sur cinq minutes de plus ou moins, ce n'est pas là le débat, sachant que même à l'instant actuel, nous ne les avons jamais, ces cinq minutes.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je vais sur le dernier point, avant de revenir aux précédents. Sur la gare de Saint-Germain, nous n'avons rien écarté du tout. Nous avons expliqué, d'ailleurs comme pour tout ce que nous disons dans ces réunions, nous n'écartons rien, nous n'approuvons rien, nous expliquons pourquoi, à ce stade des études, nous avons retenu telle ou telle option, tel ou tel scénario. Donc, nous avons effectivement expliqué pourquoi, à ce stade, le site de Saint-Germain-des-Fossés n'apparaissait pas franchement idéal, pour les raisons que nous avons expliquées tout à l'heure. Cela n'empêche pas que nous avons bien entendu cette remarque et que cela fera partie des choses que nous prendrons en compte au moment de faire la synthèse du débat public et de prendre une décision.

À nouveau, c'est vrai d'ailleurs vraiment pour tout ce que nous présentons. Nous ne sommes pas, nous, RFF, en position de défendre des scénarios où des éléments. Nous sommes là aujourd'hui pour présenter ces éléments et expliquer pourquoi nous sommes arrivés à présenter cela aujourd'hui.

En ce qui concerne la forêt de Tronçais, je vous confirme qu'il n'a jamais été dit que les scénarios passeraient à côté de la forêt de Tronçais. Il a été dit au cours des études, auxquelles la région Auvergne participait, qu'au moment du tracé final, tout serait mis en œuvre, mais comme pour toute sensibilité environnementale d'ailleurs, pour éviter cette zone sensible. Si nous ne savons pas l'éviter, réduire au maximum l'impact que nous aurions sur cette zone sensible. Si nous ne le réduisons pas complètement, le compenser. Voilà, évitement, réduction et compensation, c'est l'ordre habituel de ce que nous savons faire en termes de contraintes environnementales. Géographiquement, mais cela n'a rien de nouveau, l'option de passage du scénario Ouest-Sud passe effectivement sur la forêt de Tronçais. Ce n'est pas quelque chose qui est découvert aujourd'hui.

Sylvain CAILLOT : Je voudrais rajouter une précision sur cette question. Dans le cadre du scénario Ouest-Sud, nous sommes face à un dilemme. Soit nous contourner la forêt de

Tronçais par l'Ouest, et nous nous retrouvons là dans la vallée du Cher, avec deux franchissements, nous longeons la vallée du Cher avec de nouveaux des impacts environnementaux forts et nous allongeons le parcours, soit nous reportons l'option plus vers le Nord et nous avons des difficultés avec le Saint-Pourcinois et les zones Natura 2000 qui sont sur la rive gauche de l'Allier. De fil en aiguille, à force d'accumuler ces contraintes, on se retrouve sur un scénario qui bascule vers le scénario Ouest. Donc, dans la logique du scénario Ouest-Sud, le passage par la forêt de Tronçais fait partie du scénario.

Thomas ALLARY : Sur le troisième point qui était évoqué, sur ce que vous appelez la méthode des gains économiques et naturels, cela mérite effectivement un éclairage. Nous allons expliquer un peu la méthode, mais même au-delà, sur le principe, l'étude en question est disponible sur le site de la Commission, nous l'avons mise à disposition de la Commission et elle a été mise en ligne avant même le début du débat. C'est donc quelque chose qui aujourd'hui est totalement public. Je ne voudrais pas laisser croire que ce n'est pas le cas.

Par contre, ce qui est certainement beaucoup plus intéressant est quand même de comprendre ce que c'est. Il nous a été souvent demandé à RFF : « Vous présentez des éléments d'évaluation socioéconomique », c'est ceux que vous avez vus tout à l'heure, et on nous disait : « mais vous ne prenez pas en compte de valorisation de l'effet aménagement du territoire ». et nous répondions : « Oui, c'est vrai, nous ne prenons pas en compte cet effet car aucune méthode socioéconomique ne le prend en compte ». Aujourd'hui, personne n'a de méthode pour quantifier cela. Puis, on nous l'a beaucoup dit, donc nous avons pensé, nous allons nous remonter les manches, nous tentons quelque chose, nous essayons de quantifier cet effet.

Pour cela, nous avons souhaité nous appuyer sur une méthode imaginée par Jean Poulit, ancien préfet, directeur de l'IGN, l'Institut Géographique National, qui a développé une approche un peu nouvelle sur la valorisation socioéconomique d'un projet d'infrastructure. Dans l'approche classique, celle que vous avez vue tout à l'heure, avec les moyens de communication qui existent actuellement, nous allons par exemple au travail en 40 mn, d'un point A à un point B. Puis demain avec le projet, en l'occurrence POCL, nous irons par exemple en 30 mn. Donc, nous gagnons 10 mn et c'est ce gain qui est valorisé, à travers une monétarisation, nous donnons une valeur au temps.

