

**DEBAT PUBLIC
PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON**

Réunion thématique

Quel niveau de grande vitesse ?

Impacts sur l'économie du projet LGV POCL et sur le territoire"

Moulins, le 15 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président,
- Bruno de TRÉMIOLLES
- Claude LEROY
- Olivier KLEIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

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

Nous allons commencer cette rencontre, première réunion thématique du débat public. Comme le veut la tradition dans nos débats, je passe tout de suite la parole à Monsieur le maire de Moulins, pour quelques mots d'accueil.

Pierre-André PERISSOL, maire de Moulins : Juste un mot d'accueil pour vous souhaiter la bienvenue à Moulins. C'est la deuxième fois que nous nous retrouvons ici. Je voulais d'abord remercier le président et son équipe. J'ai entendu que c'était le 11^e débat ce soir, et il y en a 27 en tout, donc nous sommes au tiers du chemin et je voulais vraiment vous remercier pour la manière dont vous organisez ces débats. Je voulais aussi remercier, puisque ce soir il s'agit d'une table ronde, l'ensemble des participants, leur souhaiter la bienvenue ici à Moulins et vous remercier, toutes et tous, d'être là.

Nous nous étions probablement tous déjà vus à la première séance du débat public, qui se situait à la salle des fêtes. Là, nous sommes plus près du Centre national du costume de scène. Je suis sûr que vous tous qui venez aurez eu envie de venir et donc, je vous invite à y revenir pour visiter ce lieu magique.

Je vous donne rendez-vous pour le troisième débat, qui aura lieu une fois que la LGV sera là. Nous nous retrouverons tous ensemble pour apprécier combien nous sommes venus très vite à Moulins. Donc, rendez-vous très prochainement, Monsieur le président. Bon débat.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Je ne vais pas refaire mon topo habituel sur ce qu'est le débat public, parce que je pense qu'un certain nombre d'entre vous l'ont déjà entendu. Je voudrais juste souligner que cette réunion thématique s'inscrit bien dans la continuité des débats publics. Elle en est bien une partie intégrante. Je le dis parce qu'à cette réunion, à nouveau, se pose la question de l'opportunité du projet vue sous un angle particulier, mais c'est quand même bien une question sur l'opportunité, de même que la question sur les caractéristiques du projet est également posée à cette occasion. Nous sommes donc bien toujours sur le thème opportunité, caractéristiques, objectifs, services rendus par le projet.

Je ne refais pas l'historique de ce projet, mais il est clair que les quatre motifs qui ont justifié la décision de la CNDP de faire un débat public sur POCL, le sujet qui nous intéresse ce soir est aussi une des dimensions de ses caractéristiques.

Trois types de réunions publiques :

Je rappelle rapidement qu'il existe trois types de réunions :

- Des réunions de proximité ;
- Des réunions thématiques, où nous abordons certains thèmes particuliers pour les approfondir ;
- Des auditions publiques.

Nous avons prévu huit réunions thématiques et celle-ci est donc la première ce soir, sur la vitesse. Vous voyez qu'il y a le financement, l'environnement, le projet POCL et l'environnement des réseaux secondaires. Nous avons essayé à chaque fois d'identifier les thèmes qui méritaient dans ce projet un approfondissement particulier.

Le thème de ce soir est le niveau de vitesse à retenir dans ce projet. Sauf erreur de ma part, le projet POCL, tel qu'il est présenté, est calé sur un seuil de 320 km/h. Nous avons vu apparaître dans le dossier, mais surtout dans les réunions et quand nous avons préparé ce débat public, un certain nombre d'interrogations sur le seuil de 360 km/h. Cette question est importante et nous allons le voir dans les exposés de certains acteurs du ferroviaire. Il faut en débattre, que le public soit informé et s'exprime, donne son avis sur le sujet.

Surtout, nous avons voulu rajouter à cette question du seuil de la grande vitesse, 320-360, un autre sujet apparu lors des réunions précédentes, qui est celui d'une alternative, le scénario dit alternatif qui consisterait à moderniser l'existant. Nous avons souvent entendu parler de cette interrogation : pourquoi dépenser 15 milliards sur une nouvelle ligne à grande vitesse, alors qu'avec quelques milliards seulement, peut-être ferions-nous aussi bien en modernisant ce qui existe ?

Nous avons intégré ce thème à cette réunion d'aujourd'hui, car au fond, il revient à s'interroger sur la vitesse, puisque moderniser, cela revient à dire que nous nous contentons de 160 à 200, on va nous le dire. Au fond, il s'agit bien de revenir à cette question.

Donc, la vitesse comme un des éléments de choix de ce projet, avec deux dimensions : sur l'économie du projet, que veut dire le niveau de vitesse en termes de coûts d'investissement, coûts d'exploitation, puis sur les impacts sur les territoires. L'impact sur le territoire, c'est l'effet de levier aménagement du territoire, en quoi il est affecté selon que nous sommes à moyenne ou à grande ou très grande vitesse. D'autre part, il y a des aspects

environnementaux : quel est l'impact du projet sur la dimension environnementale, par exemple. Il s'agit donc de faire un tour d'horizon de ces questions qui tournent autour du choix du niveau de vitesse.

Dans un instant, Monsieur Allary présentera le point de vue de RFF sur ces questionnements. Ensuite, nous donnerons la parole à nos grands témoins. Ce n'est pas vraiment une table ronde, chacun s'exprimera à tour de rôle :

- Monsieur Jaccaud, rédacteur en chef de l'Ecologiste
- Monsieur Paix, directeur adjoint grands projets à la SNCF,
- Monsieur le maire de Moulins, que je ne présente pas,
- Monsieur Wallut, directeur général d'Alstom France Transports,
- Monsieur Sivardière, président de la FNAUT, Fédération nationale des associations d'usagers des transports.

Chacun d'eux interviendra et nous dira son point de vue sur l'une ou les deux dimensions évoquées.

Je rappelle ce qui se passe après le débat public : fin janvier, fin du débat ; fin mars, nous publions le bilan du débat public ; et fin juin au plus tard, décision de RFF sur ce projet.

La Commission est à ma droite :

- Olivier Klein
- Arlette Dubois-Besnard
- Bruno de Trémiolles
- Liliane Pautrot.

Puis, pour RFF :

- Thomas Allary
- Sylvain Caillot.

Thomas ALLARY, RFF : Quelques mots d'introduction. Pour une réunion thématique, nous allons essayer de rappeler, dans un premier temps, le projet dans ses grandes lignes, pour que tout le monde puisse bien se rappeler de quoi nous parlons, puis une présentation synthétique du niveau de grande vitesse que nous avons retenu dans ce projet, pourquoi nous l'avons retenu, pourquoi pas plus et pourquoi pas moins.

Objectifs du projet

POCL est un projet de la loi Grenelle, engagé par l'État, qui a fixé quatre objectifs à RFF pour ce projet :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui, c'est 3 heures dans le meilleur des cas ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, nous verrons tout à l'heure que cela s'est soldé par 13 villes concernées.

Ces trois premiers objectifs constituent ce qu'on appelle le premier pilier du projet, la desserte ferroviaire à grande vitesse du Grand Centre de la France qui, aujourd'hui et à l'issue du programme Grenelle, n'aurait pas, sans ce projet, accès à la grande vitesse.

Le quatrième objectif est le second pilier du projet :

- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, puisque cette ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon arrivera à saturation à l'horizon 2025 et nous n'aurons pas d'autre choix à cette échéance que de doubler la ligne existante.

Quel projet est proposé au débat ?

L'idée de POCL est de réunir ces quatre objectifs, et donc ces deux piliers, en un seul projet. Nous avons quatre scénarios à grande vitesse qui répondent tous à ces quatre objectifs et qui sont présentés au débat public : les scénarios Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est, que vous voyez sur la carte.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et en région lyonnaise. Nous pourrions rentrer dans le détail, surtout dans les réunions de proximité, mais ces deux arrivées ne sont pas discriminantes entre scénarios.

Trois des scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, ont deux variantes possibles d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas la LGV existante entre Mâcon et Lyon, c'est-à-dire en construisant une deuxième LGV entre Mâcon et Lyon en parallèle de la première.

Dans les deux cas, nous arrivons bien au Nord de Lyon, de façon à pouvoir desservir soit le centre de Lyon, soit la gare TGV de Saint-Exupéry.

Trois options sont présentées au débat :

- une gare TGV nouvelle à Orly, sous l'aéroport ;
- la desserte TGV de Saint-Étienne par Roanne, sans passer par Lyon, via l'électrification de la ligne entre Roanne et Saint-Étienne ;
- un raccordement direct de la LGV POCL vers Lyon-Perrache, de façon à pouvoir desservir directement Perrache sans passer par la Gare de Lyon Part-Dieu.

Comment tout cela fonctionnerait-il ? Nous allons le regarder sur un scénario pour bien se rappeler les bases. L'idée est que nous avons 13 villes, les 13 que vous voyez sur la carte, qui doivent être desservies par le projet. Aucune ligne à grande vitesse ne va passer dans les 13 villes successivement. L'idée est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu du territoire, au milieu de ces 13 villes, et d'utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet.

Nous avons pris ici le scénario Est comme exemple, sur la desserte de Moulins, puisque nous sommes à Moulins, et de Clermont-Ferrand dans la foulée. Le TGV partirait de Paris. Il utilise la ligne à grande vitesse, donc à la vitesse de 320 km/h, en l'occurrence jusqu'au Nord de Moulins. Là, il rejoint le réseau existant via un échangeur et utilise le réseau existant, à la

vitesse permise par le réseau existant, entre 160 et 220 km/h selon les sections sur cette portion, et il dessert successivement Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

Le TGV utilise bien les deux réseaux, le réseau nouveau et le réseau existant, à des vitesses différentes. C'est la combinaison des deux qui permet une desserte directe de chacune de ces villes. Ce n'est pas une correspondance, c'est bien le TGV qui va changer de réseau, ce n'est pas le voyageur qui va changer de train. Nous assurons ainsi la desserte des 13 villes et des temps de parcours particulièrement améliorés.

Nous voyons bien, sur cet exemple, que le train qui, en l'occurrence, desservira Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand, ne desservira pas dans ce cas Vierzon, Châteauroux ou Montluçon. Ce n'est pas le même TGV qui va desservir les 13 villes. Ce n'est pas possible non plus, sinon nous ne pourrions pas assurer les temps de parcours intéressants entre chaque ville.

Nous construisons donc ce que nous appelons des schémas de dessertes. En fait, c'est l'opérateur, ce sera plus tard la SNCF et éventuellement ses concurrents, qui élaborera des schémas de dessertes. À ce stade, nous sommes beaucoup trop en amont de la mise en service et la SNCF n'est pas en mesure de savoir quelle politique commerciale elle mettra en place. C'est donc RFF qui élabore des schémas de dessertes, des hypothèses, en fonction uniquement de considérations économiques : la desserte est-elle viable ou non ? Y a-t-il ou non assez de passagers pour remplir le plus de trains possibles ?

Nous arrivons à des hypothèses de schémas de dessertes. Nous le prenons, là aussi, sur le scénario Ouest, que vous pouvez retrouver sur les synthèses mises à disposition du public à l'accueil et nous pouvons regarder pour voir comment cela se construit. Nous aurions un premier type de TGV qui ferait Paris-Orléans-Blois. C'est ce que nous appelons une mission, un TGV. Nous voyons bien par exemple que ce n'est pas le TGV qui dessert Blois qui desservirait, par exemple, Vichy ou Châteauroux. Dans ce cas, entre Blois et Châteauroux, ce ne serait pas direct.

Un deuxième type de TGV reliera Paris, Orléans, Vierzon et Châteauroux. Nous voyons une petite déclinaison à côté, Paris, Orléans, Bourges et Montluçon. Là aussi, ce sont deux autres types de TGV qui circuleraient.

Un type de TGV est celui que nous voyions tout à l'heure sur l'infrastructure, c'est le TGV qui ferait Paris et éventuellement Orléans ou Bourges, à voir, Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand. Quelqu'un qui veut aller de Montluçon à Clermont-Ferrand, nous voyons bien qu'il devra prendre deux TGV différents. Il part de Montluçon, il va à Bourges avec le train violet et là, il prend le train vert à Bourges et va jusqu'à Clermont-Ferrand, par exemple.

Autre type de train, le Paris-Lyon. Il est particulièrement important parce qu'aujourd'hui, le Paris-Lyon existe, évidemment, sur la ligne existante et il marque au maximum un arrêt, soit à Mâcon TGV, soit au Creusot TGV. Pour assurer le même temps de parcours que la ligne actuelle, là aussi, il ne marquerait qu'un seul arrêt. L'hypothèse qui a été retenue dans nos schémas de dessertes est un arrêt soit à Roanne dans les variantes Roanne, soit à Mâcon dans les variantes Mâcon.

Autrement dit, toutes les autres villes que vous voyez, Orléans, Bourges, Nevers, par exemple, ne seront jamais desservies, dans ces schémas de dessertes, par un TGV Paris-Lyon. Ce qui signifie que, par exemple, prenons Orléans, si nous voulons faire Orléans-Lyon, nous voyons que ce ne sera pas le même TGV que le TGV qui fait Paris-Orléans. C'est quelque chose qu'il

faut bien comprendre, pour bien voir que tous les Paris-Lyon ne vont pas s'arrêter dans toutes les villes du territoire. Ensuite, les liaisons vont se faire différemment. Nous voyons ici pour Clermont, puisque, par les variantes Roanne, la relation Clermont-Lyon serait permise. Voilà par exemple un TGV dédié à la relation entre Clermont et Lyon par Roanne. Nous voyons très bien que ce n'est pas le Paris-Clermont, c'est un autre train.

Là, nous voyons le Nantes-Lyon, puisque des trains pourraient du coup être opérés en TGV entre Nantes et Lyon. Là, typiquement, par exemple pour Bourges, nous voyons que pour faire Bourges-Lyon, c'est ce train qu'il faudrait prendre, alors que le Paris-Bourges, c'est plutôt le vert ou le rouge-violet qui va à Montluçon. Ce sont les schémas de dessertes qui vont le montrer.

Ici, nous voyons un autre type de trains, les trains qui viendraient de Roissy ou Lille, par exemple, du Nord de Paris, qui contournent Paris et qui iraient soit à Clermont-Ferrand, soit vers Lyon, puis Marseille. Là aussi, ces trains peuvent s'arrêter à Orléans, à Bourges et ils ont moins de contraintes de temps de parcours que le Paris-Lyon, donc ils peuvent s'arrêter à Orléans, à Bourges, à Nevers, à Roanne ou à Moulins, Vichy, en direction de Clermont.

Donc, par exemple, si nous sommes à Orléans, nous pouvons aussi prendre ce train jaune pour aller à Lyon. Il faut bien voir que ce ne sont pas les mêmes trains qui vont faire Paris-Orléans ou Paris-Bourges et Orléans-Lyon ou Orléans-Bourges ou Clermont, pour prendre une ville auvergnate, par exemple. Ce type de schéma de dessertes, nous l'avons pour chacun des scénarios et vous pouvez les retrouver dans la synthèse.

Donc, quelle vitesse pour le projet qui est dessiné et qui fonctionne comme cela ?

Le principe, pour RFF, il faut bien voir que ce n'est pas de la grande vitesse pour de la grande vitesse. La vitesse n'est pas un objectif en soi. L'objectif est l'accessibilité des territoires. Dans le projet POCL, cela voulait dire rendre accessibles avec un saut qualitatif important les territoires du Grand Centre, avec l'objectif de temps de parcours de Paris-Clermont en 2 heures, qui avait été fixé par l'État. Clairement, cet objectif de temps de parcours répond à des constats éprouvés sur d'autres LGV où nous voyons un seuil où, en dessous de 2 heures cela permet par exemple des allers-retours au minimum dans la journée, voire parfois dans la demi-journée. Cela permet des changements de mobilités, qu'elles soient personnelles ou professionnelles. C'est de là que vient ce cap de 2 heures.

C'est aussi l'accessibilité des territoires lyonnais ou franciliens. Quand nous avons notre deuxième pilier Paris-Lyon, chercher une alternative économiquement pertinente, cela veut dire assurer au minimum la même mobilité qu'aujourd'hui, donc le temps de parcours de 2 heures qui existe aujourd'hui et qui est capital pour le fonctionnement des économies franciliennes et lyonnaises.

D'où, ce temps de parcours impératif de 2 heures. Pour atteindre ces temps de parcours, la vitesse de référence française et européenne de 320 km/h est la seule qui le permet. Avec ce 320, nous atteignons bien les temps de parcours attendus sur Paris-Lyon. Nous voyons 1 h 55, le temps actuel, dans les deux scénarios Ouest-Sud et Ouest, et même 1 h 45 dans les Médian et Est. Sur Paris-Clermont, nous avons l'objectif de 2 heures et, là aussi, nous sommes entre 1 h 55 et 2 heures dans tous les cas. Puis, nous voyons sur des exemples plutôt tournés vers Lyon que nous avons là aussi des temps de parcours particulièrement importants. Sur du Bourges-Lyon, nous sommes actuellement sur 3 heures de temps de trajet. Là, autour de 1 h 10, 1 h 15. Orléans-Lyon, je ne l'ai plus en tête mais je crois que nous devons être sur un peu plus de 3 heures avec la correspondance à Paris. Clermont-Lyon, nous

sommes sur 2 h 20 aujourd'hui. Donc, à chaque fois, des gains de temps de parcours d'au moins 1 heure par rapport à l'existant.

Cela, seule la vitesse de V320 le permettait, étant entendu que c'est à partir de V250 que le cap de la grande vitesse est passé, en termes techniques, et que nous avons besoin d'avoir en particulier des infrastructures et de la signalisation, des équipements très particuliers qui nécessitent des investissements dont le coût est celui de la grande vitesse.

Pourquoi pas plus et pourquoi pas moins ? La question se pose et elle nous est posée depuis quelque temps dans ce dossier, d'une vitesse supérieure, en particulier V360.

En positionnement général de RFF, nous ne sommes actuellement ni pour ni contre V360. Seulement, il faut bien voir qu'aujourd'hui, nous manquons énormément de recul sur les dispositions techniques qui vont avec le V360. Nous avons des exemples tout récents en Espagne et en Chine de lignes opérées à V350. L'exemple chinois a montré que, peu de temps après la mise en service, la vitesse avait été réduite, officiellement pour des considérations commerciales, mais en Chine, il n'est pas toujours très simple de savoir pourquoi. Nous savons aussi qu'il y a eu des accidents et nous ne sommes pas capables de faire un lien de cause à effet. En tout cas, ce sont des choses qui posent question sur le retour d'expérience.

En termes de coût, que ce soit de coûts d'exploitation, de maintenance ou d'investissements, ce sont aussi des choses que nous maîtrisons mal, étant donné que les techniques sont aujourd'hui mal connues. En particulier, V360 veut dire passer d'une voie sur ballast, comme nous connaissons aujourd'hui, à des voies sur dalles. Ce sont des coûts nouveaux que nous maîtrisons mal aujourd'hui.

Qu'est-ce que cela donnerait si nous essayions quand même de le faire sur le projet POCL ? Déjà, nous avons regardé ce que cela donnerait en gains supplémentaires de temps de parcours. Nous voyons que cela reste quelque chose d'important en soi, mais finalement de relativement modeste par rapport au projet dans son ensemble. C'est à partir d'Orléans-Lyon – nous avons mis les plus significatives – ou Paris-Clermont que nous commencerions à avoir des gains un peu sensibles, entre 5 et 7 minutes, et c'est finalement surtout sur le trajet total, sur Paris-Lyon, que nous gagnerions 9 à 10 minutes, particulièrement intéressantes sur du Paris-Marseille puisque cela permet du report modal depuis le mode aérien, et ce sont des choses intéressantes.

En termes de gains de trafic, que pourraient laisser espérer ces gains de temps de parcours ? En faisant tourner les modèles habituels, nous arrivons sur un gain supplémentaire d'environ 1,5 à 1,7 million de voyageurs, à comparer au gain d'environ 6 millions sur le projet avec V320. Selon les scénarios, nous sommes entre 5,1 et 6,5 millions. Voilà donc, pour donner un ordre de grandeur, avec un gain qui n'est tout de même pas négligeable, et un besoin supplémentaire en investissement. Nous donnons ici une fourchette assez large parce qu'à nouveau, ce sont des choses que nous maîtrisons mal, mais nous avons besoin de changer la géométrie de la voie, d'augmenter la section, la taille des tunnels, par exemple. Ce sont des choses qui ont un coût que nous avons estimé entre 5 et 10 %, quand nous faisons le détail selon les scénarios, et cela revient entre 1 et 1,5 milliard supplémentaire selon les variantes et les scénarios.

