

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

Réunion Thématique

« La LGV POCL et les transports régionaux »

Nevers, le 17 janvier 2012

Commission Particulière du Débat Public

- Olivier KLEIN
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Claude LEROI
- Arlette DUBOIS-BESNARD

Maîtrise d'ouvrage

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

Intervenants

- Cyprien RICHER, Équipe de recherche associée « Analyse de la mobilité », CETE Nord-Picardie/IFFSTAR-DEST
- Philippe PICARD, Chargé de mission Service transport au Conseil régional de la région Champagne-Ardenne

Olivier KLEIN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, on va commencer si vous le voulez bien. Je demande à tous de gagner une place assise.

Tout d'abord, permettez-moi de vous souhaiter à tous une excellente année. On va débiter cette réunion à Nevers, vous avez l'habitude du débat public maintenant, puisque l'on est déjà venu. Il y avait beaucoup de monde, donc, sans doute, certains d'entre vous.

C'est une réunion qui est un peu différente de la première, c'est une réunion thématique. On va donc parler d'un thème précis – ce qui n'empêche pas que chacun s'exprime plus largement s'il le souhaite – qui est celui de la connexion des services TGV à grande vitesse et longue distance avec des services plus courts TER ou des services à grande vitesse, mais sur de courtes distances.

Avant de rentrer dans le vif du sujet et laisser RFF présenter le projet, je voudrais inviter Monsieur le Maire à dire le traditionnel mot de bienvenue, mot républicain.

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Madame la Députée, Monsieur le Député, Monsieur le Sénateur, Mesdames, Messieurs les Élus, Maires, représentants du Conseil régional de Bourgogne, Mesdames, Messieurs les Présidents et Présidentes – j'ai vu

Monsieur le Président de la CCI qui est présent, le Président du Conseil général qui vient de nous rejoindre – Mesdames, Messieurs les habitants de la Nièvre, présents pour ce débat, et Mesdames, Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, nous sommes très heureux de vous accueillir à nouveau à Nevers, pour la deuxième fois, après une réunion importante qui s'est tenue le 9 novembre. C'était une réunion dite de proximité. Nous sommes ce soir dans une configuration un peu différente, qui est une réunion thématique consacrée aux relations entre le TGV et le TER en général. Nous allons aussi en parler en tenant compte en particulier des enjeux nivernais sur cette thématique.

Nous sommes ce soir à Nevers pour informer chacun d'entre vous sur la thématique, et bien sûr pour débattre. Je souhaite que la soirée puisse permettre un débat de fond, mais aussi un débat respectueux puisqu'il y a une diversité de points de vue sur le dossier du TGV POCL, même si une immense majorité de Nivernais ont dit oui, il y a des nuances, il y a des débats sur l'opportunité comme sur les modalités. Il est bien naturel que dans notre démocratie nous puissions nous respecter les uns les autres. C'est ce que je nous souhaite ce soir.

Nous sommes engagés, Nevers s'est engagé, très fortement dans ce dossier du TGV POCL et j'aimerais vous faire un état de la discussion en cours entre les territoires concernés.

Nevers a dit oui au TGV, car nous partons d'une conviction qui veut que les échanges développent la richesse, celle des territoires comme celle des nations. À cet égard, nous attendons beaucoup de l'arrivée du TGV à Nevers et dans la Nièvre, nous mettant à 50 minutes de Paris, mais aussi 50 minutes de Lyon et 50 minutes de Clermont.

Lorsque le débat s'est ouvert, nous avons dû constater qu'il ne s'ouvrirait pas pour nous, les Nivernais, sous les meilleurs auspices. Un front très large s'était constitué pour défendre le tracé Ouest-Sud, celui qui avait vocation à nous laisser dans un cul-de-sac ferroviaire, perspective contre laquelle je me suis élevé avec tous les élus nivernais, tous les acteurs nivernais, et donc nous sommes entrés en campagne. Cette campagne a commencé par l'alliance de la ville de Nevers avec les villes de Moulins et de Bourges. Nous avons été présents, très largement présents, dans l'ensemble des réunions du débat public. C'est ainsi que nous avons sillonné les routes de France sur la région Centre et la région Auvergne, étant alternativement à Orléans, Clermont, Vichy, Montluçon, Nevers, Bourges, Moulins, à plusieurs reprises et faisant entendre la voix de notre département et de notre ville. Nous avons construit une démarche qui commençait par la combativité, pour ne pas laisser l'histoire s'écrire sans nous, pour ne pas laisser l'histoire en marche nous laisser sur le bord du chemin. Pour autant, la combativité ne fait pas tout. Nous avons aussi fait le choix du réalisme, celui d'une défense des projets Médián et Ouest qui sont les projets les moins onéreux, les plus respectueux de l'environnement et ayant le plus grand potentiel de voyageurs. Cette démarche est aussi construite sur un principe : le respect des attentes des autres territoires. Nous ne pouvons pas remporter de victoire si les autres territoires ne sont pas respectés.