L'idée de Jean Poulit est de dire : non, ce n'est pas ce qui se passe. Ce qui se passe est qu'en fait, on va toujours aller au travail en 40 mn, mais, du coup, on va pouvoir aller plus loin. Si on va plus loin, on a peut-être plus d'opportunités de travail, plus d'opportunités de loisirs et accès à plus d'activités commerciales. Donc, cela élargit ce qu'il appelle l'univers de choix. Cela valorise une meilleure accessibilité à de nombreuses activités et donc c'est peut-être une façon, parce que cela reste controversé, de quantifier l'aménagement du territoire.

Problème : ce n'est pas adapté au mode ferroviaire. C'est basé sur un constat qui est urbain. Le fait d'aller plus loin quand on a le même temps de parcours, c'est en fait en ville que cela a été vérifié. Puis, c'est très adapté au mode routier et non ferroviaire, parce qu'on peut s'arrêter partout, à un nouvel emploi, une nouvelle activité commerciale, etc., alors qu'avec le train, on ne s'arrête pas où on veut, par nature.

Nous avons dit : tant pis, nous essayons, nous tentons quelque chose. Nous avons tenté une adaptation de cette méthode, en la complexifiant encore, car elle est quand même assez compliquée, et nous avons essayé d'avoir une méthode encore approfondie et de l'appliquer à POCL. Nous sommes les premiers à le faire, donc nous n'avons aucun recul sur les résultats que nous présentons dans cette étude. Nous les avons quand même mis à la disposition du public en se disant que cela vaut ce que ça vaut.

Nous n'avons même pas mis les valeurs sur ces diapos, mais la valeur créée, en ordre de grandeur – là, vraiment, nous devons rester en ordre de grandeur –... Nous avons testé sur deux scénarios seulement, Médian avec ses deux variantes et Ouest-Sud pour essayer de contraster. Cela montrait que les valeurs créées sont globalement équivalentes. C'est l'enseignement global. Après, nous avons essayé de le cartographier, puisque nous nous basons sur des données de l'INSEE, canton par canton. Le résultat, après, nous pouvons le redécomposer canton par canton. Donc, nous avons essayé de voir où était créée cette valeur avec cette méthode. Nous le voyons dans le scénario Ouest-Sud et si nous faisons un comparatif avec le scénario médian, n'importe lequel, je ne sais pas si cela se voit bien à l'œil nu, ce que nous voyons quand nous regardons en détail, c'est que finalement, dans les scénarios Médians, c'est un peu plus étalé et dans le scénario Ouest-Sud, c'est un peu plus concentré. Je n'irai pas plus loin dans l'interprétation de ce résultat.

Après, c'est décliné dans plusieurs valeurs. La valeur créée est divisée par canton, elle peut être aussi divisée par actifs. Une intervention s'était concentrée sur la valeur par actifs, à Vichy, et là, franchement, vu le recul que nous avons qui est nul, l'incertitude est énorme, donc la ramener à un actif... C'est vraiment une valeur sur laquelle nous ne souhaitons pas communiquer, parce que nous estimons qu'elle ne vaut rien. D'ailleurs, quand nous regardons ce que cela fait pour les différentes villes concernées par le projet, selon les scénarios, pour certaines villes cela sera multiplié par six, et d'autres, dans le même cas, divisé par 24. Ce sont des variations tellement énormes que cela ne nous semble pas réellement parlant et nous ne pensons pas que ce soit la valeur à utiliser dans cette étude.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une avant-dernière question.

Gabriel MAQUIN, maire adjoint de Vichy, conseiller général : Merci, Monsieur le président, Mesdames Messieurs, bonsoir. Je voudrais, comme l'a fait Monsieur Malhuret l'autre jour à Vichy, ayant participé aux trois premières grandes réunions du débat public, je voudrais dire que notre position est celle du président du Conseil général et celle de l'unité départementale, premièrement.

Deuxièmement, à l'épreuve des exposés, les considérations qui sont prises en compte sont d'ailleurs tout à fait remarquables et nous amènerons certainement, nous, élus, dans nos moyens, dans nos positions, à être éclairés davantage. C'est tout simplement la position de la ville de Vichy aujourd'hui. Nous avons à ce sujet, à l'inverse de notre collègue de Vichy Val d'Allier qui l'a évoqué tout à l'heure, une question sur la gare nouvelle. Nous avons des craintes, comme cela a été dit aussi ce soir, sur la dévitalisation possible des gares de Vichy et de Moulins, bien entendu, et que, par conséquent, une ville comme la nôtre, une ville d'accueil, une ville thermale, une ville qui s'est donnée les moyens de se revitaliser sur bien des aspects, cela nous paraîtrait un handicap. Donc, nous attendons des éclairages sur ce domaine et c'est pourquoi, pour ces débats publics, je salue tous les auteurs de l'intérêt qu'ils présentent. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une dernière question de Monsieur le maire avant la conclusion de Michel Gaillard, président de la Commission.