Donc, pourquoi pas plus aujourd'hui ? Parce que gains et coûts mal maîtrisés. À ce stade, les données que nous présentons à V320, nous les estimons fiables. Si nous devons continuer de travailler sur le projet, nous continuerons de regarder la problématique du V360. Si nous voyons que cela apporte des choses, nous pouvons très bien évoluer vers du V360. Cela ne

pose pas de problème dans ce sens. Inversement, si nous présentions au débat public des scénarios calibrés à V360 et que finalement, dans trois à cinq ans, nous nous rendions compte que cela ne marche pas et que les données techniques ou financières n'étaient pas les bonnes, nous sommes susceptibles de remettre en cause certains scénarios. Cela voudrait dire refaire le débat public et c'est un risque que nous ne pouvons pas prendre à ce stade.

Voilà pourquoi les scénarios que nous présentons à V320 resteront viables à V360, ou en tout cas étudiables, alors que l'inverse n'est pas du tout assuré à ce stade.

C'était pour : pourquoi pas plus ? Maintenant, pourquoi pas moins ? C'est quelque chose que nous avons regardé. Que veut dire « moins » ? Cela veut dire d'être en-dessous de V250, où nous passons le cap grande vitesse, et cela veut dire : que faisons-nous avec le réseau existant ? Le modernisons-nous au maximum, en essayant de porter les vitesses, et le maximum peut être V220 dans ce cas ? Evidemment, les investissements seront nettement moindres et nous avons essayé de regarder ce que cela pouvait apporter en complément et si le bilan coûts-avantages n'était pas plus intéressant.

Nous avons regardé, sur la ligne Paris-Orléans et sur la ligne Paris-Clermont, les deux lignes concernées par les dessertes que nous retrouvons dans POCL, ce qui serait intéressant pour avoir les améliorations les plus conséquentes possibles. Nous avons essayé de faire trois scénarios qui reprennent des niveaux d'amélioration différents. Le premier, que nous appellerons le plus modeste, est vraiment de rester sur les deux infrastructures existantes et opérer des relèvements de vitesse par des travaux plutôt locaux et éventuellement quelques petites déviations très localisées, comme une par exemple à Vierzon ou une entre Vichy et Clermont. Nous voyons ici les quelques exemples d'amélioration que nous pourrions faire.

Ce scénario aboutit à des coûts qui ne sont déjà pas négligeables. Nous sommes sur un total d'environ 1,5 milliard. Je vous laisse regarder les chiffres, sachant que la totalité des données sont disponibles dans une étude transmise à la Commission et que la Commission a mise en ligne sur son site Internet. Nous sommes sur un scénario à 1,5 milliard d'investissements. Pour le gain en termes de temps de parcours, dans la première colonne, nous sommes sur des ordres de grandeur de 4 à 20 minutes selon les villes, pour les 13 villes concernées par la desserte de POCL. Sur la dernière colonne, nous avons mis les gains de temps qui pourraient être attendus avec le projet POCL, qui permettent de voir que nous n'atteignons pas du tout le même ordre de grandeur.

Deuxième scénario : nous sommes partis du même principe, nous aménageons nos deux lignes existantes, mais pour essayer d'avoir un saut qualitatif supplémentaire, nous avons dit qu'à des endroits où cela peut être coûteux ou difficile d'améliorer la vitesse sur l'existant, nous allons carrément faire des petits barreaux de LGV. Du coup, nous allons sur des sections un peu plus courtes pour avoir un saut qualitatif ponctuel, mais en limitant l'investissement puisque nous ne le ferions pas sur toute la ligne. Nous sommes toujours sur le même principe que tout à l'heure, des aménagements locaux plus trois barreaux LGV envisagés, entre Étampes et Orléans, entre Vierzon et Châteauroux et entre Gien et Nevers sur l'axe Paris-Clermont.

Tout cela aboutit à un coût d'investissement de 4,3 milliards. Nous commençons déjà à être moins dans l'anecdotique. Nous avons des projets de LGV, en ce moment, entre 1 et 2 milliards, donc nous sommes là sur un projet d'aménagement de l'existant, avec quelques shunt grande vitesse, qui est déjà à 4,3 milliards. Cela devient un investissement conséquent. Les gains de temps de parcours s'améliorent en conséquence, entre 10 et 35 minutes à peu près, mais à nouveau, si nous les comparons avec la dernière colonne, nous

n'avons pas le gain que nous pouvons attendre avec le projet POCL. En particulier, sur Clermont, nous n'atteignons toujours pas l'objectif de temps de parcours de 2 heures, puisqu'il nous faut gagner 1 heure dans ce cas.

Troisième scénario, parce qu'il ne faut pas oublier que POCL répond à deux piliers : nous gardons ce que nous faisons sur Paris-Orléans et Paris-Clermont, mais nous y ajoutons un aménagement sur la ligne existante Paris-Lyon, parce qu'il faut toujours désaturer cette ligne Paris-Lyon existante. Dans ce cas, pour limiter les investissements – parce que doubler la ligne existante sur place est impossible aujourd'hui, nous sommes passés à l'époque dans des territoires ou, aujourd'hui, soit pour des raisons environnementales, soit des raisons d'urbanisme qui a progressé, nous ne saurions pas doubler la ligne sur place ou juste à côté –, nous avons essayé de limiter le doublement sur place à une section où ce serait a priori plus faisable, entre Paris et la bifurcation de Passigny, où nous avons la bifurcation entre la ligne qui continue vers Lyon et celle qui va vers Dijon.

Dans ce cas, les TGV entre Paris et Lyon, soit continueraient d'utiliser la ligne existante jusqu'à Lyon, soit iraient vers Dijon, utiliseraient le projet de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône à Dijon, puis rejoindraient Lyon par la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône. Donc, nous aurions bien deux itinéraires parallèles, en tout cas en partie, pour rejoindre Lyon.

Avec tout cela, nous aboutissons à des investissements qui continuent d'augmenter. Nous en sommes cette fois-ci à plus de 7 milliards, soit le coût de la LGV Tours-Bordeaux, pour vous donner un point de comparaison. Si nous regardons les gains de temps de parcours, nous n'avons pas bougé sur la destination Paris-Orléans, Paris-Clermont et nous n'atteignons toujours pas nos objectifs de temps de parcours sur Paris-Clermont en particulier. Sur Paris-Lyon, nous avons bien un itinéraire alternatif. En revanche, nous avons un temps de parcours supérieur de 30 minutes à l'existant. Il nous faut 2h30 en passant par Dijon et par la LGV Rhin-Rhône. Donc, nous ne sommes pas dans l'itinéraire économiquement pertinent, puisqu'aucun opérateur a priori ne voudrait opérer des trains qui mettent une demi-heure de plus que sur l'autre ligne, sinon ils n'auront pas de clients.

C'est en cela que tous ces scénarios de modernisation, qui existent, qui ont été étudiés, ne permettent de répondre à aucun des objectifs fixés par l'État. C'est pour cela qu'ils ne constituent pas un des scénarios présentés au débat public.

Ce que nous avons essayé de faire, puisque la question est quand même beaucoup revenue depuis le début du débat, sur cette modernisation de l'existant, nous avons essayé, pour la réunion d'aujourd'hui, de faire un test en socioéconomie, donc voir le scénario le plus ambitieux, à 7 milliards, que permettrait-il ?

En termes de gains de voyageurs, nous serions sur un gain de voyageurs, donc trafic nouveau, d'environ 1,5 million de voyageurs annuels, à comparer aux 5,1 à 6,5 millions avec POCL, donc un gain de voyageurs nettement inférieur. Quand nous regardons les indicateurs socioéconomiques, le bilan coûts-avantages monétarisé, nous prenons les avantages environnementaux de temps de parcours, de confort, nous monétarisons tout cela et nous le comparons au coût, là où, pour POCL, nous sommes entre 1,1 et 10,3 milliards d'euros selon les scénarios, avec un taux de rentabilité interne qui est un peu le même indicateur en pourcentage, entre 3,8 et 5 %, là, nous sommes sur une valeur créée négative de moins 5 milliards d'euros. Cela veut dire que, pour la collectivité, ce scénario d'aménagement de l'existant détruirait de la valeur au lieu d'en créer. Nous nous retrouvons très logiquement avec un taux de rentabilité interne à 2,2, sachant que ce taux se compare à 3,6 pour le projet sur la durée de l'exploitation. Donc, nous sommes effectivement très nettement en dessous.

Voilà pourquoi, pas moins que V320 sur POCL.

Michel GAILLARD : Merci. Partant de ce rappel et de cette présentation de RFF, je voudrais faire une correction au passage. C'est bien la 11^e réunion, vous aviez raison, j'avais oublié les deux réunions d'ouverture. Monsieur Paix, nous vous écoutons sur la position de la SNCF sur cette question.

Jean-Claude PAIX, SNCF : J'ai une présentation avec quelques supports qui permettront d'illustrer mon propos. Je vais commencer par faire un rappel très rapide sur l'histoire de la grande vitesse, qui a commencé en 1981, avec une vitesse de 260 km/h à la mise en service de la LGV Sud-Est, puis cette vitesse commerciale a été portée successivement à 270, 300 et 320 km/h. Actuellement, plus de 200 agglomérations bénéficient directement des dessertes TGV et de la grande vitesse et de très nombreuses autres agglomérations en bénéficient via des correspondances. Une très large part du territoire ressent les effets de la grande vitesse et les régions se sont rapprochées.

Pour bien montrer que les effets de la grande vitesse ne se limitent pas uniquement à quelques pôles économiques majeurs, je reprends ici les cartes isochrones d'accessibilité d'Épinal, une ville située à 80 km de la LGV Est. Épinal est une ville de moins de 100 000 habitants, desservie par deux TGV directs. Les cartes isochrones présentées, de 1980, donc avant la mise en service du programme de LGV, et de 2007 montrent qu'elle est devenue depuis beaucoup plus accessible. Épinal s'est rapprochée de l'Île-de-France, du Nord, de l'Ouest et aussi de la Méditerranée, nous pouvons le voir avec l'évolution des zones bleutées et vertes sur ces cartes. Retenons à ce stade que chaque projet a des effets évidents sur l'accessibilité de certains territoires et d'autres plus diffus mais qui, mis bout à bout après 20 ou 30 ans de mise en service, deviennent assez conséquents.

Nous entendons aussi parfois dire que l'accroissement de vitesse va générer des émissions de CO₂ et consommer plus d'énergie. Ces affirmations ne sont pas du tout démontrées, bien au contraire. Le bilan carbone du projet Rhin-Rhône établi par RFF, la SNCF et l'ADEME a montré que les économies de CO₂ provenant du report de voyageurs aériens et routiers sont largement supérieures aux émissions de CO₂ produites par l'accélération des trains et la mise en service de trains supplémentaires. L'ordre de grandeur est à peu près 15 fois supérieures, donc des économies qui sont 15 fois supérieures aux émissions produites par les trains.

De même, les services d'études du ministère des transports ont montré que le programme de LGV, allant de la LGV Sud-Est jusqu'à la LGV Méditerranée, sur une période de 40 ans permet une économie de 43 millions de tonnes d'équivalent CO₂ sur l'ensemble de la période. Enfin, augmenter la vitesse ne veut pas nécessairement dire augmenter la consommation d'énergie. Chaque amélioration et gain de vitesse ont été accompagnés de progrès technique. Les dernières générations de TGV ont permis des progrès dans ce sens ou dans le sens de l'économie d'énergie. La consommation, en particulier la consommation ramenée au nombre de voyageurs, est plus faible avec les TGV duplex.

La SNCF est très sensible à tous ces effets pour la collectivité, mais elle ressent également d'autres effets, comme tout transporteur. Elle escompte des effets en termes de clientèle, avec une réduction de trafic et un report des voyageurs qui prennent d'autres modes, l'avion ou la voiture, vers les trains. En clair, l'augmentation de vitesse permet d'une part d'accroître la part de marché du train et de développer les marchés de déplacement. Pour cela, le transporteur doit investir dans de nouveaux trains pour accompagner chaque projet. Je signale d'ailleurs à ce propos que la SNCF se trouve être le premier financeur du projet du TGV Est, avec l'acquisition d'une cinquantaine de rames.

L'augmentation des vitesses permet également une optimisation des coûts de production. C'est un effet qui n'est pas négligeable et qui contribue également à révéler tout l'intérêt d'une augmentation de la vitesse, comme nous allons le voir peut-être, à 360 km.

Le projet POCL, comme l'a rappelé très brillamment Thomas Allary, repose sur deux piliers essentiels, la desserte des territoires et la désaturation de la LGV Paris-Lyon, la LGV Paris Sud-Est. Les deux sont indispensables pour rendre le projet finançable et retenir une vitesse commerciale de 320 km/h permet de répondre aux objectifs assignés au projet, d'une part répondre aux besoins de rapprochement des territoires et, avec cela, obtenir un saut qualitatif de l'offre ferroviaire ; d'autre part, créer un itinéraire alternatif attractif, avec certains scénarios, je cite en particulier les scénarios Est et Médian, et obtenir une exploitation beaucoup plus robuste sur l'axe Sud-Est.

En résumé, la vitesse de 320 km/h est indispensable pour capter de nouveaux clients, obtenir plus de recettes et rendre finançable la ligne à grande vitesse.

Qu'apporte une vitesse à 360 km/h ? Tout d'abord, une vitesse à 360 km/h permettra d'améliorer la desserte des territoires d'une manière générale. Nous allons réduire les temps de parcours, elle va apporter plus de voyageurs et donc plus de fréquence, et donc une offre encore meilleure. Surtout, son avantage principal est de doubler l'utilité du pilier désaturation de la ligne Paris-Lyon. En effet, RFF nous dit que le gain lié aux 360 km/h serait de 10 minutes par rapport aux 320 km/h, ce qui s'ajoute déjà aux 10 minutes que nous obtenons avec les scénarios Est et Médian. Donc, nous doublons l'avantage pour ce pilier. Cela permet à ce titre de desservir beaucoup mieux Lyon et l'ensemble de l'axe Sud-Est, donc de désaturer.

Grâce à l'amplification des avantages apportés par la vitesse de 360 km/h, le projet deviendra plus facile à financer, car il pourra escompter sur la contribution économique et financière de voyageurs allant vers le Sud-Est et ceci pourra probablement réduire les besoins en concours publics des collectivités.

Michel GAILLARD : Merci bien. Nous allons faire trois exposés, puis nous passerons à des échanges avec la salle et nous reviendrons ensuite. Monsieur Wallut, le point de vue du constructeur de trains.

Jérôme WALLUT, Alstom France : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis très heureux de représenter Alstom ce soir. Alstom Transports, en quelques mots : 27 000 personnes dans le monde entier, plus de 9 000 en France sur sept sites français. Leader du TGV, 650 TGV vendus dans le monde, 450 à notre cher client SNCF, exploités dans tout le réseau français. 30 ans d'expérience qui nous ont permis de monter en gamme, en puissance, en capacité, en confort pour les passagers et ainsi permettre un développement du réseau grande vitesse européen.

Ce qui est important dans tous ces développements, c'est la performance et la sécurité. Thomas Allary a mentionné la Chine tout à l'heure, j'y reviendrai. La grande vitesse ne s'est pas inventée en deux minutes, ce n'est pas quelque chose qui s'improvise. Si aujourd'hui, dans l'Ouest européen, vous avez un système performant qui transporte des millions de passagers tous les jours, dans des conditions de sécurité, mais aussi de fiabilité et de respect des horaires d'une manière excellente, c'est parce qu'un système s'est construit au fur et à mesure. Il faut bien comprendre que la grande vitesse, c'est un réseau, un système, ce n'est pas uniquement un circuit fermé.

Un peu d'histoire. Le TGV a commencé en France sur l'axe Paris-Lyon, à 260 km/h. Nous avons fait des trains qui portent le nom de la ligne, les PSE, Paris Sud-Est. Après, nous avons fait l'Atlantique et l'avons appelé le TGV Atlantique. Après, nous avons fait les Thalys et nous les avons appelés Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam, c'est-à-dire que nous étions dans une méthode où nous faisons une ligne avec un train, c'était un circuit fermé, pratiquement comme un métro ou un tramway. C'était le début, la progression, mais aujourd'hui, il faut voir une nouvelle ligne TGV comme un barreau d'un nouveau réseau. Ce qui est en train de se développer pour POCL, c'est un barreau qui s'intègre dans un réseau. Il ne faut pas penser barreau isolé, ligne isolée. Nous devons pouvoir aller de n'importe quel point du réseau à travers ce nouveau barreau vers d'autres points du réseau.

Donc, le concept qui était « un train pour une ligne » doit être effacé de nos pensées. Il doit être « un train pour un réseau ». Quand nous pensons vitesse, quand nous pensons dimensionnement, le premier critère est bien sûr ce temps de parcours, c'est cela qui fait l'économie, mais après, dans le choix du matériel, il faut que nous ayons un matériel pour un réseau. Sans cela, nous nous retrouvons coincés et après, quand le trafic se développe, quand les nouvelles dessertes se développent, certaines dessertes ont été présentées tout à l'heure de manière très claire par Thomas Allary et c'est le point de vue aujourd'hui mais, dans 30 ans, qui dit que ce ne sera pas différent ? Il y aura de nouvelles dessertes, de nouveaux trafics, de nouveaux flux de personnes d'un point A à un point B qui nécessiteront d'avoir un matériel interopérable et qui circule sur ce réseau. Donc, ne nous limitons pas. Quand nous pensons à un type de vitesse, il faut penser à la vitesse du réseau.

Au début, nous avons commencé avec 260 km/h. Aujourd'hui, le standard est 320. Cela s'est fait année après année. Pourquoi ? D'abord, parce qu'il fallait que dans le système français ferroviaire, aussi bien en technique qu'en exploitation, nous apprenions à gérer ce nouveau saut de performance technologique. Aujourd'hui, je dirais qu'il n'y a plus de barrière technologique. 300, 320, 360, 400, ce n'est pas un problème. La SNCF, Réseau Ferré de France et Alstom ont bâti le record de vitesse à 574 km/h, avec une rame pratiquement identique au TGV duplex que vous prenez aujourd'hui sur les lignes SNCF. Nous avons changé la taille des roues, nous avons gonflé un peu les moteurs, mais pas plus que cela. Ce n'est pas un développement technologique spécifique.

Cette performance record de vitesse nous confirme que nous maîtrisons toutes les gammes de vitesse qu'il y a en-dessous. Donc, nous n'avons pas de barrière technologique, d'un point de vue matériel roulant, à monter en vitesse. 320, 360, pour nous, c'est pareil, 400 km/h, ce n'est pas un problème.

Ce qui est un problème, et je reviens à la Chine, c'est quand on ne maîtrise pas la technologie. Cela ne s'invente pas. Aujourd'hui, la SNCF rénove les premiers TGV Sud-Est, les bougies, le contact, ce qui fait la sécurité du train, ce qui fait que nous avons le contact entre le rail et le train, c'est 12 milliards de kilomètre. Ce sont des engins qui ne vieillissent pas, c'est incroyable. Ils sont bien entretenus par la SNCF, c'est vrai, mais c'est une performance incroyable et cela ne s'invente pas. Nos amis chinois mettront le temps, ils vont y arriver, c'est sûr, seuls ou avec l'aide d'autres. Je ne pense pas qu'il faille diaboliser les 350 ou 360 km/h chinois pour un problème de vitesse. C'est uniquement l'expérience qui leur manque et qui va arriver.

Après, nous pouvons nous poser la question : est-ce que cela coûte cher de passer à 360 ? Des chiffres ont été exposés de surcoût du projet. Des chiffres ont été exposés aussi d'apports en passagers, donc en revenus. +20 % de passagers, plus entre 5 et 10 % de coût de projet. Faites le calcul, c'est toujours un bilan positif.

Le bilan énergétique, le bilan en consommation, est toujours à mettre en regard du passager qu'on transporte en plus qui, lui-même ne va pas prendre l'avion, ne va pas prendre sa voiture. Le report modal que nous allons récupérer rendra de toute manière l'équation positive. Cela a été évoqué tout à l'heure par la SNCF. Aujourd'hui, les TGV dans lesquels vous roulez consomment moitié moins d'énergie par passager, 50 % en moins, que les premiers TGV. Pourtant, nous sommes passés de 260 à 320 km/h. C'est l'innovation française, c'est la recherche et développement que nous faisons, Alstom, mais aussi avec la SNCF et RFF, de manière à toujours optimiser l'équation économique. L'innovation, la technologie pour la technologie ne sert à rien. Cela ne doit se faire que si cela apporte, non seulement un plus pour le service public, mais aussi dans les mêmes équations économiques. La technologie qui coûte cher, nous savons ce que cela peut donner, comme les Concorde ou autres. Généralement, cela se termine en catastrophe industrielle et économique. Aujourd'hui, le réseau TGV français et son exploitation montrent que la montée en vitesse n'a pas dégradé cette performance, au contraire.

Quelques mots sur les différentes contraintes que nous pourrions avoir. Je reviens sur le fait de penser réseau. Pensez au fait que votre ligne, votre barreau, sera dans un ensemble de trains, SNCF mais aussi, demain, d'autres exploitants. Aujourd'hui, la vitesse à la française, ce sont aussi les liaisons frontalières européennes : Lyria, Thalys, Eurostar, Elipsos sur l'Espagne, Artesia sur l'Italie. Ce sont aussi des moyens de connecter des territoires, non seulement au niveau français, mais au niveau européen. En cela, il faut se donner la capacité de ne pas être limités avec une vitesse.