La réunion du 9 novembre à Nevers a permis de passer une étape très importante puisque nous étions 2 500, établissant au passage un record dans l'histoire du débat public, mais au-delà de la chronique, car je ne suis pas certain que l'entrée dans le Guinness des records suffise à transformer le destin de notre territoire. Au-delà de l'anecdote, c'est surtout le soutien populaire marqué à cette occasion qui a créé une dynamique de notre côté et progressivement, la dynamique s'est amplifiée, les vents contraires sont retombés et les vents favorables se sont levés dans nos voiles. C'est d'abord le soutien de la région Bourgogne, exprimé de manière très claire, et je tiens à saluer le Vice-président Neugnot qui s'exprimera tout à l'heure et qui nous fait l'amitié de sa présence ce soir. C'est ensuite les villes de Vichy et de Montluçon qui nous ont rejoints, et c'est enfin et surtout – et c'est le tournant de ce débat public – l'accord avec la région Centre et la ville d'Orléans qui, le 16 décembre au Sénat, dans le cadre de l'association TGV Grand Centre, a vu chacun faire un pas vers l'autre. La région Centre et la ville d'Orléans avaient jusque-là défendu le tracé Ouest-Sud, ainsi que le tracé

Ouest. Ils ont fait le pas de nous rejoindre sur le tracé Ouest. Nous avons donc fait l'effort de retenir parmi les deux solutions qui apportent le même bénéfice en matière de développement économique et de desserte ferroviaire à Nevers et à la Nièvre, de choisir Ouest pour les rejoindre.

Je ne résiste pas au plaisir de vous dire que si au début l'adversité était grande, nous sommes désormais au sein d'une force majoritaire, large et puissante qui a des responsabilités, celles de faire réussir le débat public. « Nous partîmes 500, mais par un prompt renfort, nous nous vîmes 5 000 en arrivant au port ». Nous avons maintenant des responsabilités, et je conclurai là-dessus, en vous disant qu'il nous faut réussir ce débat, c'est-à-dire faire en sorte qu'y compris la région Auvergne et la ville de Clermont-Ferrand, trouvent une place dans l'accord qui se dessinera. Nous avons ensuite à réfléchir ce soir et dans les années qui viendront au modèle de relations nivernais que nous construirons entre le TGV et les TER, faisant que l'offre de trains du quotidien, les TER, profite et progresse du fait de l'arrivée du TGV.

Enfin, nous avons vocation à continuer à faire entendre la voix de Nevers et de la Nièvre dans la discussion qui va s'établir cette année entre RFF et le gouvernement avec un objectif : celui de mettre toutes les forces du côté de ce projet de manière à ce qu'il se réalise et qu'il se réalise dans les meilleurs délais. Aussi, je vous dirais : le TGV POCL est une opportunité formidable pour notre ville et notre département, pour tout un grand cœur de France, si longtemps oublié, si longtemps laissé à l'écart du développement et des grands investissements nationaux en matière d'équipements de transports. Pour autant, avec le TGV POCL, ce grand cœur de France est prêt à se réinventer. Nous sommes ce soir nombreux, certes pour débattre, mais aussi pour dire oui à ce TGV, notre volonté de l'avoir. Si l'ampleur de la tâche est immense, si les difficultés dont il nous faudra triompher elles aussi sont immenses, pour autant je suis confiant devant ce grand œuvre qu'il nous faut maintenant réaliser jusqu'au lancement des travaux dans quelques années. Je vous dirais simplement ceci : là où il y a une volonté, il y a un chemin. Vive Nevers, vive la Nièvre, vive le TGV !

(Applaudissements.)

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Olivier KLEIN : Merci pour ce mot d'accueil qui est entré dans le vif du sujet, qui a peut-être dépassé la simple fonction de mot d'accueil.

Je voudrais quand même, pour les gens qui ne sont pas forcément au fait du débat public, expliquer brièvement ce qu'est le débat public.