Pierre-André PÉRISSOL : Merci, Monsieur le président. Merci à nos collègues de Clermont, de Nevers, de Vichy et d'autres communes d'être présents. J'évoquais tout à l'heure la route Centre Europe Atlantique, dossier ô combien difficile. Si nous nous en sommes sortis, c'est que nous avons fait deux choses : la première est que nous sommes restés unis, quelles que soient nos positions politiques ; la deuxième est que nous avons choisi la voie qui était la plus faisable et la plus raisonnable.

Donc, ce que je vous propose, c'est de faire la même chose ici. Je vous parle avec mes tripes, parce que je crains que si nous ne le faisons pas, nous n'aurons pas la LGV. Il faut trouver un mode d'union. Pour trouver l'union, il ne faut pas arriver en disant : « Moi, c'est mon tracé, tous les autres, je n'en veux pas ». Sinon, c'est impossible.

Je vais lancer un appel solennel de Moulins. Cet appel solennel, c'est que toutes les collectivités s'engagent à proposer deux choix : un premier choix, mais aussi un deuxième choix. Si nous faisons cela, sur toutes les collectivités, nous trouverons un mode pour se réunir.

Je dois dire d'ailleurs que c'est ce qui se fait en région du Centre, c'est ce qui se fait en région Bourgogne, c'est ce qui va se faire dans au moins deux des grandes villes et j'espère les trois villes de l'Allier. Donc, soyons raisonnables, engageons-nous chacun dans un engagement démocratique qui est de dire : je fais deux choix, mon premier et mon second.

Le deuxième point est d'avoir une voie de raison. J'entends bien, on dit : il ne faut pas s'occuper de ce que cela coûte. Moi je veux bien, mais je reprends des estimations qui ont été faites par un de nos collègues. Le scénario Ouest-Sud, c'est quand même 3 milliards de plus à trouver à partager entre l'État et les collectivités, alors que nous aurons une région de moins, puisque qu'une région aura été totalement marginalisée, c'est la Bourgogne.

Donc, je voudrais que les collectivités qui vont s'engager sur un tracé de type Ouest-Sud disent leur engagement à payer, sachant que cela représentera une note supérieure à 1,5 milliard à partager entre moins de collectivités. Cela, c'est de la responsabilité.

J'ai évoqué le problème financier, j'évoque aussi le problème écologique, comme on l'a dit, parce que les tracés ne sont pas égaux et que nous savons qu'écologiquement, nous taperons dans des zones sensibles beaucoup plus sur un des tracés Ouest-Sud.

Le troisième point, c'est ce que nous avons fait, un certain nombre de collectivités. Nous n'avons pas joué égoïstement, nous avons pensé à ne pas exclure, donc nous avons exclu les deux tracés Est et Ouest-Sud, qui effectivement excluent une partie d'entre nous et nous avons dit : voilà, Nevers préfère le scénario Médian, mais il est prêt à prendre l'Ouest ; nous, nous pouvons préférer l'Ouest, mais nous sommes prêts à prendre le Médian. Nous sommes donc sur deux tracés.

À partir de là, le problème de la gare : Messieurs, il y a trois gares, Moulins, Nevers et Vichy et nous souhaitons que ces gares perdurent. Nous souhaitons que, s'il y a une gare d'intersection, ce soit une de ces trois gares et non pas une gare en betteraves, parce que cela ne marche pas. J'ai entendu dire qu'on allait peut-être s'arrêter à une autre gare qui était Orly. Vous vous rendez bien compte, et vous m'avez dit que cela dépendrait de ce qui serait dit dans le débat public. Donc, je le dis et, puisque nous en avons parlé, je parle sous votre contrôle, nous ne souhaitons pas que tout ce débat s'arrête aux portes de Paris où il faudra une demi-heure pour aller sur Orly. Cela, c'est très clair.

Enfin, la position que nous devons prendre est aussi de penser aux autres. C'est pour cela que nous avons pensé, au niveau de Montluçon ou au niveau de Clermont, à vérifier que pour Clermont, le barreau se fasse réellement pour permettre en 1 h 20 la desserte et que ce soit intégré, comme vous l'avez dit, dans le projet et dans le prix. S'il faut passer un peu au Nord, s'il faut faire une partie en grande vitesse, eh bien il faudra la faire parce que le Clermont-Lyon, c'est fondamental pour nous tous.

Donc, je note : deux choix pour chacun et la voie de la raison, et à ce moment-là, nous gagnerons.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : L'heure est avancée, je ne vais pas me livrer à un exercice de synthèse en guise de conclusion. Nous allons réserver les synthèses et les analyses pour un peu plus tard au cours du débat. Je voudrais simplement remercier tous les participants pour cette large participation et souligner aussi que notre site Internet est quand même un outil tout à fait important dans ce débat public. Aujourd'hui, nous approchons les 20 000 visites sur ce site, ce qui n'est pas mal pour une dizaine de jours. Nous sommes à 120 000 pages lues, 124 questions posées, 161 avis déposés sur ce site. Donc, vous voyez que cela contribue aussi très largement à forger le sentiment que nous pourrions avoir ensuite sur ce débat public et ce qui s'en dégagera.

Merci à tous et demain, nous sommes à Mennecy dans l'Essonne, où se posent d'autres questions.