Nous avons évoqué 220 ou 250 km/h. Je ne rentre pas sur ce genre de débat, c'est un autre métier, un autre sujet. Bien sûr, nous savons faire. Bien sûr, cela coûte moins cher, mais cela rapporte beaucoup moins. Ce n'est pas le même sujet. Aujourd'hui, des TER, des TET, des Corail, nous savons booster le confort, booster les locomotives pour atteindre ces vitesses, mais ce n'est pas cela qui va faire un apport de services, de gains, qui fait que les gens vont venir développer les industries, développer l'activité dans les territoires. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci bien. Je vais demander à Monsieur Jacquot d'intervenir, puis nous ferons quelques questions, pour revenir ensuite à Monsieur Sivardière et à Monsieur le maire.

Thierry JACCAUD, *L'Ecologiste* : Merci. Je voudrais revenir à une question plus terre à terre. Nous avons eu de très beaux exposés sur ce que nous pouvions faire avec la grande vitesse et sur les gains de temps que nous pouvions obtenir. Bien entendu, si on me demande si je veux mettre 1 heure plutôt que 2 heures, je dis qu'évidemment, c'est intéressant. Sauf que ce n'est pas gratuit. Ce n'est pas gratuit. Nous sommes vraiment en 2011, alors comment oublier le coût de toutes ces infrastructures ? Monsieur Allary a essayé de faire des comparaisons pour nous donner des ordres de grandeur, mais il a comparé avec d'autres barreaux TGV ou d'autres lignes TGV, ce qui fait que nous n'arrivons pas bien à voir ce que cela représente.

Que représentent 15 milliards d'euros ? Il faut savoir que le déficit de la France est de 90 milliards d'euros, que le plan Fillon d'économie, récemment, est de 7 milliards d'euros, le mois de septembre, c'était 12 milliards d'euros. Donc, c'est une valse des milliards, mais le projet dont nous parlons aujourd'hui est à l'échelle des déficits de la France et du problème de la dette de la France.

Bien entendu, au niveau national, les députés – je vois Monsieur le député maire présent ici – s'en occupent et particulièrement la Commission des finances de l'Assemblée nationale. Ce

serait d'ailleurs peut-être bien qu'un de ses représentants soit invité à l'une des prochaines réunions. La Commission des finances regarde ce que coûtent 15 milliards, c'est beaucoup. Monsieur Hervé Mariton a fait un rapport au nom de la Commission des finances en mai 2011 et son rapport dit substantiellement que la quasi-totalité, et la ligne POCL en particulier, des projets TGV ne sont pas rentables en eux-mêmes, ce que dit d'ailleurs Monsieur Allary, et ne sont pas finançables par la collectivité.

Nous ne pouvons plus faire comme avant. Que faisons-nous, avant ? Nous avons un grand projet, nous empruntons en pensant que nous verrions bien plus tard, nos descendants paieraient. Aujourd'hui, nous ne pouvons plus augmenter la dette de la France, nous en sommes à 80 % du PIB en dette. C'est fini, nous ne pouvons plus augmenter. Si nous voulons le faire quand même, il faut choisir. Nous voyons les choix qui sont faits, aussi bien par notre gouvernement qu'en Grèce, en Irlande, en Espagne ou ailleurs : soit nous baissons les prestations sociales, soit nous augmentons les impôts.

Là, nous sommes vraiment dans un projet énorme au niveau financement. La première des choses est de revenir au sens des réalités et savoir si nous voulons vraiment engager ces sommes et comment nous les finançons. C'est le premier point, qui est quand même très important et le rapport de la Commission des finances est vraiment à consulter. Au niveau international, le 3 septembre, *The Economist*, un hebdomadaire libéral qui n'est ni gauchiste ni écolo, a pris position très clairement contre le développement des nouvelles lignes TGV en Europe, en disant que cela allait faire dérailler les finances publiques. Cette réflexion sur le coût des TGV a lieu aussi bien au niveau de l'Assemblée nationale qu'au niveau international. Donc, nous pourrions l'avoir aussi ici.

Le deuxième point est : pourquoi cette ligne à très grande vitesse ? Le point essentiel, vous le savez tous, est le doublement de la ligne Paris-Lyon. Nous voyons dans le rapport de RFF que, même avec toutes les améliorations possibles sur la ligne Paris-Lyon, nous arriverons à une saturation en 2025. Je me reporte notamment au rapport Mariton, qui fait une petite étude des estimations de trafics qui ont été faites sur les différents projets dans le passé. Il y a quasi systématiquement une surestimation très importante du trafic. Par exemple, sur Eurotunnel, c'est une surestimation de 58 % du trafic. Sur la LGV Nord, c'est une surestimation de 50 %. Vous voyez donc qu'en fait, par rapport aux estimations fournies, il faut diviser par deux. Donc, quand on nous dit qu'en 2025, la ligne Paris-Lyon sera saturée, je demande à voir, il faudrait vraiment faire des études plus détaillées.

Ensuite, est-ce vraiment nécessaire ? Je voudrais partir de Clermont, de Moulins et de Lyon. Clermont, aujourd'hui, est à 3 h 25 de Paris. Est-ce vital pour Clermont d'être à 2 heures ? Michelin répond : bien sûr que non, que ce n'est pas vital. Michelin, qui est la seule entreprise du CAC 40 à être installée en province, à Clermont, que fait-elle ? Non seulement Michelin reste à Clermont, mais Michelin installe un centre de recherche de plusieurs centaines d'ingénieurs, et cette décision a été annoncée au début de l'année à Clermont, au Zénith, lors de la réunion sur ce projet de TGV. Donc, si une des 40 premières entreprises de France se développe et continue de se développer sur Clermont, c'est que ce n'est pas vital. Certes, ce serait utile, nous le verrons plus loin, mais ce n'est pas vital. Si ce n'est pas vital pour Clermont, cela ne l'est pas non plus pour Moulins et encore moins pour Orléans. Je vous rappelle qu'Orléans est à 1 heure de Paris et que le maire d'Orléans dit qu'il serait vital d'être à une demi-heure. Là aussi, le sens des réalités me semble manquer un petit peu, sur la ville d'Orléans en particulier.

Il est normal que les édiles des villes concernées essaient de gagner du temps sur le temps de transport. C'est tout à fait normal, l'intérêt particulier de l'élu, du maire de Clermont, de

Moulins ou d'Orléans, c'est évidemment de mettre moins de temps pour Paris et toutes les autres destinations. Mais c'est quand même un peu une illustration que la somme des intérêts particuliers, ce n'est pas l'intérêt général. Nous avons là un certain problème à résoudre.

Ensuite, je voudrais venir plus concrètement aux destructions des milieux naturels et humains qui seraient le cas avec cette ligne POCL.

La première des destructions, c'est le tracé Ouest-Sud. Sur les quatre tracés, je prends le plus soutenu par les différents élus, c'est-à-dire le tracé Ouest-Sud. Il commence à rentrer dans le département de l'Allier en coupant en deux la forêt de Tronçais. Je remercie Monsieur Périssol, qui a été le premier élu à dire, à la réunion de Clermont, qu'il ne fallait pas traverser la forêt de Tronçais, une magnifique forêt qui pourrait être classée au patrimoine mondial de l'humanité. Il est inacceptable de le faire. Depuis, le débat public a eu lieu et d'autres élus ont pris position, notamment Monsieur Dufrègne, il y a 15 jours, en réunion publique à Bourbon-l'Archambault, a eu des propos très fermes en disant qu'il était hors de question que le TGV, s'il se faisait, traverse la forêt de Tronçais.

(Applaudissements nourris)

C'est très intéressant parce que Monsieur Allary avait expliqué, à la dernière réunion de Moulins, que le tracé Ouest-Sud, forcément, coupait en deux la forêt de Tronçais. Je pense que ce soir, nous pourrions avoir la confirmation que Monsieur Jean-Paul Dufrègne est non seulement contre la traversée de la forêt de Tronçais, mais en même temps contre le tracé Ouest-Sud, puisque le tracé Ouest-Sud, d'après Monsieur Allary, passe forcément par la forêt de Tronçais.

(Applaudissements nourris)

Voilà. Après, vous connaissez tous, il y a le bocage bourbonnais, le vignoble de Saint-Pourçain, le Val d'Allier, la montagne bourbonnaise. Tout cela, ce serait des désastres, mais je voudrais insister sur un autre point. Simplement, cette approche par milieux importants est un peu l'ancienne approche, qui est complétée aujourd'hui par l'approche sur la fragmentation des milieux. Nous avons des milieux de plus en plus fragmentés. Quel est l'atout de l'Auvergne, qui a été présenté le 18 octobre dernier avec la nouvelle marque « Auvergne Nouveau Monde » ? C'est justement les grands espaces et la nature. C'est un peu bizarre de voir des élus, d'un côté, faire une grande campagne de promotion sur les grands espaces et la nature et, de l'autre, vouloir un projet de TGV qui couperait en deux et donc fragmenterait les différents territoires. Dans le Nouveau Monde, je cite simplement les expressions des plaquettes publicitaires : « Fini le luxe, place à la simplicité ». Nous pourrions en dire autant de notre projet : « Fini le luxe, fini les TGV, face à la simplicité et à l'aménagement de l'existant ».

Justement, quelles sont les améliorations possibles ? C'était très intéressant d'avoir enfin ce scénario. C'est pour cela que le débat public permet d'avancer, parce qu'il a quand même fallu attendre la 11^e réunion avant d'avoir la présentation de l'amélioration de l'existant. C'est quand même très intéressant et nous voyons que, pour 790 millions, nous gagnons 20 minutes sur Paris-Clermont, pour 1,4 milliard, 20 minutes supplémentaires et aussi, il est marqué dans le dossier de RFF que si nous faisons un trajet direct Paris-Clermont, nous gagnons encore 20 minutes. Là, nous pourrions très bien aussi imaginer qu'il y ait des trajets directs, comme cela se fait déjà aujourd'hui, Paris-Clermont, pour ceux qui doivent vraiment mettre 2 heures plutôt que 3 heures.

Ce que j'ai entendu durant toutes les réunions publiques, ce sont les élus qui interviennent en disant : « Il faudrait absolument desservir ma ville ». Ils le disent avec des variations, mais tous les élus, et c'est normal, veulent desservir leur ville avec le maximum de fréquence et de rapidité pour joindre les différentes destinations. Ils veulent aussi que ce soit le moins cher possible et aussi pour l'utilisateur. Là, tout simplement, quelque chose existe et c'est l'amélioration de l'existant. Je vous remercie.

(Applaudissements nourris)

Michel GAILLARD : Merci. Vous aurez compris que nous voulions la diversité des points de vue sur cette tribune. Cette diversité s'est exprimée au cours des réunions publiques qui ont eu lieu. Il est normal, dans un débat public, que tous les points de vue soient présents dans le débat. Sinon, c'est un peu tronqué, comme on dit. Je vous propose que nous ayons 20 minutes d'échanges avec la salle. Monsieur. S'il vous plaît, je viens de dire que tous les points de vue doivent s'exprimer.

Bertrand SALVAT, secrétaire général d'ALTRO : Je voulais dire que nous sommes passés d'un extrême dans l'autre. Du 360 à l'heure, qui effectivement pose des problèmes techniques très importants, au point que les Chinois y ont renoncé après une année de grande expérimentation, nous passons ensuite à la question de l'amélioration de l'existant. Je crois qu'il y a en tout un juste milieu et je crois que la grande vitesse, par sa performance, permet le report modal et par conséquent permet à beaucoup d'automobilistes d'abandonner leur voiture, à un certain nombre de gens qui utilisent l'avion d'abandonner l'avion au profit du train. Par conséquent, ce n'est pas un bilan zéro du côté positif, en ce qui concerne le TGV, ou un bilan négatif, c'est au contraire un bilan positif.

Je crois également que lorsqu'on nous parle de shuntés courts, ceux-ci, pour la grande vitesse, ne peuvent pas être inférieurs à un certain nombre de kilomètres. Si vous lancez un train à 320 à l'heure, vous n'allez pas l'arrêter 5 km plus loin. Quand nous voyons le bilan de Téo, où nous avons investi, sur la ligne de Clermont-Paris, des dizaines de millions pour avoir le résultat que nous avons aujourd'hui, nous ne pouvons pas dire : non, l'existant sera simplement amélioré.

Michel GAILLARD : Bien. Monsieur.

Richard ROUSSEAU : J'ai été partie prenante à l'évolution des TGV depuis l'ouverture de Paris-Lyon en 1982 et au schéma de Y renversé de 1992, et beaucoup de projets depuis. Je voulais poser deux questions. Le schéma Ouest-Sud repose essentiellement, économiquement, sur la clientèle des navetteurs entre Paris, Orléans et Blois, en signalant entre parenthèses que Blois est à 30 km de Vendôme où passe le TGV Atlantique. Nous avons donc là un schéma où, pour faire face à la pointe des navetteurs, il va falloir un parc significatif.

Il va falloir par ailleurs avoir un parc significatif pour les missions Châteauroux, les missions Montluçon et les missions aussi qui vont vers Moulins et Clermont. Tout cela n'est pas dans le dossier, peut-être que je ne l'ai pas trouvé mais, à vue de nez, pour moi, cela représente certainement de l'ordre de 25 à 30 rames et sans doute la moitié pour assurer le Paris-Orléans. C'est une question qu'il faudrait préciser, parce que sans doute Jean-François Paix va pouvoir me dire si la moitié du parc du TGV Est lui paraît un investissement valable pour assurer cet ensemble de dessertes. C'est une vraie question.

Le deuxième point est le problème de la saturation. Je dirais qu'il faut que nous réfléchissions à la saturation autrement que nous y réfléchissons actuellement. La saturation des lignes RER, c'est 14 heures par jour. Le C dans Paris intra-muros, pendant 14 heures par jour, les missions sont pareilles, donc il y a une saturation importante. Par contre, si nous regardons sur une ligne comme le TGV, souvent, nous avons des saturations qui sont de l'ordre de 2 heures par semaine ou quelque chose comme cela. C'est destiné à évoluer, mais la grande question que je me pose, c'est que les Japonais sont entrés dans la démarche de la grande vitesse 10 ans avant nous et, jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu une ligne à grande vitesse doublée au Japon. Là-dessus, avons-nous bien analysé les éléments techniques apportés ?

Pour finir, je voudrais faire une chronique nécrologique, parce que personne n'en a beaucoup parlé dans la presse, mais CDG Express est mort la semaine dernière. CDG Express, c'est la desserte par rail de Roissy qui a été le premier débat public ferroviaire, un peu moins de 10 ans plus tôt. Les soins intensifs du ministère de l'équipement ont fini par le faire mourir au cours des cinq dernières années.

Ce que je voulais dire, c'est que les débats publics sont une occasion magnifique de démocratie, mais il ne faut pas non plus rêver. Le point important que je voudrais souligner, c'est que sur la desserte Centre Auvergne, depuis le Grand central du Duc de Morny, le frère de Napoléon III, cela ne date pas d'hier, jusqu'au Y renversé, nous comptons beaucoup de morts.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur.

Jacques DEBEAUD, président de la fédération Allier Nature : Nous avons décidé en CA de nous opposer à ce projet, parce qu'il nous semble vraiment entièrement négatif. Je voudrais parler plus spécialement de la vitesse. Ce que je voudrais dire à ce sujet, c'est que discuter de la vitesse, c'est déjà parler d'un problème éthique, c'est un problème de philosophie. La vitesse est l'une des déesses de la société de consommation que nous avons aujourd'hui et il faut que nous repensons la façon dont nous avons considéré ce que nous sommes, où nous sommes, notre environnement. Thierry Jaccaud a parlé tout à l'heure de la partie financière. Nous ne pouvons plus payer et l'environnement non plus ne peut plus payer et il faut absolument revoir nos façons de faire, mais d'une manière au-delà des problèmes de train. Il faut les revoir de manière plus générale, notre façon de penser doit changer.

En ce moment, je le redis mais il faut quand même insister, nous démolissons à coups d'asphalte et de béton l'équivalent d'un département français tous les sept ans. Nous ne pouvons pas continuer comme cela, il va bien falloir que nous nous arrêtons. Ce débat est l'occasion de réflexions de ce genre. Des penseurs le font, comme Carlo Petrini, Edgar Morin, et il faut que nous réfléchissions à cette question fondamentale.

Si je reviens sur les calculs qu'on nous a proposés, FNE, notre fédération nationale, nous a envoyé la semaine dernière les estimations pour la rénovation de l'existant. Cela m'a permis de faire quelques calculs et j'ai pu voir, en page 7, qu'en faisant quelques shuntages sur des tracés, nous arrivons à gagner 19 minutes, c'est-à-dire un tiers du temps à gagner, puisqu'il faut faire Paris-Clermont en 2 heures alors qu'en ce moment, c'est au mieux 3 heures. Nous gagnons donc un premier tiers de temps pour 700 millions. Si nous construisons un barreau GV au Nord de Nevers, cela coûte le double, 1,4 milliard, et nous gagnons à nouveau un deuxième tiers. Cela veut dire que nous pouvons mettre Paris-Clermont – et nous pouvons le faire rapidement, ce n'est pas en 2025, ce sont des travaux que nous pouvons faire vite – en 2 h 20, donc gagner 40 minutes. Cela veut dire aussi que le dernier tiers à gagner, les dernières 20 minutes, doivent coûter 10 milliards. Il faut quand même s'interroger. Il faut

que nous remettons les choses en place. Je pense qu'il y a d'autres éléments du même genre et je demande aux élus de notre région de penser, s'il reste un peu de monnaie, à ce qui se passe au Sud de Clermont, parce qu'il ne faut peut-être pas les oublier non plus, ce qui se passe sur Issoire, Saint-Flour, Aurillac, c'est aussi l'Auvergne.

Michel GAILLARD : Merci. Je prends une ou deux questions. Monsieur.

Guy CHAMBEFORT, député de l'Allier : Je voudrais, sur une contribution très courte, montrer qu'il y a quand même quelques contradictions. Je viens de lire aujourd'hui une publication faite par les services du premier ministre, le Centre d'analyse stratégique, qui nous dit : « L'ouverture prochaine à la concurrence du réseau, les coûts d'entretien et de maintenance et les augmentations des péages ferroviaires conduisent actuellement la SNCF à envisager de ne plus acheter des rames à grande vitesse de 2015 à 2025, quel qu'en soit le constructeur ».

Je voudrais qu'on m'explique comment on peut concilier la mise en place d'un réseau de grande vitesse avec une date de 2025 et le fait que la SNCF envisage de ne plus commander de nouvelles rames de TGV. Cela voudrait dire que ce sont les rames existantes qui permettront d'assurer cette desserte. Je n'ai pas pris cette citation sur n'importe quelle publication. C'est une publication qui vient des services du Premier ministre.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Une question de Monsieur.

Hervé BOCQUET, architecte : Bonsoir. Avec le TGV, nous assistons à une course à la vitesse. 260 km/h à l'origine, 300, 320 et maintenant 360 km/h. D'après une étude parue dans la revue Transport en 2010, une minute de trajet gagnée coûte environ 1 million d'euros sur Paris-Lyon, près de 3 millions d'euros sur Paris-Lille, 3,64 millions pour le TGV Est. Combien pour le TGV POCL ?

Des agences de notation menacent la France de perdre son AAA. Contribuable de base, je décerne un triple zéro au projet de LGV :

Zéro social : le réseau de transport français routier, ferré et fluvial est l'un des plus denses au monde, mais son entretien est défaillant. Pour éviter le risque de déraillement, les trains sont contraints de circuler à vitesse très réduite sur environ 2 000 km de voies proches du délabrement. Pour exemple, une association d'usagers de la ligne Paris-Rouen a calculé le nombre d'heures de retard cumulé en 2010 : 97 heures. Pouvez-vous chiffrer le coût d'une minute de retard ? Un retard, c'est souvent un drame social, des étudiants qui n'ont pas pu se rendre à leur examen, des salariés qui arrivent en retard pendant plusieurs semaines, entraînant une perte de salaire pour l'employé et une perte de production pour l'employeur. Vous allez me dire que cela ne concerne pas le TGV. D'une part, l'argent consacré au TGV, c'est autant d'argent qui ne permet pas de rénover les lignes existantes. D'autre part, et pour exemple, le TGV a bouleversé les équilibres sociaux à Marseille, devenue un lieu de vitesse. Cette ville a connu une explosion de ses prix immobiliers, alimentée par des Parisiens heureux de s'acheter un pied-à-terre près du Vieux-Port.

Zéro économique : comme ses grandes sœurs, la LGV POCL sera financée par un PPP. Le partenariat public-privé permet d'étaler la dette publique, sans passer par les banques. Un PPP permet aux champions du CAC 40 d'engranger de substantiels bénéfices et aux

collectivités de supporter les investissements et les pertes, puisque seul l'argent apporté par le privé est rémunéré.