Je suis Olivier Klein, membre de la Commission particulière du débat public, et je vais animer la réunion de ce soir.

Qu'est-ce qu'un débat public ?

Un débat public est une occasion prévue par la loi pour que chacun puisse s'informer et s'exprimer sur un projet qui le concerne. C'est la traduction dans la loi française d'un droit à l'information et à la concertation qui est reconnu au niveau international. Ce droit, pour les grands projets, d'une certaine envergure, est exercé et garanti par une Commission Nationale, la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, qui est instituée en autorité administrative indépendante et qui a la charge d'organiser ces débats. Elle a nommé pour POCL une Commission Particulière dont vous avez quelques éminents représentants ici :

- Marie-Françoise SÉVRAIN,
- Claude LEROI,
- Arlette DUBOIS-BESNARD,

et qui est présidée par Michel GAILLARD qui n'a pas pu se joindre à nous ce soir.

Ce débat public a comme principale vocation à permettre de débattre :

- ✓ de l'opportunité
- ✓ de ses grandes fonctionnalités.

Il y a bien ces deux questions, et pour reprendre le mot de Monsieur le Maire de Nevers, on est là pour débattre : certains vont dire oui, d'autres vont dire non ou avec des nuances aussi. Tout le monde a le droit de s'exprimer.

Les principes du débat public :

- L'ouverture à tous
- La transparence : la transparence, cela veut dire d'abord que tout ce que le Maître d'Ouvrage a produit comme études est accessible au public à travers le dossier du Maître d'Ouvrage que vous avez trouvé à l'entrée, et sur le site web. Il y a quelques milliers de pages d'études qui sont en ligne où chacun peut creuser, puiser toute l'information nécessaire pour construire son avis.
- L'équivalence des participants : chacun d'entre vous, quel que soit son titre, même s'il n'en a pas, peut s'exprimer dans les mêmes conditions
- L'argumentation des avis : le débat public n'est pas un sondage, même si c'est un élément qui compte aussi, on n'est pas là pour compter les pour et les contre, on est là pour entendre des argumentaires.

Comment la CPDP assure-t-elle l'information du public ?

Le débat public est animé par la CNDP. On a mis en place un certain nombre de moyens d'information du public : le site web qui est le moyen essentiel, le bus que vous avez sans doute rencontré dans les marchés de Nevers (il a dû venir au moins deux fois), et s'appuie aussi sur les collectivités locales, sur la presse qui relaie notre information.

Comment participer au débat ?

On participe au débat en participant aux réunions. On participe au débat aussi en consultant les sites web, en posant des questions écrites sur ce site. Toutes les questions écrites que l'on reçoit par courrier ou par internet reçoivent une réponse écrite, donc argumentée, peut-être de manière plus solide qu'on peut le faire à l'oral.

On a reçu 219 cahiers d'acteurs – maintenant les inscriptions sont closes – qui sont pour une partie, la moitié d'entre eux à peu près, édités et l'autre moitié en cours d'édition, et qui seront versés au débat.

Les réunions publiques : la dernière fois, celle où il y avait tant de monde à Nevers, était une réunion de proximité. Ici, ce soir, c'est une réunion thématique. On va parler de TER, de dessertes régionales et des relations avec la ligne POCL. Et on arrive à la fin du débat. On a encore une réunion de proximité à Lieusaint dans la région parisienne, une autre thématique sur les questions d'environnement à Gien – ce n'est pas si loin, je vous invite à y participer – et deux réunions de clôture à Clermont-Ferrand et à Orléans la semaine prochaine.

Que se passera-t-il après le débat public ?

Le débat public a donc vocation à faire en sorte que la population puisse s'exprimer. Il sera clôt fin janvier. Ensuite, la Commission a deux mois pour rédiger un compte rendu et la Commission Nationale rédigera, elle, un bilan du débat public. Ces deux pièces seront rendues publiques d'ici fin mars. Ensuite, le Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France, a trois mois pour rendre sa décision, cela nous mène à fin juin, la décision pouvant être d'arrêter le projet, de continuer les études en prenant telle ou telle version comme version de base.

RFF est parfaitement maître de sa décision. Il doit l'argumenter en fonction de ce qu'il a entendu au cours du débat public.

Le déroulement de la soirée

Ce soir est une réunion thématique, une organisation un tout petit peu particulière. On va avoir un petit temps de présentation du projet relativement plus succinct que d'habitude, par Thomas Allary, de Réseau Ferré de France. Ensuite, on aura deux grandes thématiques.