Zéro écologique : pensez-vous que les saignées infligées à la nature par les lignes à grande vitesse sont plus écologiques que celles d'une autoroute ? Mais vous confondez peut-être écologie avec surinvestissement ferroviaire. Chaque solution présentée est une catastrophe écologique, non seulement dans l'Allier, mais aussi sur tous les territoires traversés : forêts ancestrales perforées, zones humides dévastées, terres agricoles définitivement perdues. Combien d'animaux et de plantes exterminés, même les plus rares ?

Pour les raisons que j'ai énumérées, je n'accepte pas la dictature de la vitesse. TGV, gonfle les villes de départ et d'arrivée, mais pompe les villes étapes. AGV, alimentation à grande vitesse, plus connue sous le nom de FF, fast-food. SGV, sommet à grande vitesse, dans une HGV, habitation à grande vitesse, VC, VH, VP, vite construite, vite habitée, vite périmée. LGV, loisirs à grande vitesse, pour finir par la MGV, la mort à grande vitesse.

Chacune des quatre hypothèses exposées est plus absurde l'une que l'autre. Puisque nous n'avons pas les moyens de réaliser une seule de ces hypothèses, alors soyons fous : je propose de réaliser les quatre hypothèses et l'ensemble des variantes. Si nous choisissons de foncer, faisons-le avec brio, tous ensemble, droit dans le mur à 400 km/h.

Je finirai par une note d'espoir : l'Allemagne s'est bien gardée de la folie du tout grande vitesse en donnant la priorité à l'amélioration du réseau existant. Notre voisin a développé des services de voyageurs de qualité, axés sur le maillage des services et leur fréquence, plutôt que sur la vitesse. Avec 103 rames à grande vitesse, les Japonais transportent autant de passagers que nous avec 540 rames. Nous sommes capables de construire des trains pendulaires qui peuvent rouler jusqu'à 250 km/h sur réseau classique, plus vite qu'un train classique. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je ne l'ai peut-être pas dit au début, mais je rappelle que les interventions sont de trois minutes, parce que sinon, seuls quelques-uns peuvent parler et pas les autres. Il faut donc quand même respecter la prise de parole du plus grand nombre, d'une part. D'autre part, je signale que vous avez la possibilité de poser des questions écrites. Vous avez des petits papiers sur les sièges, pour ceux qui n'aiment pas prendre le micro.

Je propose à Thomas Allary de réagir sur les trois exposés, puis sur un certain nombre de questions qui ont été soulevées.

Thomas ALLARY : Dans tout ce qui a été dit, je ne vais pas pouvoir tout reprendre, mais je vais peut-être amener quelques éléments d'éclairage sur certaines choses qui sont revenues plusieurs fois.

Le rapport Mariton a été plusieurs fois cité. De mémoire, je crois qu'il ne cite pas POCL, et c'est un rapport au nom de la Commission des finances, qui est donc partiel. Nous pouvons y ajouter les rapports des Commissions de l'aménagement du territoire, en particulier du Sénat, qui ont, eux, cité POCL en lui donnant plutôt une teinte positive. Nous pouvons parler des travaux du groupe de travail du Sénat sur le SNIT, qui remet parfois en cause certains projets, mais cite plutôt POCL comme un projet à faire. Donc, je pense qu'il faut le remettre dans l'ensemble d'un travail législatif.

Sur les chiffres qui sont rappelés, vous avez cité Eurotunnel et la LGV Nord, donc nous parlons de projets qui ont plus de 20 ans, avec des modèles de trafic grande vitesse encore balbutiants. C'était, à l'époque, le début des études. Nous sommes quand même aujourd'hui sur des modèles nettement plus fiables et qui ont pu bénéficier des travaux réalisés depuis maintenant 20 ans.

À ce titre, il a été demandé de détailler et de faire des études plus précises sur les trafics. Toutes nos études sont à disposition du public, elles sont sur le site Internet et nous n'avons aucun problème pour en discuter. À ce jour, personne encore dans une réunion du débat public ne nous a donné d'autres chiffres alternatifs ou n'a demandé de contre-expertise. Donc nous, pour l'instant, à RFF, nous ne pouvons pas faire plus que de donner tous nos chiffres et les soumettre au débat. Pour l'instant, je ne sais pas aller plus loin dans cette discussion, sur les chiffres en particulier.

Je ne sais pas s'il y a un représentant d'Orléans, parce qu'Orléans a été évoquée. Ce qui est sûr, c'est que pour RFF, il a été confirmé plusieurs fois dans le dossier que typiquement, pour Orléans, la question n'est pas un gain de temps vers Paris. C'est plutôt une nouvelle desserte, par exemple pour les aéroports, ou un gain de temps très important vers Lyon, et non pas vers Paris, qui est recherché, avec un gain de temps de l'ordre de 2 h 30 à 3 h 00.

Sur la forêt de Tronçais, pour que tout le monde soit bien au même niveau de connaissance, si nous pouvons avoir la carte de toutes les options de passage des différents scénarios en Auvergne, le plus à l'Ouest et au Sud, nous voyons l'option de passage, la bande de 10 kilomètres de large environ dans laquelle nous pourrions réaliser les études ultérieurement. Pour le scénario Ouest-Sud, nous voyons que la forêt de Tronçais se situe sous cette option de passage. Nous savons que c'est un point extrêmement sensible de ce scénario. L'idéal aurait été de chercher à inscrire l'option de passage ailleurs, par exemple plus au Sud-Ouest. Le problème est que nous avons la vallée du Cher, avec des contraintes environnementales encore plus fortes, sans compter le fait que nous devons nous éloigner encore vers l'Ouest et que, finalement, nous n'arrivons plus à des temps de parcours sur Paris-Lyon inférieurs à 2 heures. En se décalant plus au Nord, nous avons la contrainte de la Champagne berrichonne. En continuant tout droit, nous avons la contrainte du Saint-Pourcinois et presque du tissu bâti de Moulins. En se décalant encore plus au Nord, nous tombons finalement sur le scénario Ouest. C'est pour cela qu'à ce stade, la forêt de Tronçais est située sous l'option de passage du scénario Ouest-Sud.

Nous reviendrons sur la fragmentation des milieux qui a été évoquée. C'est la première fois que nous l'entendons, donc Corinne Roecklin, notre responsable environnement, en dira un mot, car nous avons essayé de travailler sur le sujet dès ce stade et c'est quelque chose d'intéressant.

Sur l'aménagement de l'existant, nous n'avons pas attendu la 11^e réunion, je voudrais quand même revenir sur ce point, pour présenter ce scénario. Il est public sur le site Internet de la Commission depuis le 3 septembre, un mois avant le début du débat, et nous l'avons évoqué, je crois, à chaque réunion depuis la réunion d'ouverture de Clermont-Ferrand. Il a été évoqué par contre un gain possible de temps de parcours sur Paris-Clermont. Je voulais revenir sur le fait que sur Paris-Clermont, le scénario maximal d'aménagement de l'existant consiste à gagner 35 minutes environ sur le temps direct sans arrêt. C'est donc bien le temps qui serait à comparer aux 3 heures actuelles du train sans arrêt Paris-Clermont, et c'est ce train qui pourrait faire, dans ce scénario, environ 2 h 25. Nous n'avons donc rien à gagner en plus, en supprimant des arrêts, il n'y en a déjà pas dans ces temps de parcours. Ce sont des temps théoriques sans arrêt.

Je rebondis sur une autre remarque qui avait été faite sur l'aménagement de l'existant, en disant qu'avec 4 milliards sur Paris-Clermont, nous gagnons deux tiers du temps et que le dernier tiers coûtait 10 milliards, ce qui semblait beaucoup. Oui, mais il n'y a pas que Paris-Clermont. Nous raisonnons sur 13 villes dans leur ensemble pour la desserte, plus le doublement de Paris-Lyon. C'est bien un ensemble qu'il faut comparer et les 10 milliards en plus, en l'occurrence, servent à Orléans, à Châteauroux, à Blois, à Vierzon, à Bourges et à désaturer Paris-Lyon. Il n'y a pas non plus que Paris-Clermont dans le projet.

Il y avait une remarque intéressante de Monsieur Salvat sur le fait qu'il y avait déjà eu beaucoup d'investissements réalisés pour TéoZ, en l'occurrence sur Paris-Clermont, mais c'est aussi vrai sur Paris-Orléans. C'est un point intéressant, parce que cela permet de dire qu'en fait, les lignes existantes sont des lignes qui ont déjà été modernisées, qui ont déjà fait l'objet d'un investissement et nous sommes la plupart du temps sur des vitesses déjà particulièrement intéressantes. De plus en plus de sections sont déjà à 200 km/h, qui est quasiment le maximum atteignable avec des matériels et une infrastructure classiques avant de passer au cap de la grande vitesse. Cela signifie que c'est aussi pour cela que nous n'avons plus beaucoup de gains de temps potentiels sur les lignes existantes, en modernisant l'existant.

Plusieurs interventions ont parlé de la saturation de la ligne Paris-Lyon. Dans la présentation tout à l'heure, j'ai parlé de la saturation de Paris-Lyon pour aller un peu vite. La saturation d'une ligne ferroviaire, en général, ce n'est pas tout à fait la saturation d'une route, c'est-à-dire : à un moment, il y a tant de trains et cela ne passe plus. C'est un peu plus compliqué, puisque le nombre de trains que nous savons passer va dépendre des caractéristiques de la signalisation et des trains, des temps d'arrêt au milieu, etc. Ce que nous avons montré à l'horizon 2025, c'est que dès aujourd'hui, sur la LGV Paris-Lyon, nous atteignons le maximum possible en nombre de trains aux heures de pointe, donc effectivement pas entre les heures de pointe. Avec tous les projets existants et l'augmentation que nous voyons constante du trafic ferroviaire, nous savons que ce trafic va augmenter et va conduire à ne plus pouvoir assurer certaines circulations dans les 15 prochaines années.

Cette augmentation du trafic va quand même pouvoir être absorbée parce que la SNCF opère de plus en plus de rames doubles, par exemple, deux TGV accolés l'un à l'autre, des TGV duplex qui augmentent aussi la capacité d'un seul train, puis parce que, progressivement, nous allons passer à un système de signalisation, le standard européen ERTMS, qui permet d'augmenter encore le nombre de trains que nous pouvons passer dans une seule heure. Tout cela va permettre d'absorber une première augmentation du trafic mais, à l'horizon 2025, nous retombons sur ce même problème aux heures de pointe où nous ne savons plus passer certains trains.

Au-delà du nombre de trains à certaines heures, le gros problème est la régularité. Nous atteignons un nombre de trains sur la ligne qui ne permet plus l'exploiter dans des conditions satisfaisantes et d'assurer une régularité correcte. Dès aujourd'hui, nous voyons que nous sommes à environ 80 % de trains à l'heure sur la LGV Paris-Lyon, quand nous sommes à 88 % sur la LGV Paris-Strasbourg. Donc, dès aujourd'hui, c'est un vrai problème. Nous voyons bien sur la carte que la ligne est en fait un goulot d'étranglement du réseau dans son ensemble entre le Nord et le Sud français. Dès que nous avons un problème sur cette ligne ou le réseau adjacent, les retards s'enchaînent, nous avons un effet boule de neige important et c'est vraiment une contrainte énorme d'arriver à avoir une régularité satisfaisante sur cette ligne.

J'entendais tout à l'heure une autre intervention qui parlait de l'importance de la régularité sur le réseau existant, mais même sur le réseau grande vitesse, c'est une réelle problématique que de maintenir la régularité sur Paris-Lyon. Quand nous désaturons la LGV Paris-Lyon par le projet POCL, son gain principal n'est pas tant de nouveaux trains qui pourront être opérés, bien sûr il y en aura, mais le gain le plus important est le gain de régularité pour les voyageurs. À l'horizon 2025, nous serons à près de 60 millions de voyageurs sur la ligne. Ces 60 millions de voyageurs vont tous bénéficier d'un gain de régularité très important, à la fois ceux qui seraient reportés sur la nouvelle ligne, puisqu'il y aurait moins de trains, et à la fois ceux qui seraient maintenus sur la ligne existante, puisqu'il y aurait moins de trains aussi.

C'est un aspect particulièrement important et qui est quantifié dans les indicateurs socioéconomiques présentés. Nous avons, dans les bénéfices monétarisés, un bénéfice pour le gain de régularité permis pour chaque usager existant, parce que c'est quelque chose de très important pour l'usager, en particulier dans le ressenti de son voyage.

Un dernier point important est la priorité attendue sur la rénovation du réseau existant. Je voulais bien rappeler, sur ce sujet, que RFF a deux missions principales. La première, et c'est la priorité que lui a assignée l'État, est la rénovation du réseau existant. Aujourd'hui, nous sommes engagés, avec l'État, dans le cadre d'un contrat, dans un plan de rénovation du réseau existant qui est le plus grand ayant jamais existé. C'est plus de 1 000 km de lignes rénovées chaque année, 13 milliards d'euros investis sur le réseau existant d'ici 2015. C'est quelque chose de tout à fait exceptionnel et c'est la priorité numéro 1 de l'entreprise.

Sa deuxième mission est le développement de lignes nouvelles, par exemple des lignes à grande vitesse, mais pas uniquement. Ces dernières années, RFF investit environ chaque année sur le réseau 3 milliards d'euros, dont 2 vont dans la rénovation du réseau existant et 1 va au développement de lignes nouvelles. Donc, dès aujourd'hui, la rénovation du réseau existant, et cela se concrétise dans les actes et dans le financement, est la priorité numéro 1 de l'entreprise.

Peut-être un point sur la fragmentation des milieux.

Corinne ROECKLIN, RFF : Bonsoir, je suis responsable environnement de ce projet. La fragmentation, qu'est-ce que c'est ? Dans les espaces non urbanisés – et l'urbanisation, ce n'est pas seulement les infrastructures, c'est aussi tout le bâti, toutes les zones industrielles –, tous ces éléments sont considérés comme fragmentants, c'est-à-dire qu'ils créent un obstacle entre différents milieux qui peuvent accueillir de la faune et de la flore. Plus on fragmente le territoire, plus on interrompt les connexions entre ces différents milieux et plus la biodiversité s'appauvrit, puisque les différentes espèces ne peuvent plus se rencontrer. Nous appauvrissons les milieux en créant des obstacles entre ces différents habitats.

C'est une prise de conscience qui a été peut-être un peu tardive, notamment par rapport aux infrastructures mais, aujourd'hui, depuis la fin des années 1990, dans tous les projets d'aménagement et d'infrastructures, particulièrement chez RFF, ce sont quand même des choses que nous prenons en compte. Cette prise en compte a été renforcée par les lois Grenelle des années 2006 et 2008, qui ont instauré la préservation de ce qu'on appelle les trames vertes et bleues, vertes pour la propagation et le déplacement des espèces terrestres et bleues pour la propagation et les déplacements des espèces aquatiques. Chez RFF, quand nous créons une nouvelle ligne, nous tenons compte de ces trames vertes et bleues, en préservant ce que nous appelons la transparence. Les ouvrages que nous créons permettent le passage de ces espèces, le passage des cours d'eau, c'est-à-dire que nous créons des ouvrages dimensionnés de façon assez conséquente pour que non seulement le cours d'eau puisse

continuer à s'écouler, mais également pour que les berges soient préservées, pour que la faune terrestre puisse continuer à emprunter les berges.

De même, pour les déplacements. Nous faisons des études avec des écologues spécialisés pour identifier tous les déplacements de faune terrestre, pour pouvoir après, sur l'ouvrage ferroviaire, sur la LGV que nous créons, créer de nouveaux passages pour la faune, rétablir des passages pour que la faune puisse continuer à se déplacer de part et d'autre de la LGV.

Michel GAILLARD : Merci. Il y avait des questions qui concernaient plutôt la SNCF. Monsieur Paix.

Jean-Claude PAIX : Une question concernait l'acquisition de matériel. Tout d'abord, ce que nous pouvons dire est qu'actuellement, la SNCF dispose d'un parc d'à peu près 480 rames TGV et, chaque mois, elle reçoit de nouvelles rames. Il y a donc une commande en cours et nous accroissons toujours notre parc.

Le rapport du Centre d'analyse stratégique se faisait l'écho, je pense, de réflexions portant sur le modèle TGV. Cette réflexion part du constat que les péages de RFF augmentent régulièrement et ont tendance à déstabiliser ou à réinterroger le modèle d'exploitation des TGV tel qu'il était en vigueur jusqu'à présent.

Ceci étant, la SNCF n'a jamais dit qu'elle ne ferait plus de commandes et je pense que la réflexion du Centre d'analyse stratégique se situait dans un contexte plutôt au fil de l'eau, sans projet ou avec des projets qui n'ont que des impacts très mineurs sur le parc. Par exemple, le projet Bretagne-Pays de la Loire ne nécessite quasiment pas d'accroissement de parc supplémentaire. Tout le trafic supplémentaire va être absorbé par une meilleure productivité du parc et la réduction des temps de parcours permet au système d'être plus performant.

Pour des projets d'une ampleur plus importante, tels que POCL, évidemment, il y aura des commandes de parc, des commandes de matériels. Pour pouvoir faire face à un besoin de voyages supplémentaires à hauteur de 5 à 6 millions de voyages par an, il faudra nécessairement avoir des commandes de matériel. Pour le moment, ce qu'a voulu cibler le Centre d'analyse stratégique, c'est plutôt l'équation économique de la SNCF en ce moment, une situation au fil de l'eau qui va sans doute changer également quand il y aura de la concurrence et l'arrivée de nouveaux projets très importants, comme le projet POCL.

Le deuxième point porte sur la régularité, puisque c'est un sujet qui a été évoqué. Effectivement, il y a un coût très important du manque de régularité, un coût à la fois pour le transporteur, pour les voyageurs et pour la collectivité. Je pense que c'est un coût ressenti par tous et les projets de désaturation ont beaucoup de sens. Il faut préciser que le projet POCL est à la fois un projet qui permet de désaturer, donc de limiter l'irrégularité qui ira de façon progressive, s'il ne se fait pas, et également un projet de développement de nouvelles dessertes. Très peu de projets avaient ce double objectif. Les deux premiers projets, la LGV Atlantique et la LGV Sud-Est, avaient également cette double fonctionnalité, développer la desserte et désaturer. Ils se sont révélés être les deux projets les plus rentables que nous ayons réalisés.

Michel GAILLARD : D'accord, merci. Monsieur Sivardière, voulez-vous intervenir maintenant ? Ensuite, nous reviendrons aux questions.

Jean SIVARDIERE, FNAUT : Je vous remercie de m'avoir invité. Je crois que pour clarifier le débat sur le problème de la vitesse, il est intéressant dans un premier temps d'isoler le premier objectif du POCL, qui est une meilleure desserte des territoires du Centre de la France et d'oublier provisoirement le problème du doublement de la LGV Paris-Lyon.

Nous nous sommes posés, à la FNAUT, la question suivante : s'il s'agit uniquement de desservir les territoires du Centre de la France, quel est le critère d'une bonne desserte ferroviaire, exprimé en temps de déplacement entre une ville de province de cette région et Paris ? Nous pensons qu'une desserte ferroviaire est de bonne qualité dès lors que le trajet ne dure pas plus de 2 h 45. Pourquoi 2 h 45 ? Pour deux raisons, tout d'abord parce qu'en 2 h 45, on peut facilement faire un aller-retour dans la journée et passer un temps important à Paris. Je parle d'expérience, j'habite moi-même à Grenoble, je suis malheureusement à 3 heures de Paris et je constate que je peux arriver aisément à 10 h 00 du matin à Paris et repartir à 19 h 30 le soir, donc, avoir pratiquement une journée complète à Paris.

D'autre part, une durée du trajet de l'ordre de 2 h 45 permet au train de concurrencer efficacement l'avion et de le marginaliser. C'est ainsi que les relations aériennes entre Paris, Grenoble et les villes voisines, Valence, Chambéry, Annecy, ont fini par disparaître. Pour l'utilisateur comme pour l'environnement, une desserte directe en 2 h 45, c'est suffisant, à notre avis, c'est une performance qui peut d'ailleurs être atteinte sans dépenser énormément d'argent, comme cela a été montré tout à l'heure, en modernisant fortement le réseau classique et en dépensant entre 1 ou 2 milliards d'euros, pour permettre au réseau classique d'accueillir des trains circulant à 200 ou 220 km/h.

Nous pouvons objecter que ce critère de 2 h 45 est insuffisant du point de vue du développement économique. C'est un argument volontiers mis en avant par les élus ou les responsables des Chambres de commerce. Je crois qu'il s'agit là d'une illusion. En effet, les infrastructures, d'une manière générale, et le TGV en particulier, ne sont ni suffisants, ni nécessaires pour créer du développement économique. Je vais prendre deux exemples contrastés que je connais bien, Grenoble et Valence.

Grenoble est une agglomération extrêmement dynamique, dont le développement économique remonte au début du XXe siècle. Or Grenoble est une agglomération qui est restée très longtemps enclavée, jusqu'au début des années 80. Il n'y avait alors ni TGV, ni même autoroute pour desservir l'agglomération grenobloise et cela n'a absolument pas empêché l'agglomération de se développer.