La première thématique est celle des services régionaux à grande vitesse. Ce sont des services ferroviaires dont POCL pourrait être le support, sur de courtes distances. Courtes distances, on vous expliquera, c'est peut-être 100 ou 200 km, c'est en tout cas moins qu'un TGV habituel.

La deuxième partie sera la connexion des services TGV ordinaires avec les services TER ordinaires : comment cela se passe-t-il ? Où ? Dans quelles conditions ?

Ces deux parties seront introduites par des retours d'expériences extérieures au territoire du débat, sur les SRGV, donc les Services régionaux à grande vitesse. On aura un retour d'expérience du Nord-Pas-de-Calais et un regard largement européen également, et sur TER et TGV on aura un retour de la région Champagne-Ardenne, et l'expérience de Reims où ils ont réussi à connecter les deux services.

On aura une troisième partie — puisque la loi prévoit que l'on débâte pendant le débat public de l'éventuelle concertation après le débat public, si le projet se poursuit — introduite par RFF, Anne-Sophie Demolins, sur les modalités de la concertation que RFF propose pour la suite.

Sans plus tarder, je laisse la parole à Thomas Allary pour une présentation succincte du projet.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF : Merci. Bonsoir à tous. Quelques mots, effectivement, le plus rapide possible, pour rappeler ou expliquer le projet, et essayer de le mettre en perspective par rapport à la thématique d'aujourd'hui.

C'est un projet inscrit au Grenelle de l'environnement qui repose sur deux piliers fondamentaux :

- Le doublement de la LGV existante entre Paris et Lyon qui arrive à saturation à l'horizon 2025,
- La desserte par la grande vitesse ferroviaire du grand centre de la France : Centre, Auvergne et l'Ouest de la région Bourgogne.

Pour répondre à ces deux enjeux, l'État a fixé quatre objectifs :

- 1/ Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,

- 2/ Paris-Clermont en deux heures,
- 3/ La desserte de Bourges et des villes du grand centre
- 4/ Constituer une alternative économiquement pertinente à la ligne existante entre Paris et Lyon.

Pour cela, RFF a élaboré quatre scénarios de lignes à grande vitesse, qui répondent tous aux quatre objectifs que l'on voit sur la carte, ici. On pourra y revenir, je pense, plus en détail après.

Ce qu'il est important de comprendre aujourd'hui, c'est que ce ne sont pas des tubes qui vont de Paris à Lyon. L'idée de POCL est au contraire de s'articuler complètement avec les territoires et de s'articuler complètement avec le réseau existant.

L'articulation avec le réseau existant : Comment fait-on ? Comment l'articule-t-on ?

On l'articule physiquement avec 13 villes à desservir par le TGV. Vous voyez sur la carte, avec les traits fins, le réseau ferroviaire existant, et vous allez voir en vert, avec l'exemple du scénario Médian, ce que pourrait être la trace, la grande zone dans laquelle on rechercherait le tracé d'une ligne à grande vitesse. L'idée est que ce tracé passerait au milieu des territoires concernés et se connecterait au réseau existant dans le plus d'endroits possible, de façon à ce que les TGV qui vont circuler sur la voie utilisent à la fois le réseau existant et la ligne à grande vitesse pour desservir les 13 villes.

Là, on voit un TGV qui circulait de Paris jusqu'à Clermont-Ferrand et l'on voit que la ligne justement ne va pas jusqu'à Clermont-Ferrand. Le TGV utilise au début la ligne à grande vitesse, puis à partir du sud de Nevers, utilise le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. C'est bien un trajet direct pour le TGV, ce n'est pas un trajet avec correspondances, c'est le TGV qui change de voie. On l'a vu sur Clermont, on le voit sur Châteauroux. On a beaucoup parlé du raccordement sur la ligne existante, justement, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. On voit très bien dans le scénario Médian que c'est le cas : soit à Orléans, soit au sud de Vierzon selon les hypothèses de dessertes, et donc, le TGV utilise à nouveau les deux types de réseau. Pour aller jusqu'à Montluçon, il utilise également le réseau nouveau à grande vitesse, puis au sud de Bourges, le réseau existant. Et dans ce cas, par exemple, on voit qu'il y a des travaux à faire sur le réseau existant, en l'occurrence, électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon. Dans ce cas, les travaux nécessaires sont compris dans le projet, ils sont inclus dans le projet et dans son estimation financière en particulier.