A l'inverse, l'agglomération de Valence et depuis très longtemps un carrefour ferroviaire, un carrefour routier. Elle dispose d'une voie fluviale, le Rhône, et pendant longtemps, avant le TGV, il y a eu un aéroport. Aujourd'hui, on va de Valence à Paris en 2 h 20. Cela n'empêche pas que le taux de chômage dans l'agglomération de Valence est le plus élevé de toute la région Rhône-Alpes.

En résumé, tant que nous ne nous intéressons qu'à la desserte du Centre de la France, c'est-à-dire les régions Limousin, Centre et Auvergne, nous pensons que nous n'avons absolument pas besoin de la très grande vitesse pour desservir ces régions. Si nous pouvons faire mieux que 2 h 45, tant mieux, c'est ce qui se passerait si le POCL était construit, mais pour dire les choses franchement, que Clermont-Ferrand soit à 2 heures de Paris ou à 2 h 20, cela n'a aucune espèce d'importance pour le développement économique.

(Applaudissements)

Attendez, n'applaudissez peut-être pas trop, parce que vous n'allez peut-être pas tout applaudir. Ce qui est important, dès lors que nous sommes à 2 h 45 de Paris, ce n'est pas d'être à 2 h 30 ou à 2 h 20, c'est d'avoir des trains fréquents, ponctuels, confortables, dont l'utilisation soit souple et dont la tarification reste modérée.

Donc, voilà notre position. S'il n'y avait que le Centre de la France à desservir mieux par le train, nous n'avons pas besoin de LGV. Le problème se pose de manière très différente, parce que nous assistons à une saturation progressive de la LGV Paris-Lyon. Ce n'est pas un phénomène secondaire. En effet, il y a actuellement 40 millions de voyageurs qui utilisent chaque année la ligne Paris-Lyon. Cette ligne à grande vitesse représente à peu près 40 % du trafic TGV français. Moi-même, j'utilise fréquemment cette ligne et je constate objectivement que la situation se dégrade, la ponctualité des TGV en prend un coup, actuellement.

Je crois que l'objectif d'un doublement de cette ligne Paris-Lyon à grande vitesse est à peu près inévitable. Sinon, si nous n'effectuons pas ce doublement, la desserte va se dégrader et peu à peu, la clientèle du TGV va se décourager et reprendre l'avion ou la voiture. Dans ces conditions, il nous semble intéressant pour le POCL, d'une part, puisqu'il faudra vraisemblablement doubler cette ligne, de choisir le tracé qui minimise le temps de déplacement entre Paris et Lyon. Ce tracé est le tracé Médián, avec la variante Roanne. Puis, il faut retenir sur cette ligne la vitesse maximale, 320 km/h, je crois que tout le monde l'admet, et si nous pouvons aller plus vite, je ne vois absolument pas pourquoi il faudrait le refuser. La pertinence d'une augmentation de la vitesse au-delà de 320 km/h reste à démontrer mais, si c'est possible, il faut en profiter, pour deux raisons.

La première raison est qu'il faut arriver à marginaliser l'avion sur les relations intérieures, d'abord parce que ces relations intérieures par avion sont fortement utilisées et sur des distances souvent longues. Pensez à Paris-Marseille, Paris-Montpellier, Paris-Nice. Or l'avion est un mode de transport extrêmement dangereux pour l'environnement. Il consomme énormément d'énergie. Nous parlons toujours de la contribution à l'effet de serre à cause des émissions de CO₂, mais quand nous parlons de l'avion, il faut tenir compte également de la création des traînées de condensation en haute altitude. Si nous en tenons compte, nous constatons à ce moment-là que la contribution de l'avion à l'effet de serre est double de celle qui est généralement évoquée.

Puis, il ne faut pas l'oublier, il y a aussi des centaines de milliers d'habitants qui, en particulier en Île-de-France, doivent supporter des nuisances insupportables de Roissy et d'Orly. Donc, l'avion est vraiment le mode de transport qu'il faut combattre. Je dois d'ailleurs dire que je suis assez surpris d'avoir entendu les écologistes qui se sont exprimés avant moi ne pas dire un mot de ce problème.

Pour préciser le rôle que peut jouer le TGV dans la concurrence qu'il peut apporter à l'avion, notre fédération a fait réaliser des études par deux experts, Jacques Favot et Gérard Mathieu, quelques années plus tôt. Ces experts ont montré que dès aujourd'hui, l'existence du TGV par rapport à une situation de référence sans le TGV, a permis de supprimer 300 vols quotidiens Paris-province. Il est possible de doubler cet effet de concurrence, si nous continuons à développer le TGV tel que c'est plus ou moins prévu par le Grenelle de l'environnement. Cela veut dire qu'à terme, en 2030, le TGV aura permis d'absorber 30 % du trafic d'aéroports de Paris, Roissy plus Orly, ce qui veut dire 30 % de nuisances en moins pour les riverains. C'est loin d'être négligeable.

Pour terminer, le deuxième argument qui nous amène à recommander le tracé Médián avec la variante Roanne et la vitesse la plus élevée possible, au moins 320 et peut-être au-delà si

c'est réaliste, c'est tout simplement que c'est la condition incontournable de financement du POCL. Cela ne sert à rien d'imaginer un tracé Centre-Ouest, qui passe plus ou moins du côté de Montluçon. Un tel projet est tout simplement in finançable. Cela a été clairement démontré par RFF : plus nous passons à l'Ouest, plus nous perdons de la clientèle par rapport au tracé le plus direct.

En résumé, si nous isolons le problème de la desserte du Centre de la France, nous n'avons pas besoin de LGV, mais ce n'est pas comme cela que nous pouvons poser le problème parce qu'il faudra doubler la ligne Paris-Lyon. A ce moment-là, la problématique devient très différente. L'amélioration de la desserte du Centre de la France est une retombée favorable mais, quel que soit le tracé, les effets sont à peu près les mêmes et il faut vraiment songer que le but du POCL est de pérenniser et d'améliorer si possible les relations entre Paris et le quart Sud-Est de la France. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Sivardière. Nous repassons à la salle. Monsieur le président, vous vouliez intervenir.

Jean-Paul DUFREGNE, président du Conseil général de l'Allier : Je n'avais pas prévu d'intervenir, mais comme Monsieur Jaccaud a rapporté des propos que j'ai tenus dans une autre réunion, qui ne s'inscrivait pas dans le cadre de ce débat public, je voulais effectivement préciser la position que j'ai prise et ne pas laisser croire à l'assistance que je pouvais avoir une expression dans certaines réunions et d'autres dans d'autres réunions.

J'ai abordé ces débats publics sans prendre de position sur un scénario, parce que je crois en l'expression de nos concitoyens dans le cadre des débats publics. Deux questions importantes sont apparues assez rapidement et font qu'aujourd'hui, nous nous interrogeons. La première question concerne la question environnementale. La deuxième question concerne la question du financement, mais je ne vais pas développer, nous sommes dans une réunion thématique sur la vitesse ce soir. Aujourd'hui, un scénario qui emprunterait et qui traverserait la forêt de Tronçais soulève une émotion très forte au niveau de la population bourbonnaise et il me semble que nous devons écarter un scénario, sauf s'il est amélioré, qui traverserait à la fois la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain.

Concernant la vitesse, nous avons toujours analysé ce projet POCL pour notre département, c'est la réflexion que nous avons portée au niveau du Conseil général, comme étant un projet qui devait permettre aux habitants de l'Allier, qu'ils habitent le secteur de Montluçon, de Moulins ou de Vichy, de pouvoir rallier Paris ou Lyon dans le cadre d'un aller-retour dans la demi-journée. Je m'en tiens aujourd'hui à ces fondamentaux que nous avons exprimés. Donc, Monsieur Jaccaud, il n'y aura pas de scoop ce soir.

Par contre, vous posez une vraie question, c'est celle du financement. Je suis pour ce projet, 360, 320, du moment que le 320 nous permet de faire notre aller-retour dans la demi-journée sur Paris ou sur Lyon, cela me convient tout à fait. Concernant le financement, nous aurons de vraies questions qui vont se poser aux collectivités territoriales, que ce soient les régions, les départements ou les communautés d'agglomération. Les projections que nous faisons aujourd'hui concernant la rentabilité de ce projet, donc le reste à charge pour les collectivités territoriales, montrent qu'en raison de l'importance de ce projet, nous ne pourrions pas lui opposer un financement comme ceux proposés dans le cadre des projets actuels ou passés. D'autres sources de financement devront être réfléchies et proposées,

parce que je pense que peu de responsables de collectivités entraîneront leurs collectivités dans des dépenses qu'aujourd'hui, nous le savons, elles ne pourront pas supporter.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Jean-Michel CHAVAROCLETTE, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy : Les Chambres de commerce, depuis une bonne centaine d'années, ont, dans le département de l'Allier, implanté des industries et des commerces et nous avons toujours fait très attention à l'environnement, à la façon d'équiper notre territoire. Nous continuerons également pendant les années à venir, jusqu'à ce TGV. Par contre, je ne parlerai pas du mot « vitesse », je parlerai plutôt du mot « rapidité ». Que cherchons-nous aujourd'hui ? Vous tous, moi le premier, nous regardons les champions qui vont vite. Vite ? Non, qui sont les plus rapides, dans tous les sports. C'est notre corps qui est fait comme cela, c'est notre esprit, nous sommes obligés d'aller toujours plus vite, pas forcément pour gagner du temps, mais parce que nous sommes pris dans l'engrenage. Aujourd'hui, nous avons des liaisons téléphoniques encore rapides, des iPhone, des iPod, et j'en passe. Nous sommes bloqués dans ce système.

Ce n'est pas pour cela que nous devons oublier notre environnement. Nous ferons très attention, nous avons décidé cela au bureau, à l'environnement du circuit, les lignes, les tracés, nous ferons attention de ne pas couper notre ligne TGV à travers la forêt de Tronçais ou le vignoble de Saint-Pourçain. C'est pour cette raison que nous pesons sur le Médian et sur l'Ouest, peut-être aussi penser également à s'approcher un peu de Montluçon, pour qu'il soit un peu désenclavé. Un scénario doit être possible, à étudier tous ensemble. Il faut que nous soyons tous ensemble pour y penser, que nous ayons des réflexions communes, non pas sur un territoire ou sur un choix, mais pensez bien que c'est ensemble que nous le ferons.

Pour le côté moyenne ou grande vitesse, le TGV nous apporte quand même une sécurité, un confort et une régularité. C'est le progrès qui veut cela, c'est ce train qui nous amène, ce sont les voitures. Nos voitures aujourd'hui ont six vitesses, elles ont une marche arrière, des vitres dégivrantes. C'est la sécurité. Pourtant, elles nous amènent de la rapidité, sans que nous nous en apercevions, nous ne pouvons pas aller contre. C'est nous-mêmes qui, dans l'industrie, faisons des progrès, avec nos ingénieurs, avec nos jeunes dans les écoles, pour que notre monde avance. Ce train, cette vitesse, ce parcours qui va être fait dans notre département nous amènera l'implantation d'industries et la façon de se développer. Nous ne pouvons pas le renier.

Par contre, il faut que nous laissions à nos enfants un territoire très propre et durable. Ce sera beaucoup plus dur, mais pour le réaliser, il faut que nous soyons tous ensemble dans ce projet et tous ensemble dans l'idée de conserver notre patrimoine. Si, demain, nos Chambres de commerce ne veulent pas venir faire implanter des industries et des commerces, où iront les enfants de nos enfants ? Ils iront travailler ailleurs, plus tard, et nous n'aurons plus besoin de TGV parce que nous aurons un territoire complètement dépeuplé et nous n'aurons plus d'économie. Si nous n'avons plus d'économie, que devenons-nous ? Tout augmente parce que nous ne sommes pas assez nombreux à payer les ressources.

Pensons à notre développement, nous ne pensons pas seulement à nos petits commerces. Certaines espèces sont protégées, c'est vrai, cela laissera peut-être des traces, mais en nous y mettons tous ensemble avec de grandes réflexions, avec sérénité, avec un vœu pieux : « Défendons notre patrimoine, défendons notre avenir », je pense que nous pourrions réussir.

Juste une petite parenthèse, qui n'est pas tout à fait dans ce sujet. Nous sommes aussi très attachés à un autre développement et ce n'est pas la vitesse qui nous fait pencher : la RN7 2 * 2 voies. Ce n'est pas la vitesse qui nous fait passer par là, mais la sécurité. C'est la sécurité qui va nous faire faire cette circulation à 2 * 2 voies, et c'est aussi pour cela que la sécurité sera également dans la ligne TGV, parce que c'est l'avenir de notre région.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur.

Daniel COFFIN, CGT, CESR Auvergne : Je voudrais faire une observation par rapport à ce qui a été dit sur les solutions alternatives et l'amélioration de l'existant. Je crois que l'amélioration de l'existant, nous n'y couperons pas. Nous ne pourrions pas en faire l'économie, sinon ce serait accepter ce soir, par ceux qui prennent le train régulièrement, que d'ici à 2030 – parce que ce sera 2030, ce ne sera pas 2025 –, nous continuions à être transportés dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Cela paraît tout simplement impensable que, d'ici 2030, il n'y ait aucune amélioration sur les lignes existantes, notamment Paris-Clermont.

Nous savons que les études complémentaires prévues dans la dernière tranche du contrat de plan État région 2007-2013 ne sont pas lancées, ont été abandonnées tout simplement parce que nous sommes suspendus à l'arrivée hypothétique d'un TGV. Je crois que les conditions dans lesquelles nous sommes transportés aujourd'hui vers Paris, vers Lyon, c'est un peu plus sportif, mais essayez d'aller vers l'Ouest et vers le Sud de Clermont, là, ce n'est pas de sport dont il s'agit, c'est vraiment avoir le goût du risque et un certain goût du tourisme.

Quant à savoir qui va pouvoir déposer, avant 2030, les 14 ou les 12 milliards nécessaires au financement du TGV, vu les conditions des finances publiques actuelles, nous pouvons tout de même se poser des questions. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur. Je prends deux autres questions, et je reviens vers vous.

Jean-Paul DRAPIER, maire et Conseiller général de Bourbon-Lancy : Bourbon-Lancy est dans le département et la région voisine, mais toute proche. Je voudrais simplement rappeler que, quand nous parlons de vitesse, nous parlons de vitesse pour des bassins de vie. Nous sommes ici à Moulins, mais le Bourbonnais s'étend bien au-delà et la ville possède, je voudrais le rappeler, un potentiel économique majeur, puisque c'est une énorme usine, sans doute la plus grosse usine de Saône-et-Loire, voire de Bourgogne, avec l'usine FPT. Ces sites industriels sont en pleine campagne, vous avez à Dompierre aussi, dans l'Allier, un site Peugeot, vous avez des bassins économiques extrêmement puissants, relativement isolés. Donc, quand vous parlez vitesse, n'oubliez pas que vous n'êtes pas que sur la vitesse d'un train que vous prenez dans la gare, c'est une vitesse qui doit prendre en compte le temps de déplacement de toute une population qui va venir profiter demain de la LGV pour pouvoir se rapprocher et aller en une demi-journée ou en une journée soit vers Paris, soit vers Lyon.

Je tenais à le préciser, parce que sinon, la vitesse est une donnée relative, c'est le temps du départ du point où vous vous êtes jusqu'au point d'arrivée. Juste cette précision pour l'ensemble des bassins économiques qui vont pouvoir, nous l'espérons, profiter de cette ligne à grande vitesse.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur le président.

Jean-Michel GUERRE, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne : Je voudrais si possible, dans le délai qui m'est imparti, mais je pense que le président m'arrêtera avant, peut-être vous donner quelques informations, faire deux observations et poser deux questions.

Premières informations, j'ai entendu tout à l'heure quelques participants qui opposaient la grande vitesse à la régénération des voies actuelles. Je pense que c'est un mauvais débat, si nous faisons cela. Nous avons besoin de la régénération des voies actuelles, la région Auvergne d'ailleurs y contribue via un plan Rail et elle contribue aussi à faire marcher les trains dessus, quand cela veut bien fonctionner, en versant, à partir de vos impôts, Mesdames et Messieurs, 360 000 € par jour pour faire marcher les TER, et pas toujours comme on le voudrait. Donc, je pense qu'il ne faut pas opposer ces deux moyens qui sont des moyens différents, qui correspondent à des fonctionnalités différentes.

Ensuite, j'entends dire que nous n'avons peut-être pas besoin de grande vitesse. Je suis en désaccord. Nous avons besoin de la grande vitesse et je le dis pour le développement de nos territoires, parce que je ne veux pas que nous gelions dans le marbre la différence de développement territorial que nous avons en Auvergne, que nous avons dans le Limousin, dans certains coins de la région Centre, sur l'Ouest de la Bourgogne et ailleurs, comme si nous devions rester comme cela, avec des retards de développement sur d'autres régions.

Ensuite, deux observations, la première, est pour Monsieur Allary. Sur la question environnementale, dans les quatre hypothèses de tracés, il y a de la casse environnementale, c'est clair, et il nous faudra trouver la moins mauvaise solution. Je ne trouve pas très honnête intellectuellement de prendre un tracé, de le projeter, de dire que là, il y a une forêt... Je peux faire la même chose sur la Sologne, sur autre chose, sur tout un tas de trucs... Dans ce cas-là, il ne faut pas présenter le tracé du tout. Par exemple, l'A71, à ma connaissance, ne coupe pas la forêt de Tronçais, nous savons faire ce genre de choses, à condition de travailler correctement, bien sûr.

Dernier point, je crois que nous ne pouvons pas travailler sans maîtrise environnementale, sans cohésion sociale et sans développement économique. Cela s'appelle le développement durable et, au milieu de tout cela, je mets très fortement le report modal, que ce soit de la voiture vers le rail, que ce soit de l'avion vers le rail, et les LGV servent aussi à cela. Je crois qu'il ne faut pas l'oublier en termes environnementaux.

Deuxième observation, le financement. Je rejoins complètement Jean-Paul Dufrègne et de nombreux élus présents savent que, pour le moment, il n'y a pas le premier euro de financement d'un projet aussi important. Ce sont donc de vraies difficultés. Je crois que, dans la logique actuelle, nous ne pourrions jamais fonctionner sans financement européen sur ce type d'investissement, jamais. Or aujourd'hui, l'Europe ne peut pas emprunter. Le jour, qui va arriver assez vite, parce que la crise nous pousse vers cela, où l'Europe pourra faire de l'emprunt parce qu'elle aura levé un impôt qui sera l'impôt sur les flux financiers, vous allez voir, dans un ou deux ans, nous serons là, à ce moment-là, je suis à peu près persuadé qu'il y aura des capacités de lever l'emprunt au niveau européen et que les infrastructures de transport et les grands travaux à l'échelle européenne pourront nous aider. Ils pourront nous aider, Mesdames et Messieurs, à une condition, et nous aurions intérêt à y réfléchir, c'est que nous ayons au moins une partie de notre tracé POCL qui puisse rentrer dans un itinéraire européen. Je pense notamment à la partie Sud, la partie entre l'Allier et Lyon, qui est également dans Transline. C'est quand même très intéressant parce que là, il y a 150 à

200 km, sur les 400 ou 500 du trajet, qui pourraient peut-être bénéficier d'un financement européen. Je crois que nous aurions intérêt à réfléchir conjointement à ces deux grands projets qui ne sont finalement qu'à 25 ans de différence, ce qui n'est pas beaucoup en matière d'aménagement du territoire.

Dernière chose, questions à Monsieur Allary, parce que j'avais cru comprendre que l'objet de la réunion était centré exclusivement sur 320 km-360 km, avantages et inconvénients. Donc, j'ai vu un certain nombre de schémas tout à l'heure et je voudrais savoir quel est l'impact environnemental du 360 km/h par rapport au 320. Deuxième question, est-ce qu'une déclinaison par scénario a été faite, c'est-à-dire savons-nous, en fonction des quatre scénarios, l'impact du 360 par rapport aux gains de temps et aux gains de fréquentation ? Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je prends une dernière question.

Soufiane SANKHON, adjointe au maire d'Orléans : Je représente la ville d'Orléans. Je rejoins assez le témoignage qui vient d'être fait juste avant, dans le sens où je crois que c'est important pour le territoire que le POCL se réalise.

Je voulais également répondre à Monsieur Jaccaud qui a avancé tout à l'heure qu'à Orléans, il n'y avait pas trop d'intérêts et que ce n'était pas vital que nous soyons à une demi-heure de Paris. L'intérêt n'est pas là, c'est ce que Monsieur Allary a justement dit, c'est une question de réseau. Ce à quoi nous aspirons, avec ce projet Ouest et Ouest-Sud, c'est d'être connectés au réseau national et international et de faire partie de cette boucle importante des lignes à grande vitesse qui jalonnent le territoire.