Les investissements sur le réseau existant, prévus dans le projet POCL

Dans chacun des scénarios, on a des investissements programmés directement dans le cadre du projet pour aménager le réseau existant. On a mis là les plus significatifs pour donner des grands ordres de grandeur, et vous voyez que l'on est entre près de 400 et près de 500 millions d'euros d'investissements sur le réseau existant dans le cadre du projet. Dès maintenant, on voit que l'on a vraiment une articulation, y compris même dans les travaux et dans le projet lui-même entre le réseau nouveau et le réseau existant.

Le projet POCL au cœur du réseau existant

De la même façon, on a essayé de comparer, selon les scénarios, là aussi, le parcours qui pourrait être réalisé par l'ensemble des différents TGV qui circuleraient sur la ligne nouvelle. En l'occurrence, ce serait aux alentours de 500 à 550 km avec le plus long trajet évidemment entre Paris et Lyon, mais le kilométrage de lignes existantes qui pourrait être parcouru par des TGV qui ne le sont pas aujourd'hui et qui pourraient l'être grâce au projet est bien

supérieur. On est entre 8 et 900 km de lignes existantes qui seraient empruntées par des TGV grâce au projet pour desservir les 13 villes que l'on a vues sur la carte tout à l'heure.

L'articulation avec le réseau existant se fait aussi grâce à la desserte des gares Centres. On va y revenir dans la soirée. Le principe de base est : quand un train dessert une ville, cela va être en gare existante. On a pris l'exemple d'Orléans pour regarder cela.

On voit un TGV qui pourrait dans nos hypothèses de schémas de dessertes desservir Paris, Orléans puis Blois. On va voir comment il circule après. Il est au départ de la gare d'Orléans sur le réseau existant, puis il rejoint la ligne à grande vitesse pour aller jusqu'à Paris. Évidemment, dans l'autre sens, on va avoir la même chose. Si le TGV va jusqu'à Blois, par exemple, là aussi, on voit qu'il est sur la ligne à grande vitesse qui est le trait épais vert. Il sort pour aller sur le réseau existant, et il dessert la gare, en l'occurrence, la gare d'Orléans Les Aubrais, puis il poursuit sur le réseau existant pour aller jusqu'à la gare de Blois. Cela n'empêche pas que l'on a certains trains type Paris-Lyon, qui eux ont des impératifs de temps de parcours, qui du coup iraient directement de Paris à Lyon sans s'arrêter à Orléans.

Donc, on retrouve bien nos deux fonctions essentielles : desservir le territoire par l'articulation avec le réseau existant, mais avoir des temps de parcours au moins équivalents au temps actuel entre Paris et Lyon. Cela n'empêche pas non plus que l'on desserve un maximum de villes dans le territoire pour aller, par exemple, de Roissy jusqu'à Lyon, et donc desservir un maximum de villes entre elles. Dans ce cas, on sort de la ligne à grande vitesse, on dessert la gare existante, puis on reprend la ligne à grande vitesse un petit peu plus loin pour aller desservir une autre ville.

Toutes les fonctions sont possibles avec des TGV différents qui circuleraient, et toute l'idée, au-delà de l'infrastructure, est justement d'articuler l'infrastructure de façon à pouvoir articuler les services, donc les trains qui circuleraient dessus, articuler les trains régionaux avec les TGV, les trains nationaux, et c'est donc bien ce dont on va pouvoir débattre ce soir.

(Applaudissements.)

LA LIGNE POCL SUPPORT DE SERVICES RÉGIONAUX À GRANDE VITESSE : POSSIBILITÉS, ENJEUX, CONTRAINTES

Olivier KLEIN : Merci de cette présentation, merci pour sa concision, et merci aussi d'avoir introduit des éléments, pas forcément nouveaux, mais une nouvelle présentation sur un certain nombre de points. Nous qui faisons un certain nombre de réunions, cela nous change un peu et cela apporte un éclairage différent.

On va maintenant commencer à aborder la première thématique qui est celle des services régionaux à grande vitesse. Ce n'est pas moi qui vais définir ce qu'est un service régional à grande vitesse. Je vais appeler pour cela Cyprien Richer qui est chargé de recherche au Centre d'Études Techniques de l'Équipement du Nord Picardie.