Nous sommes dans un enjeu stratégique majeur pour notre espace régional. Il ne faut pas oublier que, dans la région Centre, nous avons deux villes très importantes que sont Orléans et Bourges, les deux plus grandes villes de la région Centre, en termes d'effectifs humains en tout cas, et je ne parle pas de Clermont-Ferrand. A elles trois, ce sont des agglomérations constituées de plus de 660 000 habitants. Ce n'est pas rien, ce n'est absolument pas négligeable. C'est un aménagement qui ne concerne pas simplement les Parisiens et les Lyonnais, sinon je ne vois pas l'intérêt de proposer un débat public. Dans ce cas, nous téléportons les gens de Paris à Lyon et nous n'en parlons plus, ou nous faisons une ligne par-dessus la ligne existante et nous n'en parlons plus non plus.

Outre le potentiel commercial conséquent que représente la ligne Ouest, c'est un projet qui, à mon sens, est fondamentalement humain, puisqu'il concerne une manne de population conséquente. Nous sommes à plus d'un million d'habitants concernés dans ces 13 villes évoquées, qui sont concernées par le tracé Ouest, qui nous est cher, à nous, Orléans.

Je voulais dire également, pour revenir sur le sujet de l'impact économique et territorial, parce que c'est l'un des enjeux, que j'ai toute confiance en la capacité de RFF et de la SNCF pour ce qui est de la vitesse à réguler. Nous ne sommes effectivement pas sur des enjeux de vitesse, mais plus de temps. Il est clair que pour nous, le projet Ouest-Sud est plus en phase avec le Grenelle de l'environnement, parce qu'il induit une optimisation du respect de la biodiversité, de l'environnement, du paysage. Je reprends l'argument avancé sur la fragmentation, en l'occurrence.

Je souhaiterais également vous dire que pour nous, c'est un enjeu économique important, pour ce qui est des entreprises et du rayonnement. Tout à l'heure, on nous a parlé de Michelin. Michelin est une entreprise cotée au CAC 40, mais il peut y en avoir d'autres qui viennent également. Cela suscite des connexions. Il y a aussi les grandes écoles. A Orléans, nous avons aussi de gros réseaux de connexions avec des grands écoles, notamment parisiennes, mais aussi dans le réseau européen. C'est ce quoi nous aspirons.

J'aurais envie de vous dire, pour conclure, oui à un POCL qui dynamise notre région, non à un PL, un Paris-Lyon qui la traverse simplement. Ce à quoi nous aspirons, c'est que ce POCL apporte à notre région en termes de richesse pour le territoire.

Je voulais simplement finir en vous disant que le projet Ouest ne doit pas être une variable d'ajustement d'une contrainte de 10 minutes, à mon sens en tout cas.

Michel GAILLARD : D'accord, merci.

Pierre KALUZNY, Association de protection du confluent Loire Allier, membre du collectif Stop LGV POCL : Je voudrais faire un commentaire sur cette obsession de vouloir absolument recentrer la France sur Paris et de tous points en France, d'arriver à faire un aller-retour Paris dans la journée. Je m'interroge sur cet aménagement du territoire.

Ensuite, je voudrais dire que la grande vitesse, c'est aussi un train à deux vitesses. Nous le voyons très bien, il y aura effectivement, pour l'élite circulatoire, le train à grande vitesse à un certain coût et pour les autres, le gros de la population, dans le futur, il restera les TER où, pour faire un Moulins-Lyon ou un Moulins-Paris, il faudra changer deux fois de train et nous aurons des temps qui se seront allongés parce qu'il faut le savoir, nous n'aurons pas les moyens à la fois de faire du POCL et de rénover les lignes existantes, sinon, trouvez-moi la recette.

Ensuite, la grande vitesse, nous la voulons aussi pour concurrence l'avion mais aujourd'hui, le gros de l'émission de gaz à effet de serre, c'est le transport routier émis par les camions et par les transports de proximité. Donc, si nous voulons combattre les effets de serre, c'est avant tout sur le fret qu'il faut aller et sur les transports de proximité, pour remplacer la voiture. Je vous rappelle que nous sommes dans un débat où nous pensons à 15 ou 20 ans, mais dans 15 ou 20 ans, le pétrole bon marché n'existera plus. Donc, l'avion, qu'en sera-t-il ? Pourquoi vouloir faire des lignes à grande vitesse pour concurrencer l'avion ? La concurrence tombera d'elle-même. En plus, il faudrait aussi une cohérence dans les politiques territoriales où, aujourd'hui, nous finançons de manière anarchique à la fois la route, le train, l'avion. Tout cela ensuite se bagarre de manière complètement anarchique.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. La question à Monsieur, puis Thomas Allary.

Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny, délégué communautaire rail et route : Bonsoir. Je voudrais simplement accueillir aujourd'hui nos amis d'ALTRO, parce que jusqu'à maintenant, ils ne devaient pas connaître Moulins puisque dans toutes les interventions, aussi bien à Vichy qu'à Clermont, Moulins était complètement exclu. Ils ne connaissaient pas le problème puisque, pour Moulins, dans la technique où il y aurait une gare – ils militent pour cela, une gare nouvelle aux environs de Varenne –, Moulins serait complètement en cul-de-sac. Il faudrait descendre à Varenne, avec un Téoz ou TER, peu

importe, pour remonter après sur Paris. Nous serions la seule ville du projet où il faudrait que nous descendions, que nous revenions en arrière, pour aller prendre la LGV.

Ensuite, j'ai une question à Monsieur Allary, du moins une confirmation : dans votre exposé tout à l'heure, vous avez écrit que, dans la mesure où il y a la LGV, nous gagnons de 15 à 70 minutes et, dans le cas où il n'y a pas de LGV, nous gagnons 35 minutes par la ligne conventionnelle améliorée. Dans le delta de 15 minutes et de 35 minutes, je suppose que les 15 minutes correspondent au trajet Ouest-Sud ? D'accord. Donc, si nous ne trouvons pas une unanimité de toute l'Auvergne sur un trajet Médian ou Ouest, où est l'intérêt de Moulins de continuer à militer pour la LGV ?

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : D'accord, merci. Bien, Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de répondre en regroupant un peu les interventions, en essayant de voir les thématiques qui sont revenues le plus souvent, peut-être en commençant par celle du financement. Il y a eu plusieurs interventions sur le financement. Ce que je voudrais faire, c'est rappeler aujourd'hui, et non pas demain, puisque le financement de POCL, c'est dans dix ans que la construction sera effectivement discutée. Aujourd'hui, comment se finance un projet de LGV ? Il n'y a finalement pas tant de financeurs que cela. Le premier appelé au financement est RFF, c'est normal, c'est le maître d'ouvrage. D'où RFF tire-t-il ses ressources pour les lignes à grande vitesse ? Il les tire des péages que vont lui verser les entreprises ferroviaires, la SNCF par exemple qui, elle-même, les tire du prix des billets nouveaux qui vont être vendus. RFF ne peut pas apporter au projet, en vertu de l'article 4 de ses statuts, plus que ce que le projet va lui rapporter. Autrement dit, ce sont les futures recettes de RFF liées au projet qui vont lui permettre de financer une partie de la ligne à grande vitesse. Autrement dit, ce sont les trains nouveaux qui vont permettre de verser des péages nouveaux et ce sont les voyageurs nouveaux qui permettront de faire ces trains nouveaux.

Donc, les fameux gains de trafic dont nous avons parlé tout à l'heure, entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs nouveaux selon les scénarios, ce sont ces voyageurs et uniquement ceux-là qui vont permettre à RFF d'apporter une partie du financement. En général, cela ne suffit pas pour faire le tour de table complet du projet. Nous voyons, sur les derniers exemples de lignes à grande vitesse qui ont été réalisées, que cette part est extrêmement variable. Elle dépend du projet dans son ensemble, des fonctionnalités qu'il assure, du nombre de voyageurs nouveaux permis. Par exemple, pour le contournement de Nîmes-Montpellier, nous sommes à 10 % de participation RFF, ce qui reste modeste, alors que dans le même temps, sur la LGV Tours-Bordeaux dont la construction va commencer, nous sommes à près de 60 %. Donc, ce pourcentage, cet apport de RFF peut être extrêmement variable, il est calculé en montant et peut donc être extrêmement variable en pourcentage.

Si nous revenons à la diapositive précédente, une fois que RFF a apporté sa part, le complément est un appel aux collectivités publiques qui est réalisé, donc aujourd'hui État, collectivités locales, éventuellement Union européenne quand le projet fait partie du réseau transeuropéen. À la source, c'est le contribuable via ses impôts. Il n'existe pas d'autres sources de financement que le voyageur nouveau et le contribuable. Même si nous faisons des montages financiers ou juridiques particuliers, comme des PPP, le partenaire privé apportera de la technicité, du savoir-faire, un étalement des dépenses peut-être différent, un partage des risques différents aussi. Le partenaire privé ne va pas apporter de financement au projet en lui-même, il n'est pas une planche à billets, ni un mécène.

Autrement dit, nous n'avons pas d'autres sources de financement aujourd'hui que les voyageurs nouveaux et les contribuables. Donc, plus nous avons de voyageurs nouveaux permis par le projet, et moins la part de financement appelée auprès des collectivités publiques sera importante. C'est un premier point important à prendre en compte.

Cela montre une deuxième chose, sur la question posée tout à l'heure : comment va-t-on financer la rénovation de l'existant, qui est donc la priorité numéro 1 de RFF aujourd'hui, si nous investissons des milliards dans la LGV ? Nous venons de voir que la part de RFF, ce sont les voyageurs nouveaux permis par le projet qui permettent de l'apporter pour la LGV. Si nous ne faisons pas le projet, pas de voyageurs nouveaux et, pas de voyageurs nouveaux, pas d'apport financier possible pour FFF, non seulement pour la LGV, mais pour autre chose aussi. Donc, RFF n'aura pas plus d'argent à mettre dans la rénovation de l'existant, même si nous ne faisons pas la LGV. Ce ne sont pas des vases communicants et les financements apportés par RFF à la rénovation de l'existant ou à la LGV sont totalement différents.

Si nous faisons le projet, nous apportons un morceau de financement pour la LGV. Si nous ne faisons pas le projet, nous n'avons pas de recettes complémentaires et nous n'amenons aucun argent nulle part à la place.

Puisque nous en venions à parler de l'amélioration de l'existant, je voulais rebondir sur la remarque de Monsieur Coffin ou de Monsieur Guerre sur le fait qu'il fallait le faire dès aujourd'hui et le poursuivre. Oui, c'est un point très important, puisque des sections du réseau existant seront utilisées par les TGV permis par le projet POCL. Dans ce cas, ces sections de réseaux existants peuvent éventuellement être améliorées et elles font l'objet d'investissements inclus dans le coût du projet. Si nous voulons les faire le plus tôt possible, nous allons effectivement ne pas nous en priver. Vis-à-vis de la problématique particulière que vous souleviez sur le Paris-Clermont, nous n'avons aucune tranche d'amélioration de Paris-Clermont qui est annulée. Elle a été décalée pour que les travaux qui seront réalisés sur Paris-Clermont dans le cadre du contrat de projet État région actuel soient compatibles avec ce qui sera fait sur la LGV ultérieurement. Donc, plutôt que de faire un coup parti à toute vitesse, nous avons dit que nous préférons le décaler d'un ou deux ans, mais faire quelque chose qui sera compatible avec la future LGV. Donc, au contraire, il y a bien eu volonté de coordonner les deux volets, rénovation de l'existant et ligne nouvelle.

Sur les observations environnementales que vous faisiez, Monsieur Guerre, nous pourrions effectivement nous appuyer, si c'est possible, sur le comparatif environnemental des différents scénarios pour revenir sur ce sujet. Vous disiez qu'il fallait être honnête intellectuellement. Alors, soyons-le. Ce que nous présentons aujourd'hui, ce sont des notions de risque d'impact sur l'environnement. Cela veut dire que vous voyez là la grande zone d'étude du projet et, dans cette grande zone d'étude, nous avons identifié les zones environnementales les plus sensibles dans tous les sens environnementaux possibles : le milieu humain, nous voyons par exemple les zones urbaines en jaune, le milieu physique, comme le relief ou les grands cours d'eau que nous voyons en bleu, et les zones naturelles les plus sensibles que nous avons entourés en vert. Nous voyons qu'il y a beaucoup de zones environnementales sur l'ensemble du secteur et, dans tous les scénarios que nous construirons sur la zone d'étude, aucun ne pourra éviter l'ensemble de ces zones sensibles. Donc, chaque option de passage, quelle qu'elle soit, dans chaque scénario, va croiser plusieurs de ces zones sensibles.

Nous ne nions surtout pas qu'il existe des sensibilités environnementales dans chaque scénario. Par contre, nous essayons de les évaluer pour comparer les scénarios, selon les différents milieux, humains, physiques et naturels, avec des expertises environnementales

assez poussées qui, je crois, étaient du travail bien fait, correct, comme vous le disiez, puisqu'en plus, il était fait en partenariat avec la région Auvergne, donc je pense qu'il était de qualité. Ces travaux, qui ne sont absolument pas nouveaux, qui sont partagés depuis plus de deux ans avec vous maintenant, montrent que les sensibilités environnementales ne sont pas les mêmes selon les scénarios.

Elles le sont nettement plus dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, en particulier sur le milieu humain, du fait de la traversée d'Orléans, qui est un secteur bâti sensible important, du fait de la traversée, au niveau d'Orléans, du Val de Loire qui est classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco. D'autre part, une sensibilité forte sur le plan du milieu naturel, avec la traversée de la Sologne, je confirme cet élément, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, sur 70 km, alors que c'est la zone Natura 2000 la plus importante d'Europe. Donc, effectivement, une sensibilité environnementale importante. Quand je dis qu'elle est importante sur les scénarios Ouest-Sud et Ouest, je n'oublie pas de dire qu'elle existe aussi sur les autres scénarios, mais la problématique est bien de comparer et de caractériser chacun de ces scénarios.

Ensuite, sur votre question relative à l'impact du V360, sur les gains de temps et de fréquence, nous pourrions revenir à la diapositive présentée dans la présentation initiale, qui montrait un temps de parcours qui n'était pas neutre. Nous sommes entre 3 et 9 à 10 minutes, selon les villes. 9-10 minutes, c'est pour Lyon ; 5-7 minutes sur Clermont. Nous avons donné un exemple sur des destinations plutôt lyonnaises, d'Orléans ou de Bourges, avec 3 à 7 minutes. À nouveau, nous sommes sur des gains de temps importants, mais qui restent encore modestes en tout cas par rapport au premier gain permis par la grande vitesse à V320.

Ceci dit, quel que soit ce gain, les modèles montrent que nous avons effectivement un impact important en termes de voyageurs nouveaux permis par ce gain de vitesse, avec en plus des voyageurs nouveaux dont nous parlions tout à l'heure, 1,5 à 1,7 million de voyageurs qui se rajouteraient encore dans chacun des scénarios avec un peu plus de la moitié sur la relation Paris-Lyon. Je n'ai pas la décomposition par scénario ici. Ceci dit, entre 1,5 et 1,7, nous voyons que nous sommes relativement homogènes selon les scénarios. Quand nous disons 1,5 et 1,7, c'est la fourchette selon les scénarios. Donc, entre scénario, nous varions de 1,5 à 1,7, c'est pour cela que nous ne l'avons pas détaillé par scénario, parce que le résultat est comparable pour chacun d'entre eux.

Il y avait eu une intervention sur l'importance du fret pour le report modal depuis la route. C'est un point qui ne nous a pas échappé, seulement ici, nous parlons du projet POCL, un projet totalement dédié aux voyageurs. Donc, nous ne sommes pas directement dans une problématique fret. Il y a un gain indirect, parce qu'en libérant de la capacité sur les lignes existantes grâce au projet, nous allons pouvoir rajouter des trains de fret. Par contre, le projet en lui-même serait dédié uniquement aux voyageurs.

Michel GAILLARD : Il y aura une réunion consacrée au fret à Lyon le 13 décembre.

Christophe KESELJEVIC, direction de la stratégie de RFF : Brièvement, sur l'impact de la V360 en matière d'environnement, le seul impact d'augmentation de vitesse que nous pouvons identifier est une augmentation du bruit. Vous savez que plus un mobile roule vite, plus il a tendance à émettre un bruit aérodynamique important. Ce bruit aérodynamique, à partir de 300 km à peu près, devient prédominant par rapport au bruit de roulement. Si des questions peuvent se poser, entre autres pour l'augmentation des vitesses, je parle en dehors

de tout élément économique ou de justification par ailleurs, c'est un des points qui doivent être traités.

Ce que nous pouvons dire, à titre d'information, c'est que les Japonais ont récemment renoncé à rouler pour le moment avec leurs nouveaux matériels à 360 km/h, parce qu'ils n'arrivaient pas à résoudre le problème de l'impact de bruit. Ils ont des normes de bruit différentes des nôtres et ils ont conclu qu'avec la technologie dont ils disposaient, ils n'arrivaient pas à résoudre la quadrature du cercle, c'est-à-dire à rentrer dans l'impact bruit, etc.

Ici, nous parlons d'un projet qui est à plus de 10 ans et cela laisse largement le temps, d'ici là, de voir comment ces problèmes pourront être résolus. D'autres problèmes également sont liés à la pratique de la grande vitesse. Si les matériels modernes que sortent Alstom et d'autres constructeurs sont aptes à cette vitesse, nous n'avons pas encore la pleine maîtrise de leur impact sur l'infrastructure, il faut le savoir aussi. Il y a donc encore de la recherche et du développement à faire pour vérifier l'équilibre général du système ferroviaire. Il y a un système ferroviaire, il n'y a pas que le matériel roulant. Pour le moment, ce sont encore des questions qui restent ouvertes. J'ai eu la chance de participer aux marches du Record, c'était un grand moment. Nous savons faire des très grandes vitesses, bien au-delà de ce qui est souhaitable, même dans un grand avenir. Cela ne veut pas dire que, tous les jours, nous soyons capables de les réaliser dans des conditions technico-économiques, 365 jours par an, qui soient totalement maîtrisées. Voilà ce que je pouvais dire.

Juste un point d'information. Nous parlions du doublement de la ligne Paris-Lyon et des doublements de lignes dans le monde entier. Il faut savoir que les Japonais ont inscrit le doublement de la ligne Tokyo-Osaka pour 2027 et que des tronçons ont déjà été construits. Ils servent à l'essai du train à sustentation magnétique et sont prévus pour être incorporés ultérieurement dans la ligne Tokyo-Osaka qui doublera la ligne historique de 1964.

Michel GAILLARD : Merci. Puisque nous parlons de ces questions de 360, une question qui a été peu évoquée me semble-t-il : passer au 360, en quoi cela modifie-t-il les exigences de lignes droites pour le tracé et en quoi cela impacte-t-il la desserte, étant donné, j'imagine, qu'allant très vite, il lui faut plus de temps pour s'arrêter, pour démarrer. Comment joue le choix du 360 sur le tracé final et sur la desserte ? Faisons-nous du Paris-Orléans-Blois en 360 ?

Sylvain CAILLOT, RFF : Pour ce qui concerne les tracés, il y a effectivement une corrélation entre vitesse et rayon de courbure. Plus nous augmentons la vitesse, plus les rayons de courbure doivent être longs. Aujourd'hui, les lignes qui sont exploitées à 320 km/h, donc la LGV Est, toutes les LGV que nous concevons aujourd'hui sont avec des géométries qui permettent d'aller à 350, voire un peu au-delà. Nous sommes déjà dans un modèle de conception qui prévoit un peu plus, et qui peut le plus, peut le moins. Donc, nous sommes prudents dans la conception géométrique du tracé. Nous avons vu l'expérience historique. Au XIXe siècle, nous avons conçu des lignes avec la vapeur, puis progressivement, nous avons augmenté la vitesse. Nous anticipons donc ce phénomène quand nous concevons nos lignes aujourd'hui.

Thomas ALLARY : Pour la desserte, je souhaite préciser que les gains de temps de parcours que nous avons vus pouvaient paraître modestes, parce que le temps d'accélérer, le temps de freiner et le temps de marquer certains arrêts, nous sommes dans certaines gammes de distance où la grande vitesse ne va pas forcément jouer à plein.

Pour revenir sur nos deux piliers, si nous sommes juste sur le pilier desserte du Grand Centre de la France, nous risquons d'avoir un coût complémentaire qui va peut-être être un peu limite par rapport aux gains que va pouvoir avoir l'utilisateur. Très clairement, nous l'avons vu sur le Paris Lyon 9-10 minutes, c'est presque le minimum. C'est sur le Paris Sud-Est que cela va se voir, sur le Paris-Méditerranée, que nous commencerons à avoir un effet très marqué pour tout le monde et nettement plus bénéfique.

Michel GAILLARD : Monsieur le maire, voulez-vous prendre la parole maintenant ?

Pierre-André PERISSOL : Merci, Monsieur le président. Je vais vous dire ma joie de participer à un débat. Je pense que des vraies questions, qui vont d'ailleurs au-delà de celle de la desserte ferroviaire, sont posées. J'en ai retenu deux ou trois et je voudrais vraiment, sans aucune polémique ou tension, vous livrer ma conviction et parfois, d'ailleurs, mon étonnement. Première question posée : qu'est-ce qui est bon pour l'environnement ? Je dois dire mon étonnement, parce que j'étais persuadé qu'au nom de l'environnement, nous souhaitions favoriser la desserte ferroviaire par rapport à d'autres dessertes qui sont beaucoup plus productrices de gaz à effet de serre. Je le rappelle, pour que tout le monde ait ces données : 1 km voyageur réalisé en train, c'est un peu moins de 6 g de CO₂ émis ; le même kilomètre voyageur réalisé en voiture, c'est 111 g de CO₂ ; en avion, c'est 180 g.