Il nous a semblé, à l'examen du dossier du Maître d'Ouvrage qu'il y avait dans ce projet des éléments qui n'étaient pas de même nature que les TGV Paris-Lyon ou Paris-Clermont. C'est en particulier les Paris-Orléans et les Lyon-Roanne-Clermont qui sont des liaisons relativement courtes en distance, qui répondent à des besoins peut-être de natures différentes. Je pense que RFF expliquera tout cela. Il nous a semblé que ce type de service méritait un éclairage pour que chacun comprenne bien de quoi il retourne : quels sont les enjeux, quelles sont les contraintes de ces services qui ne sont pas des services de TGV habituels.

- Des exemples de services régionaux à grande vitesse en Europe

Cyprien RICHER, Équipe de recherche associée « Analyse de la mobilité », CETE Nord-Picardie/IFFSTAR-DEST : Bonjour. Je remercie les organisateurs de m'avoir convié à parler de ce sujet qui fait partie de mes recherches.

Je suis chercheur en aménagement et géographie des transports au CETE Nord-Picardie à Lille, au ministère de l'Écologie et du Développement durable des transports et du logement. Chercheur, c'est-à-dire irresponsable dans le sens que je n'ai pas de responsabilités particulières par rapport à ce projet, donc je regarde des objets de recherche sur lesquels je vous livre mon analyse.

Je regarde un peu ces formes d'appropriation du TGV par les territoires intermédiaires et locaux, et parmi les formes d'appropriation de ces espaces intermédiaires, il y a effectivement l'utilisation des liaisons régionales, des services régionaux à grande vitesse. Du coup, c'est l'expression SRGV, un service régional à grande vitesse, qui est une expression un peu barbare qui désigne l'utilisation de l'infrastructure, c'est-à-dire les lignes nouvelles à grande vitesse par des services de type régional, de courte à moyenne portée.

C'est une forme d'utilisation des LGV, lignes à grande vitesse, qui est en décalage, voire en rupture avec le modèle initial, le modèle français, de la grande vitesse, du TGV.

Quel est le modèle initial, le principe de la grande vitesse, qui est toujours d'actualité sur les lignes à grande vitesse ?

C'est avant tout une certaine obsession de la vitesse. Obsession de la vitesse qui s'appuie sur la création de lignes nouvelles spécifiques, qui visent à relier le plus directement et le plus rapidement possible des grandes métropoles, en général Paris à des grandes métropoles – Paris à Lille, Paris à Lyon puis Marseille, Paris à Strasbourg, Paris à Bordeaux – et qui ont une relation plutôt pas directe avec les espaces traversés.

On peut dire que le modèle initial de la grande vitesse est très discriminant, car cela fait gagner beaucoup à peu de métropoles. Mais ce modèle discriminant est adouci pour une sorte de redistribution des avantages du TGV par la compatibilité des lignes à grande vitesse avec le réseau classique qui permet aux TGV de sillonner les régions et de desservir beaucoup de villes, plus d'une centaine de gares en France. De ce point de vue là, le TGV n'est pas un bien rare, n'est pas l'alpha et l'oméga du développement territorial.

Ce modèle reste d'actualité, mais tend à évoluer sous l'effet conjoint d'au moins quatre ruptures.

La première rupture est la fin de la rentabilité des lignes TGV tracées qui implique, depuis le TGV Est en 2007, le TGV Rhin-Rhône en fin d'année dernière, que le financement incombe en grande partie aux collectivités locales, et notamment aux régions : plus de 30 % du coût global, alors qu'avant les LGV précédentes étaient financées à 100 % par l'État.

La deuxième rupture : on avait décidé initialement de spécialiser les lignes à grande vitesse pour le trafic voyageur. On commence à s'intéresser au trafic des marchandises.

La troisième rupture est l'ouverture à la concurrence qui risque de rebattre les cartes de la desserte des territoires. Il n'y a pas vraiment de concurrence intérieure en France pour l'instant, mais la SNCF, l'opérateur du TGV, se place dans une logique de rentabilité qui l'amène à modifier ses dessertes en fonction des taux de remplissage des TGV et à supprimer, à ajuster les dessertes des territoires. Ce n'est pas sans incidence sur la dernière rupture.

La quatrième rupture, sur laquelle on m'a demandé d'intervenir plus directement, est l'utilisation des LGV pour d'autres formes de dessertes : des dessertes régionales ou inter-

régionales, en tout cas à courte distance, qui entrent un peu en rupture avec le modèle initial qui avait pour vocation de concurrencer l'avion sur des longues distances.

Les SRGV

On parle de SRGV, Services régionaux à grande vitesse qui sont baptisés TER-GV dans le Nord-Pas-de-Calais qui est le cas unique en France, mais qui n'est pas un cas unique en Europe. En France, c'est les TER-GV du Nord-Pas-de-Calais qui consistent à faire circuler à côté des Paris-Londres sur ligne à grande vitesse des Lilles-Dunkerque, des Rand-du-Fliers – Boulogne – Calais – Lille, c'est-à-dire que les TER-GV sont du matériel TGV, qui ressemblent à des TGV, qui circulent sur des LGV, successivement sur réseau conventionnel et sur réseau à grande vitesse, pour effectuer des liaisons régionales de moins de 130 km.

Ce type de service existe ailleurs, il existe en Espagne avec un modèle un petit peu différent où la plupart des gares, quasi systématiquement toutes les gares du TGV espagnol, associent deux types de dessertes : une desserte nationale, comme on peut trouver généralement en France, type AVE, et une desserte régionale qui s'appelle AVANT. La différence avec les TER-GV, c'est que ce sont des services régionaux à grande vitesse qui disposent d'un matériel roulant spécifique : plus léger, moins coûteux à exploiter, mais aussi moins rapide – maximum 250 km/h contre les TGV qui peuvent aller jusqu'à 350 km/h en vitesse commerciale – et qui circulent exclusivement en Espagne sur le réseau LGV. On a même le cas de lignes nouvelles à grande vitesse qui sont planifiées exclusivement pour des relations régionales en Espagne. Entre Madrid et Toledo, 70 km exclusivement pour des navettes domicile-travail avec des liaisons adaptées.

On a d'autres exemples en Europe : celui d'Anvers, dans les Flandres belges, où les lignes nouvelles au nord de la ville sont utilisées par des services périurbains : 30 km au nord de la ville, avec des dessertes cadencées à l'heure, du matériel roulant type trains conventionnels inter-city, c'est-à-dire des trains Corail qui circulent sur des LGV pour une desserte périurbaine, maximum 160 km/h, donc on est vraiment sur des types Corail.

Aujourd'hui, tout le monde parle de TER-GV, tout au moins on parle de TER-GV quand on présente les lignes nouvelles à grande vitesse. Pourquoi ?

Parce que d'abord il y a des gains d'accessibilité très forts. On divise par deux les temps de parcours, pour des navettes domicile-travail, c'est assez important.

Parce que, dans la région Nord-Pas-de-Calais plus précisément, cela s'inscrit directement dans une politique régionale et métropolitaine ; une politique régionale de mettre les villes du Nord-Pas-de-Calais à moins d'une heure de Lille, et de renforcer par la même occasion la visibilité régionale.

On peut faire l'hypothèse que des TER-GV seront plus difficiles à mettre en place quand cela va concerner plusieurs régions. Pourquoi ? Parce que l'on peut ainsi concurrencer la voiture et ses nuisances, même si le lien entre le TER-GV et la réduction du trafic automobile est difficile à déterminer, et parce que c'est une demande de certains usagers et il y a un grand succès en termes de fréquentation.

Dans quels cas peut-on envisager ce système ?

Trois points :

- ✓ Lorsque les lignes ne sont pas saturées. Sur ce point-là, si la ligne POCL ouvre demain, il n'y aura pas de problème de saturation, donc c'est possible.

Les autres points sont un peu plus délicats :

- ✓ Lorsque les tracés et les raccordements avec le réseau classique permettent d'assurer des dessertes de centre à centre, pour le coup, le modèle de la gare nouvelle au milieu des champs est contre-productif par rapport au modèle de la grande vitesse régionale. Sur ce point, ce n'est peut-être pas encore gagné d'avoir des tracés, des raccordements avec le réseau classique et des potentiels de liaisons de centre à centre sur ce LGV,
- ✓ et, dernier élément indispensable, mais peut-être encore moins sûr : les services régionaux à grande vitesse existent, sont possibles si les régions ont des capacités financières pour les financer. Il n'est pas possible de faire payer à l'utilisateur le prix d'un TGV pour une liaison régionale et il n'est pas possible de payer à la SNCF le prix d'une liaison régionale pour un service TGV. Du coup, le modèle de TER-GV dans le Nord-Pas-de-Calais ne tient que par la subvention régionale qui paye plus de 80 % du prix du billet à la SNCF pour que le surcoût pour l'utilisateur soit acceptable.