Donc, si nous voyons cet enjeu majeur qui impacte l'ensemble de l'avenir de l'humanité qu'est la production de gaz à effet de serre, les effets sur le climat, comme on dit, il n'y a vraiment pas photo. Si nous voulons véritablement préserver cette cause première que nous défendons au nom de l'environnement, qui est le climat et le handicap, c'est-à-dire les gaz à effet de serre, il faut être favorable à ce qui permet de se déplacer en train, plutôt qu'en voiture et a fortiori en avion. J'ai été très étonné que, dans des débats précédents, j'ai entendu un certain nombre d'intervenants et encore une fois, libre à eux, bien entendu, je respecte pleinement ce qu'ils ont dit, qui était de dire : « Ne faites pas la ligne LGV parce que cela viendrait à mettre en risque l'aéroport de Clermont-Ferrand », où donc, au nom de l'écologie, on défendait l'avion.

De la même manière, nous aurons, avec l'ouverture de l'A89, une vraie compétition. Nous voyons bien que, de la capacité à faire un Clermont-Lyon rapidement, nous avons là notre seul moyen d'essayer de limiter les déplacements par les véhicules individuels.

Nous sommes là face à un enjeu non seulement écologique, mais un enjeu de société, dans la mesure où, si nous ne le faisons pas, c'est-à-dire si nous ne rendons pas le train vraiment compétitif par rapport à la voiture, par exemple entre Clermont et Lyon, non seulement nous faisons une faute vis-à-vis de l'environnement, mais nous faisons aussi une faute vis-à-vis de la cohésion d'une société. Nous ne sommes pas tous dans une situation d'égalité par rapport aux transports, donc tout ce qui développe un transport en commun est quand même favorable à la cohésion de la société, à une certaine égalité des chances à l'intérieur de notre société. C'est donc bien au nom de l'environnement que je pense qu'il faut absolument défendre ce train.

Le deuxième point qui a été abordé est de dire : il suffit d'améliorer l'existant. Alors, je vais vous le dire, mes amis : l'existant est constamment amélioré. Je pose une question ici : est-ce que quelqu'un, en prenant le train entre Paris et Clermont, s'est rendu compte que l'existant était chaque année amélioré ? Certes, pas dans les conditions que nous avons vues, mais chaque année, il est amélioré. La collectivité que je préside a dû d'ailleurs contribuer financièrement à des améliorations. Le sentez-vous ? Vous ne le sentez pas, ce n'est pas visible, et je vais vous dire, la seule proposition qui a été faite, parce que nous nous rendons

bien compte qu'en améliorant l'existant, cela ne passe pas, nous disons qu'il y a une solution : nous supprimons les arrêts. C'est comme cela que nous avons créé le Volcan et le Paris-Clermont. Je n'ai rien contre le Paris-Clermont direct. Est-ce véritablement la solution qui permet une desserte du territoire ? D'ailleurs, je l'ai entendu, ici, quelqu'un l'a dit : voilà les temps directs sur Paris-Clermont. Non, ce n'est pas en améliorant que nous allons favoriser cela. Nous le voyons bien. Je ne vais pas lancer le débat ici, ce n'est pas le lieu, mais nous sommes tous mobilisés sur Paris-Bercy. Pourquoi croyez-vous qu'un jour, nous avons dit : les trains qui viennent de l'Auvergne vont s'arrêter à la gare de Bercy et non plus à la Gare de Lyon ? Uniquement parce que ce ne sont pas des TGV. Qu'est-ce qui va aller à la Gare de Lyon ? Les TGV, les autres n'y sont pas.

Alors, nous pouvons discuter sur le fait que c'est grave que ce n'est pas grave. Ce que je veux dire, c'est que simplement, quand nous ne sommes pas sur une ligne à grande vitesse, nous ne sommes pas dans la course. Donc, il y a une loi, cette loi a fait l'objet d'ailleurs d'un grand consensus autour de Grenelle II, qui prévoit une desserte LGV. Aucune amélioration de l'existant ne permet de respecter cette loi et c'est pourquoi je pense qu'il faut revenir à ce point.

La troisième question est de dire : finalement, au niveau de l'aménagement du territoire, est-ce vrai que cela améliore les choses ? Alors, je vais vous dire, depuis que les hommes vivent ensemble, tous les facteurs de progrès sont liés à la capacité qu'ils ont d'échanger plus facilement, de se rapprocher plus facilement, de communiquer plus facilement et donc, les distances sont un élément majeur de ce qui fait soit le progrès, soit l'isolement et donc, le retrait. C'est vrai qu'au terme de l'aménagement du territoire, le fait d'avoir une ligne à grande vitesse est un atout majeur en termes d'image, en termes d'attractivité, en termes de facilitation des mutations, notamment professionnelles, de rapprocher les pôles de compétitivité, les instituts ou les unités d'enseignement supérieur, les centres de recherche. Bref, très honnêtement, je suis même étonné qu'on se pose la question, tant il suffit de voir ce qui s'est passé sur notre territoire, tant il suffit de voir ce qui se passe dans d'autres pays. Ce n'est pas la peine de s'inquiéter, de contester, de regretter que des pays émergent, si nous ne faisons pas comme eux. Que font-ils, les Chinois, dont j'entends dire qu'ils ne sont pas capables de faire rouler des trains à 360 km/h, sauf qu'ils ont lancé des trains et des lignes à grande vitesse qui roulent déjà au moins à 300 km/h, qu'ils l'ont fait sur des distances considérables et qu'ils vont continuer à le faire ? Demain, voulez-vous que ces pays nous passent devant parce que nous, nous ne prendrions pas ces voies qui ont marché ailleurs et qui ont marché sur notre territoire ?

Je remercie ceux qui nous conseillent de rester là où nous sommes, mais je pense qu'au titre du développement de notre pays, d'un développement cohérent, nous devons avoir accès à ce qui a marché et qui a fait la réussite d'autres régions.

Je voudrais par cela rappeler d'ailleurs que je parle ce soir un peu au nom du sénateur Rémy Pointereau, puisque vous m'avez demandé de le remplacer, qui préside une association, qui n'est pas du tout une association partisane, qui fait en sorte que pratiquement l'ensemble des élus s'est retrouvé derrière un souhait, une mobilisation, pour doter notre territoire d'une ligne à grande vitesse.

Je voudrais finir en disant deux choses. La première est que nous n'allons pas aborder ce soir le débat sur les différents tracés, mais effectivement, ils ne sont pas équivalents et ne sont pas égaux devant les trois critères évoqués ce soir. Sur les impacts environnementaux, je n'y reviendrai pas, un scénario, en touchant la Sologne, la forêt à l'Ouest d'Orléans, la forêt de Tronçais et le Saint-Pourçain, a des impacts environnementaux évidemment plus lourds.

Le deuxième point est sur la solidarité et la cohésion des territoires. Si nous faisons quelque chose qui demande à la collectivité un investissement important, c'est évident, la moindre des choses est de respecter l'intérêt collectif de ce territoire est de faire en sorte qu'il n'y ait pas l'exclusion d'une part de ce territoire. Je le dis pour Moulins, je le dis devant le maire de Nevers qui a réussi à mobiliser plus de 2 500 personnes à Nevers et à qui on viendrait dire aujourd'hui : « Merci, c'est vous qui, et de loin, avez attiré le plus grand monde et nous avons une bonne nouvelle pour vous, le tracé que nous prenons va vous exclure. Merci d'avoir réuni 2 500 personnes pour leur dire qu'ils resteront à côté de tout cela ».

Le troisième point est que les quatre tracés ne sont pas équivalents devant le financement. Nous ne voyons que l'investissement à donner, mais mes amis, dans un cas, un investissement est peut-être plus ou moins lourd, mais il faut voir ce qu'il rapporte. Ce qu'il rapporte ici, c'est un nombre de voyageurs. Or je constate qu'il y a à peu près 1,5 million de voyageurs de plus, c'est-à-dire 25 %, dans un cas, de voyageurs de plus que dans un autre. Donc, le point du financement doit certes être pris, non seulement dans la colonne des dépenses, mais aussi dans la colonne des recettes.

La dernière réflexion que je ferai, c'est sur le 320-360. Je dois dire qu'aujourd'hui, compte tenu de la vitesse à laquelle nous allons sur le tracé, dire : « Vous voulez 320-360 » paraît un peu abstrait. Toutefois, ce qui me paraît fondamental, c'est une vieille réflexion d'ingénieur que j'ai, c'est qu'il faut toujours essayer de se mettre dans la situation qui permettra le plus de possibles dans l'avenir. Or ce tracé est pour une ouverture en 2025. En 2025, à l'évidence, les technologies auront évolué et tout un ensemble de problèmes que nous évoquions, le bruit ou d'autres, pourront être améliorés. En revanche, je crois que sur l'investissement, il y a quelque chose qui fait un gap, qui est le fait d'être sur du ballast ou d'être sur une dalle. Si nous choisissons de ne pas retenir la voie du 360, quelles que soient les technologies qui seront prises sur le matériel, nous n'arriverons pas à les suivre. Donc, je pense que même si 320-360, ce n'est pas quelque chose qui nous marque aujourd'hui, en revanche, nous ne pouvons pas ne pas prendre en compte de faire un choix qui, technologiquement, nous limite dans l'avenir. C'est une conviction que je porte au débat mais, en tout état de cause, la question, ce n'est pas 320-360, c'est : prenons-nous une technologie qui, plus tard, nous permettra, dans 30 ans, dans 40 ans, de nous adapter ? Merci à vous.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le maire. Une question qui a été peu évoquée est le lien entre cette vitesse 320-360 et l'aménagement du territoire. Quelle est la conclusion ? Est-ce que la différence n'est pas mesurable, ce n'est pas cela qui change la nature du levier du développement ? J'ai l'impression qu'à 360, nous passons beaucoup plus vite, donc le développement local...

Thomas ALLARY : Vu de RFF, il faut voir que sur le volet aménagement du territoire, l'infrastructure, la ligne en elle-même, la LGV n'a pas d'impact aménagement du territoire. Elle est un outil au service de l'aménagement du territoire, c'est un levier pour les acteurs locaux pour développer des politiques territoriales. En quoi est-elle un levier ? Parce qu'elle permet des gains d'accessibilité. Or nous avons vu que, pour le Grand Centre de la France, sur les gains de temps de parcours entre V320 et V360, il n'y a pas d'écarts qui permettent d'imaginer des politiques de développement territorial qui seraient fondamentalement différentes.

Michel GAILLARD : Pouvons-nous conclure que c'est neutre ?

Thomas ALLARY : Pour moi, c'est neutre sur le volet desserte du Grand Centre de la France, mais comme je le disais tout à l'heure aussi dans mon introduction, l'accessibilité ou l'aménagement du territoire, ce n'est pas que ce premier pilier, c'est aussi le deuxième. Quand nous assurons la désaturation de la LN1, nous aménageons aussi le territoire francilien, le territoire lyonnais et le territoire du Sud-Est. Là, nous avons effectivement un temps de parcours très nettement amélioré, où nous pouvons penser que nous ouvrons de nouvelles perspectives. Je pense vraiment à du Paris-Marseille et du Paris-Sud-Est, en particulier.

Michel GAILLARD : D'accord, merci. Monsieur le maire.

Florent SAINTE FARE GARNOT, maire de Nevers : Bonsoir. Je voudrais d'abord saluer le maire de Moulins qui nous accueille dans sa ville et avec lequel, je crois que chacun le sait désormais, nous avons construit une démarche commune, ainsi qu'avec la ville de Bourges, pour intervenir en faveur de ce projet POCL, avec pour première ambition qu'il se fasse et pour seconde ambition aussi qu'il passe par nos villes, dans les meilleures conditions possibles.

Je répondrai ce soir à la question qui nous est posée et qui est celle de la vitesse, en disant que pour ma part, je réponds oui à la vitesse, mais pas à n'importe quel prix. Je commencerai, sans goût excessif du paradoxe, par un éloge de la lenteur. Dans une partie des activités humaines, à l'évidence, la lecture, la réflexion, les relations humaines, la fascination pour la vitesse me paraît être un contresens absolu et je partage des réflexions qui ont pu être exprimées tout à l'heure, sur un plan philosophique. À l'évidence, une partie de nos activités ne gagnerait rien à l'excitation frénétique de notre époque, j'en suis d'accord, notamment l'activité principale d'un élu qui est celle de la décision, qui est un temps long, un temps de la réflexion, qui doit savoir se poser.

Néanmoins, les acteurs des territoires que nous sommes doivent aussi se poser la question du développement de ces portions de la nation française dont nous avons la responsabilité. Là, je crois que la réponse est évidente, il existe une corrélation entre la vitesse, les échanges et le développement des richesses. Il n'est pas nécessaire de se lancer dans une grande démonstration, c'est une vérité historique établie. De ce point de vue, les richesses comme condition d'un projet de société social, humain et durable me paraissent absolument nécessaires et c'est la raison pour laquelle, dans le champ de la production des richesses, je réponds pour ma part extrêmement clairement oui au TGV.

Une incise rapide en disant que je m'inquiéterais pour la France si celle-ci n'avait pas pour ambition, 30 ans après le premier TGV, au minimum de réfléchir à accélérer la vitesse de ce bel équipement national.

Je conclurai en vous disant que cette vitesse à laquelle je réponds oui ne doit pas être acceptée sans condition, notamment sur le plan de l'environnement. À l'évidence, le report intermodal de la voiture, enjeu majeur, mais surtout de l'avion, et cela a été dit, sur les lignes importantes, les lignes ferroviaires comme Paris-Marseille, c'est le TGV qui est le grand vecteur du développement durable en matière de transport. Il faut répondre oui. Pour autant, sur les tracés, nous avons une responsabilité à respecter les espaces naturels exceptionnels. De ce point de vue, le débat doit discriminer entre les tracés qui respectent ces espaces et ceux qui les violent. Inversement, je crois qu'à l'évidence ce soir une question a émergé, qui est celle du destin de la forêt de Tronçais dans le cadre du projet POCL, forêt que nous avons la responsabilité de préserver.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Monsieur.

Philippe VIGNE : Bonjour. J'ai émigré dans l'Allier il y a une douzaine d'années, mais je suis originaire du plus petit département de France et le plus pauvre, la Lozère. Pour la vitesse, je pense que c'est un peu dépassé. La vitesse est dépassée, aujourd'hui, parce qu'un projet comme cela, c'est peut-être bien, la vitesse, mais le temps, dans un temps donné, dans une journée, qu'est-ce que cela veut dire, le temps, en définitive ? Est-ce que quelqu'un peut me dire ce que veut dire le temps, quand vous gagnez du temps, 1 heure de plus, 2 heures, pour voyager ?

Michel GAILLARD : Je ne sais pas, mais quelqu'un qui part en réunion dans la journée et qui peut rentrer chez lui pour dormir, ce n'est pas mal, plutôt que de passer une nuit à l'hôtel.

Philippe VIGNE : Oui, c'est très bien, le progrès, mais je remercie la SNCF. Je suis en Lozère et, à l'époque, quand je prenais le train, Banassac-Gare de Lyon ou Gare d'Austerlitz, je mettais 9 heures de train omnibus. Aujourd'hui, les gens demandent beaucoup plus, ils ne veulent plus que le train s'arrête à tel endroit. Tout le monde connaît-il le viaduc de Garabit ? À l'époque, c'était le prestige, le viaduc de Garabit. Après cela, c'était le viaduc de Millau. Nous avons fait la méridienne gratuite de Clermont-Ferrand Béziers, tout le monde devrait être content, quand même.

Michel GAILLARD : Bien, donc vous êtes contre la grande vitesse.

Philippe VIGNE : Non, pas contre la grande vitesse, mais il faut que les gens soient un peu tolérants. Il faut savoir qu'à côté de Garabit, il y a un pays qui s'appelle Ruynes-en-Margeride, comme une ruine, ruinée de ne pas avoir d'argent, mais à l'époque, le train s'arrêtait, pour une personne, voyez. Aujourd'hui, quand vous parlez d'autant de vitesse, rien n'a changé, je pense. Ce n'est pas parce que vous irez à Paris 2 heures plus tard ou plus tôt que cela changera quelque chose. Quand je travaillais à Paris, quand j'étais jeune, je gagnais 1500 FF par mois, il y a 30 ans. Aujourd'hui, que quelqu'un me sorte une feuille de paye, adéquate, avec une remise aux normes de la paye, qu'il me la sorte. Vous voyez que la vitesse n'a rien changé du tout. En plus de cela, vous ne parlez pas du prix du billet. Oui, tout le monde a un téléphone portable, ici, dans la salle. Moi, je n'en ai pas. Est-ce que quelqu'un sait vraiment exactement le prix de la minute de téléphone portable ? Le progrès aussi cher, ce n'est plus du progrès. Merci.

Michel GAILLARD : Nous nous égarons, là, s'il vous plaît. Bien, Monsieur, puis Madame, et nous n'allons pas tarder à clore la rencontre.

François LARRIERE SEYS, secrétaire de l'union locale CFTD : Bonsoir. Je me permettrai de faire une remarque basique sur l'intérêt d'un déplacement rapide, par rapport à l'attractivité d'un territoire, sachant que si nous pouvons venir de Paris rapidement, cela veut dire aussi que, dans l'autre sens, on peut partir de chez nous plus rapidement. La relativité est forcément à prendre en compte. Si vous me permettez, je voudrais également faire une remarque sur le coût du projet. Nous parlons d'une fourchette entre 11 et 14 milliards et sur le fait qu'il n'y a pas le premier euro pour le financer. Paradoxalement, le syndicaliste que je suis dira qu'en enlevant le petit volet sur les heures supplémentaires, à raison de 4,5 milliards par an, en 2,5 ans, nous payons cash.

Ensuite, je voudrais vous verser des réflexions d'ordre plus philosophique peut-être, en vous proposant un jeu bien connu, le jeu de deux choses l'une. En parlant de l'utilité du déplacement, où nous avons parlé de références historiques depuis la nuit des temps, en effet, les déplacements humains servent, depuis la nuit des temps, à deux choses : transporter des marchandises, transporter des personnes. Nous avons vu que, pour transporter les marchandises, le TGV ne semblait pas très adapté. Donc, restons-en aux personnes.

De deux choses l'une : soit ces personnes se déplacent pour amener une information, soit elles se déplacent pour établir une relation individuelle et physique. Pour amener une information, la grande vitesse, c'est le numérique. Nous gagnons largement plus d'une demi-heure sur le transport d'une information entre l'Auvergne et la région parisienne ou entre Paris et Lyon en utilisant même nos téléphones portables, que nous pouvons avoir dans la poche. Donc, pour gagner du temps sur le transport d'informations, le TGV n'a pas vraiment d'utilité.

Il reste utilité pour établir la relation individuelle et physique. Dans la relation individuelle et physique, de deux choses l'une : soit nous sommes sur une relation personnelle, soit sur une relation professionnelle. Si j'ai ma petite amie à aller voir à Paris, sans parler d'autres aspects, je ne suis pas certain que je sois à une demi-heure près pour y arriver. Les préliminaires peuvent avoir leur importance et le transport peut en faire partie. Un peu d'humour peut servir à aborder des sujets beaucoup plus importants, en effet. Si, par contre, j'ai besoin d'une relation professionnelle, de deux choses l'une : soit j'ai l'impérieuse nécessité de gagner une demi-heure, soit je ne l'ai pas.

Pour conclure, si nous rapportons au nombre, que je souhaiterais qu'on précise d'ailleurs, le potentiel théorique de voyageurs transportables, gagner 1,7 million de voyageurs, nous ne savons pas s'ils seront présents au départ. C'est un potentiel théorique de gain. Donc, pour ce nombre d'utilisateurs qui ont le besoin impérieux de gagner cette demi-heure, il me semblerait intéressant d'en revenir à une formule mathématique très simple, beaucoup moins compliquée que toutes celles qui sont mises en œuvre pour faire rouler des trains à 320 ou 360 km/h : la règle de trois. Faites la règle de trois : le volume d'investissements nécessaires divisé par le nombre d'heures gagnées et le nombre de personnes transportées. Cela fait cher la demi-heure.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur, Madame, puis nous arrêtons là. Pouvez-vous être un peu rapide, car nous connaissons un peu votre intervention, sauf si elle a changé.

Pim DE ROOS, Limousin : Excusez-moi, Monsieur le président, avez-vous dit la même chose par rapport à Monsieur le maire de Nevers et d'autres ?

Michel GAILLARD : Non, c'est vrai.

Pim DE ROOS, Limousin : Excusez-moi, je n'ai pas la verve et le verbe de certains hommes politiques ici, et malheureusement, ni le temps. Je suis assidu à toutes les réunions...

Michel GAILLARD : Je confirme.

Pim DE ROOS, Limousin : ...et mes propos ne sont pas toujours les mêmes. Nous parlons du temps et de la vitesse. Le Conseil économique et social, en 2009, a sorti un rapport qui a

dit que les grands projets infrastructurels de la France prennent actuellement trois fois plus de temps pour les réaliser qu'il y a 30 ans. Alors, si nous voulons gagner de la vitesse, je sais déjà où nous pouvons éventuellement la gagner.

J'ai l'impression que tout le monde extrapole par rapport à son passé ou son actuel. Effectivement, là, je me répète : des études prospectives. Avons-nous réfléchi sur le monde que nous aurons d'ici 50 ans ? Le temps sera-t-il encore de l'argent ? Les citoyens ne seront-ils pas revenus à la campagne ? Le transport aura-t-il encore la même place ? Quelles sont les possibilités de financement à horizon 2030 ? Parce que nous savons où se trouve l'argent aujourd'hui, et je pense que c'est beaucoup mis en cause. N'aurons-nous pas un peu inversé les choses et l'argent que nous possédons globalement ne sera-t-il pas déplacé vers d'autres catégories ? Voilà ce que je voulais dire. Je regrette qu'une étude sociogéographique n'ait peut-être pas été faite à la base de cette étude.

Maintenant, je voudrais quand même dire qu'à mon avis, le jumelage de la ligne TGV avec l'A71 est possible, en particulier pour éviter la forêt de Tronçais. C'est ainsi que nous maintenons une seule saignée écologique, nous nous limitons à cela au lieu d'en faire deux, et nous pouvons même améliorer l'aménagement écologique de l'autoroute existante.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Deux interventions, puis nous arrêtons.

Nicole TABUTIN, mairie de Moulins : Je voulais intervenir, même si je force un peu, mais pas pour apporter une réflexion nouvelle. J'ai entendu parler d'aménagement du territoire et de protéger l'environnement, ce souci environnemental. En revanche, je voudrais apporter aussi une réflexion. Pour moi, la ligne à grande vitesse, c'est un objectif stratégique, c'est faciliter les liens entre territoire, mais aussi entre les hommes. Nous savons qu'aujourd'hui, il y a de plus en plus de familles éclatées, c'est une réalité, les enfants sont loin, nous avons parfois des parents âgés qui peuvent être très loin. C'est mon cas. Pour pouvoir aller les voir, je mets en train plus de 8 heures et je suis, de ce fait, obligée de prendre la voiture. J'aurais voulu que nous puissions appréhender cet élément de sécurité. Quand je prends la voiture, je ne suis pas sûre d'arriver à bon port. Quand je prends le train, je suis au moins tranquille d'arriver au lieu où je veux me rendre. Nous n'avons jamais abordé ce point et je trouve que c'est important, cette notion de sécurité. Je voudrais qu'on me dise combien il y a de morts sur la route et je voudrais savoir combien il y a de morts causées par le train.

Si cela doit permettre demain à des parents, à des enfants de se voir dans de bonnes conditions et en étant sûrs que, lorsqu'on voit partir ses enfants sur la route, ils vont être bien arrivés, je suis pour la ligne à grande vitesse et l'amélioration des liaisons ferroviaires.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Gérard MATICHART, EELV : Je voudrais dire que si l'objectif de ce projet était vraiment de nous amener vers une société meilleure, je l'aurais volontiers soutenu, mais je pense qu'il y a un gros « mais ». Aujourd'hui, nous sommes à la conjonction de trois crises énormes, sociale, écologique et économique. Est-ce bien raisonnable de rechercher la vitesse comme moteur du progrès ? Je pense que c'est un débat qu'il faut avoir, parce qu'il faudra en même temps choisir entre différentes priorités.

Un exemple : à la dernière réunion à Moulins, on nous expliquait que ce projet allait sacrifier 1 000 ha de terres agricoles. Nous avons l'impression que tout cela passe comme une lettre à la poste, mais 1 000 ha de terres agricoles, que pourrions-nous en faire ? Aujourd'hui, un maraîcher bio peut vivre avec 5 ha. Avec 1 000 ha, on fait vivre 200 personnes, plus une cinquantaine d'emplois induits et associés, donc nous voyons le rapport. Je crois que le TGV aujourd'hui fait vivre environ 25 000 personnes. Il faut l'avoir présent à l'esprit.

Nous pourrions dire que nous sommes confrontés à une alternative, rechercher une vitesse toujours plus élevée dans nos modes de transport ou manger sainement. Ce sont des questions qu'il va falloir se poser, comparées à la précarité qui s'est développée. Il faut s'interroger là-dessus.

Ensuite, je voudrais comparer les investissements qui ont été faits en France, relatifs à l'Île-de-France. Quand Monsieur Huchon a pris la présidence du Conseil régional d'Île-de-France, il disait cela : « L'Île-de-France, son réseau ferré et ses trains, que j'ai trouvés à bout de souffle quand je suis arrivé, ont été sacrifiés au TGV ». C'est quand même impressionnant, l'Île-de-France qui rassemble quand même la très grande majorité des voyageurs, qui se déplacent dans des déplacements de proximité chaque jour pour aller et venir, et cet état de fait est même confirmé par la SNCF qui reconnaît que la dotation d'amortissement qu'elle recevait de l'État ne servait pas à investir en banlieue, comme cela avait été prévu, mais dans le TGV. Nous considérons qu'environ 40 % des montants prévus ont été affectés vers les TER. Donc, les autres 60 %, nous en déduisons qui sont allés vers le TGV.

Ceci a été confirmé par Monsieur Huchon dans les années 2000 et n'a pas changé. N'y aurait-il pas une priorité, quand nous allons en Île-de-France, de voir un peu dans quel état de délabrement se trouve le réseau, mettre le paquet pour l'améliorer, plutôt que de rechercher à développer un réseau qui sera certes prestigieux, qui est un peu le modèle que nous présentons de la France à l'étranger, mais qui sert à une petite minorité de voyageurs ?

Un autre aspect dont je voulais parler : ce soir, j'ai écouté beaucoup de prospective par rapport à l'économie, mais je suis au regret de constater que l'économie n'est pas une science exacte. Un exemple : dans les lignes TGV qui ont été construites 20 ans plus tôt et qui étaient prévues pour durer une quarantaine d'années, nous nous apercevons aujourd'hui qu'à moins de la moitié du parcours, nous sommes obligés de rénover ces lignes. C'est-à-dire que ce qui était prévu pour durer, eu égard à la grande vitesse, se dégrade beaucoup plus vite que prévu et il faut donc à nouveau réinvestir.

La dernière remarque concerne le fret de marchandises. Le fret de marchandises était de 50 milliards de tonnes/km en 2000, il n'est plus que de 20 en 2010. Il a fondu et ce n'est pas dû au réchauffement climatique, mais à un manque de volonté politique et un manque d'engagement. Il faut mettre tout cela dans la balance, essayer de composer et faire un choix qui sera le plus judicieux possible. En tout cas, je ne pense pas que ce soit le choix de la plus grande vitesse. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Je vais demander à Monsieur Allary de répondre à un certain nombre de points qui ont été évoqués. Je repasserai peut-être la parole, mais vraiment pour 30 secondes, nous n'allons pas relancer la discussion, nous sommes à 3 heures de réunion.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de parler du volet socioéconomique, parce qu'il a été évoqué, même en creux, plusieurs fois, sur le fait qu'il était nécessaire de comparer par

exemple l'investissement au gain de temps. Dans les bilans socioéconomiques, il n'y a pas que le gain de temps, il y a le gain environnemental. Nous avons parlé tout à l'heure d'émissions de gaz à effet de serre qui seraient évitées par le projet et là, quels que soient les scénarios, le projet a un bilan positif en termes d'émissions de gaz à effet de serre, entre 7 millions de tonnes équivalent CO₂ économisées et jusqu'à 14 dans certains scénarios. C'est quelque chose qui est valorisable également.

Inversement, nous avons le coût environnemental qui, lui aussi, est valorisé. Nous parlions tout à l'heure de sécurité, le gain de confort mais aussi de sécurité est valorisé dans les éléments socioéconomiques. Nous allons par exemple valoriser ce que coûtera à la collectivité l'hospitalisation de quelqu'un qui est accidenté pendant une certaine durée et qui ne produit pas, par exemple. Tout cela, ce sont des éléments complètement valorisés, monétarisés dans les éléments socioéconomiques et donc, le bilan socioéconomique, la fameuse VAN, valeur actualisée nette, est un bilan de l'ensemble de ces coûts et avantages pour le projet.

Ce que je voulais dire vis-à-vis de l'aspect prospectif de ces éléments, il faut bien voir que tous les éléments socioéconomiques, en particulier l'étude de trafic, nous sommes bien sur de la prospective. Cela veut dire qu'aujourd'hui, nous regardons à l'horizon de 25, 50 ans, cela dépend des éléments, ce que nous pouvons savoir des projets qui seront faits, des changements de comportement, par exemple de mobilité que nous pouvons imaginer ou appréhender et les modèles sont étalonnés à la fois sur ce que nous constatons et sur certains éléments de prospective que nous pouvons anticiper. Cela veut dire que des éléments prospectifs à l'horizon de 50 ans, comme c'est le cas dans les études socioéconomiques de POCL, il est évident que nous avons un degré d'incertitude, personne dans cette salle ne sait prévoir précisément ce qui va se passer dans 50 ans. Ceci dit, cette incertitude est la même pour tous les scénarios et elle permet de rendre les scénarios, y compris les scénarios non grande vitesse, équivalents dans leur comparaison, avec un degré d'incertitude qui leur est commun.

Nous reviendrons ensuite sur le jumelage avec l'A71 aussi. Je voulais bien préciser que la problématique foncière et agricole qui était soulevée tout à l'heure, c'est effectivement un élément que nous prenons en compte dans le risque d'impact environnemental évalué pour le projet et qui, en plus, fera l'objet d'une réunion thématique, que la Commission a initiée, à Gien au mois de janvier.

Il y a eu un élément sur l'Île-de-France. C'est tout à fait intéressant, pour deux points, premièrement pour confirmer que la priorité de RFF aujourd'hui est bien la rénovation du réseau existant. Typiquement, au mois de septembre, l'État, RFF et la région Île-de-France ont signé une convention particulière pour la rénovation de l'existant qui s'ajoute au contrat de projet État région existant, dont malheureusement je n'ai plus le montant en tête, mais nous parlons de plusieurs milliards. C'est quelque chose de tout à fait conséquent, dédié à la rénovation et la régénération des réseaux existants en Île-de-France qui, effectivement, sont peut être la priorité des priorités pour RFF aujourd'hui.

Le deuxième point sur ce volet, il est intéressant de faire un petit point sur POCL en Île-de-France pour préciser que ce que nous avons montré, c'est qu'il existe des projets d'augmentation de la capacité pour les RER en Île-de-France, et donc POCL amène un projet d'augmentation de la capacité, mais pour les TGV. Nous nous sommes rendu compte que, si nous essayons de regarder les objectifs que tous ces projets parallèles poursuivent, il est tout à fait possible d'imaginer que le même projet d'augmentation de capacité puisse répondre à tout le monde, autrement dit, un projet qui servirait à la fois les RER et les TGV, non pas en mettant les TGV et les RER forcément sur les mêmes lignes, mais par exemple, si nous avons

deux voies TGV, nous enlèverons d'autres trains comme des TéoZ, qui vont devenir des TGV, ils vont venir sur les deux lignes nouvelles et cela fera de la place pour des RER nouveaux. Nous nous en sommes rendu compte, c'est quelque chose dont nous parlons dans les réunions publiques en Île-de-France et il n'est pas du tout impossible que POCL devienne un projet commun qui dépasse d'assez loin le seul caractère grande vitesse. Tout cela pour dire que quelquefois, les problématiques ne sont pas si éloignées, qu'au contraire, elles peuvent se rejoindre et se mutualiser.

Un dernier point sur le fret, à nouveau, pour bien rappeler que POCL n'est pas un projet fret. Cela n'empêche pas que la problématique fret est connue. Ce n'est pas parce que nous ferons ou ne ferons pas POCL que les politiques de fret seront facilitées ou pas. Nous l'avons bien entendu, mais c'est quelque chose d'indépendant, il n'y a aucune influence de POCL dans un sens ou un autre sur la question du fret.

Sylvain CAILLOT : Sur la question du jumelage, en ce qui concerne l'enjeu de biodiversité, c'est-à-dire les rétablissements de circulation des espèces, comme nous l'avons dit tout à l'heure, de part et d'autre des infrastructures et donc, dans l'hypothèse d'un jumelage, d'un couple d'infrastructures, l'idée derrière est que plus nous arrivons à coller les deux infrastructures, plus il est facile de les franchir en une seule fois. Si nous n'arrivons pas à les coller vraiment au plus près, nous constituerons au contraire une barrière plus épaisse, donc encore plus difficile à franchir. Dans le cas d'une autoroute qui aurait déjà été conçue, une autoroute est conçue pour des voitures qui roulent à 130 km/h. Elle s'adapte aussi aux pentes, parce qu'une voiture peut monter des rampes plus fortes qu'un train. Un train à grande vitesse roule à 320 km/h, donc il a des courbes forcément beaucoup plus larges.

Dans le cas dont nous parlons, donc dans le Cher, au droit de la forêt de Tronçais, nous sommes déjà sur une rive du Cher qui est assez accidentée et plus nous allons vers le Sud, plus c'est accidenté. Nous nous retrouvons là dans une configuration où l'autoroute s'est adaptée autant qu'elle a pu aux contraintes géométriques et géographiques. Si nous voulions concevoir une LGV à cet endroit-là, forcément, nous n'arriverions pas à coller la ligne de la meilleure façon possible.

Michel GAILLARD : Merci. Je crois que Monsieur Sivardière et Monsieur Jaccaud voulaient dire deux mots, mais alors vraiment très courts.

Jean SIVARDIERE, FNAUT : Je voulais juste faire deux commentaires sur les aspects financiers du problème du POCL. J'ai entendu certains intervenants évoquer l'endettement de notre pays et en conclure qu'il était dangereux d'investir massivement dans le POCL 12 ou 14 milliards d'euros. Je crois qu'il faut faire une distinction entre la dette saine et la dette malsaine. S'endetter pour financer un investissement rentable pour la collectivité, je trouve cela très bien, parce que la collectivité finit par y gagner. Ce qui est dangereux, c'est l'endettement malsain qui consiste à financer des investissements inutiles avec de l'argent que nous n'avons pas.

Deuxième commentaire, je crois qu'il est très dangereux de vouloir à tout prix opposer le réseau des lignes à grande vitesse avec le réseau classique, sous prétexte que nous n'aurions pas les moyens de financer les deux. Or nous avons besoin des deux. Le TER répond à certains besoins de déplacements, de même que les trains Corail, puis les TGV répondent à d'autres besoins de déplacements. Je dis que nous pouvons financer les deux. Pour cela, il faut développer une fiscalité écologique. Est-il par exemple normal que le kérosène consommé par les avions ne soit pas taxé ? S'il l'était, il y aurait beaucoup moins de problèmes de financement des investissements ferroviaires.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur Jaccaud.

Thierry JACCAUD : Je voulais simplement me réjouir d'avoir entendu beaucoup d'élus défendre le transfert nodal, ce qui est bien entendu une excellente chose. Le fer, c'est beaucoup mieux que la route ou l'avion. Je veux simplement dire qu'avec l'aménagement de l'existant, nous gagnons 40 minutes sur Paris-Clermont et à l'évidence, cela permet un transfert modal, notamment de l'aéroport.

J'avais pu m'exprimer sur l'aéroport de Clermont-Ferrand parce que, comme il est à 80 % de sa clientèle à destination de Paris, je ne comprenais pas bien les élus qui, notamment au niveau régional, défendent et l'aéroport, et le TGV. Donc, je suis très content de voir que les élus seraient très contents de fermer l'aéroport de Clermont en installant Clermont à 2 heures ou à 2 h 20 de Paris. C'est la première chose.

La deuxième, c'est sur le coût de l'existant et le scénario de l'existant présenté par Monsieur Allary pour la première fois de façon détaillée ce soir.

Michel GAILLARD : Non, Sylvain Caillot l'a présenté deux ou trois fois déjà.

Thierry JACCAUD : Très bien, alors ce que je voulais peut-être simplement suggérer, mais c'est peut-être déjà fait aussi, c'est, lors des prochaines présentations des quatre tracés, de rajouter une colonne sur l'aménagement de l'existant, pour que nous puissions vraiment mener ce débat lors des prochaines réunions.

Michel GAILLARD : Non, parce que nous présentons un projet qui est mis en débat, avec quatre scénarios. Le scénario dont nous vous avons parlé ce soir, parce que c'était une thématique sur la vitesse et qu'il paraissait intelligent d'aller plus en détail dans ce scénario de modernisation, correspondait bien à la réunion. Le dossier dont nous débattons a quatre scénarios, il n'en a pas cinq.

Thierry JACCAUD : Je voudrais vous citer, Monsieur le président.

Michel GAILLARD : Attendez, si la question vient, et c'est pour cela que Sylvain Caillot a présenté ce scénario dans d'autres réunions, parce que la question a été évoquée par le public, donc c'était en réponse et dans le débat, mais la présentation, c'est le dossier dont nous avons été saisis.

Thierry JACCAUD : Vous avez répondu, Monsieur le président, dans une lettre à France Nature Environnement tout à fait récente...

Michel GAILLARD : Oui, tout à fait, je vous l'ai envoyée, ils nous ont demandé...

Thierry JACCAUD : Voilà, très gentiment, et vous avez répondu dans ce courrier qu'une des missions principales du débat public était de débattre de l'opportunité même du projet, et vous avez rajouté que cela incluait donc les éléments de cadrage ministériel qui vous avaient fait répondre qu'on pouvait éliminer ce scénario d'amélioration de l'existant parce qu'il ne répondait pas forcément aux demandes des ministres, et vous avez précisé dans votre lettre qu'on pouvait remettre aussi en cause ce cadre, dans le cadre du débat.

Michel GAILLARD : Absolument, je commence toujours les réunions publiques en disant que le premier point discuté est l'opportunité.

Thierry JACCAUD : Voilà, donc, ce serait bien de pouvoir discuter aussi de l'amélioration de l'existant.

J'ai juste un dernier point, après c'est fini. Mon dernier point est simplement de rebondir sur ce que disait Monsieur Guerre : nous n'avons pas encore le premier euro du financement. C'est quand même très intéressant de voir un élu dire cela. Nous avons 15 milliards à dépenser et nous n'avons pas le premier euro. Ce que je voudrais quand même suggérer aux élus ici, c'est que nous avons tous envie d'améliorer la desserte ferroviaire, évidemment, mais nous avons tous envie que cela se fasse, pas simplement de courir après un mirage à 15 milliards d'euros, mais que cela se fasse concrètement. Le scénario qu'a présenté Monsieur Allary, ce n'est pas anecdotique, Monsieur Périssol, là, c'est plusieurs milliards d'euros, donc ce ne sont pas des petites améliorations. Nous les verrons, les améliorations proposées par Monsieur Allary. Donc, ce que je voulais proposer aux élus, c'est de s'engager dans l'amélioration de l'existant, nous le verrons rapidement, ce sera efficace, ce ne sera pas trop cher pour la collectivité et ce ne sera pas cher pour l'usager. Merci.

Michel GAILLARD : Je crois que la question de l'amélioration de l'existant a été largement évoquée.

Un intervenant : En conclusion, rapidement, je voulais souligner à nouveau le fait que la grande vitesse, et en particulier le 360 km/h, est un levier formidable pour rendre plus facile le financement du projet. C'est en effet la façon de déplacer le curseur vers plus de voyageurs, donc une contribution de RFF plus importante et moins importante des collectivités. Ce qui a été présenté, c'est 1,5 à 1,7 million de voyageurs supplémentaires, avec une vitesse de 360 km/h, mais si nous faisons le même calcul avec les recettes, nous nous rendrions compte que ce qu'apporte le 360 km/h, ce n'est pas 25 % de voyageurs en plus, mais c'est 40 % de recettes en plus. Là, cela devient quand même très significatif.

Cette vitesse de 360 km/h rend plus facile, probablement, le financement du projet et le rendra réalisable sans doute dans un délai moindre que si nous ne l'avions pas.

Michel GAILLARD : Très bien, c'est un bon sujet de réflexion pour les promoteurs du projet. Nous allons nous arrêter là. Comme je le répète à chaque fois, je ne vais pas faire une synthèse, vous l'aurez sur le site rapidement, dans les jours qui viennent. Je voudrais juste citer les chiffres que nous avons sur notre site Web en ce moment. Nous en sommes à 34 000 visiteurs du site, à 319 avis déposés, 259 questions posées, 46 contributions, 34 cahiers d'acteurs. Tous ces chiffres montrent qu'à la fois les réunions publiques sont largement fréquentées, avec des pics, et que le site Web confirme cet intérêt et cette participation très forte.

Demain, nous sommes à Châteauroux, pour ceux qui ont envie de se déplacer. Bonsoir, Messieurs Dames.