Pour conclure, deux petits points très rapides

- Sur le TER-GV comme sur le reste du projet, il me semble que le modèle français de la construction d'une ligne nouvelle intégrée avec gare nouvelle « exurbanisée » générale tend à évoluer, mais n'est pas le seul modèle possible si l'on regarde à l'extérieur de nos frontières.
- Sur le TER-GV, sur les SRGV comme sur le reste du projet, tout est possible : la LGV est possible, les liaisons régionales à grande vitesse sont possibles, mais avec un financement des collectivités locales et un financement assez important.

Donc, si je peux résumer ma pensée, à travers ces exemples de grandes vitesses régionales, je dirais que le TGV, oui, mais pas n'importe comment et pas à n'importe quel prix.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Voilà ce retour d'expérience extérieur au projet, au territoire. Un deuxième exposé de RFF cette fois-ci, par Alain Chausse, peut-être pour préciser de la part du Maître d'Ouvrage, quels sont ces services à grande vitesse régionaux qui peuvent être envisagés sur le projet POCL.

- Le projet POCL et les services régionaux à grande vitesse

Alain CHAUSSE, RFF : Merci. Bonjour à tous. Je travaille sur le projet POCL en particulier sur les études de trafic et les études économiques.

Je vais essayer de vous expliquer où l'on en est dans la réflexion sur le projet POCL dans le cadre de cette problématique des SRGV. On ne va pas bien sûr épuiser le sujet. On est au début du projet, au début des études. Ce sont vraiment des premiers éléments que l'on va vous donner aujourd'hui.

En gros, aujourd'hui, le projet POCL est plutôt bâti sur des dessertes sur le mode TGV, c'est-à-dire que toutes les hypothèses des études utilisent les caractéristiques d'un TGV :

- le matériel est un matériel TGV,
- les fonctions de coûts (on dit cela dans notre jargon de technicien) sont des coûts de TGV,

- le péage de la ligne est aussi un péage TGV, issu du barème actuel que l'on a prolongé dans le temps,
- la tarification des voyageurs est aussi TGV. On fait l'hypothèse que le prix du billet va s'accroître avec la mise en place du TGV parce qu'en raison du gain de temps qui est offert à l'utilisateur, on s'appuie, pour faire cette hypothèse, sur les expériences passées de TGV,
- et puis, il y a cette idée aussi que l'ensemble des dessertes doit tendre à l'équilibre économique pour pouvoir être opérées sur un modèle TGV par un opérateur privé, sans forcément de subventions publiques.

C'est le cadre de base des études et des dessertes de POCL. Pour autant, on a bien repéré deux relations qui nous paraissent très particulières sur le territoire de POCL. Encore une fois, cela n'épuise pas le sujet des TER-GV, mais en tout cas, il y a ces deux relations sur lesquelles on peut s'approfondir un petit peu : c'est la relation Orléans-Paris et la relation Clermont-Lyon.

La relation Orléans-Paris : C'est une relation à fort trafic. Les dessertes éligibles au modèle SRGV nécessitent qu'il y ait un fort trafic, qui est dominé par un motif pendulaire, un motif domicile-travail (45 %), ou de motifs professionnels (30 %), donc une relation qui présente des premiers caractères, en regardant un petit peu son marché, d'une desserte qui pourrait éventuellement ressortir du modèle SRGV.

La relation Clermont-Lyon : C'est déjà aujourd'hui une desserte TER et cette amélioration de cette desserte TER a été fortement souhaitée par les acteurs de l'Auvergne et de Rhône-Alpes dans le cadre du projet POCL par une accélération s'appuyant sur la ligne nouvelle qui sera mise en place, et aussi parce qu'il y a une forte concurrence de la route sur le déplacement.

La relation Orléans-Paris

C'est un fort potentiel de déplacements : beaucoup de déplacements ferroviaires : à l'horizon 2025, on a estimé qu'il y aurait 3 millions de voyageurs qui pourraient se déplacer entre l'Ile-de-France et Orléans, et 950 000 à 1 million entre l'Ile-de-France et Blois.

C'est une relation sur laquelle on pourrait, en offrant une restructuration entre les grandes lignes classiques et le TGV, diversifier l'offre, on pourrait offrir un nouvel itinéraire sachant que la ligne existante aujourd'hui est très utilisée, alors que sur la ligne POCL il pourrait y avoir de la capacité. C'est donc bien une relation qui pourrait offrir cette diversification de l'offre.

Il y a un gain de temps qui serait non négligeable : en absolu, il est moins fort peut-être que sur d'autres relations, mais dans le relatif, c'est plus du tiers du temps de trajet qui serait gagné.

Par rapport aux études que l'on a faites, dans les hypothèses socio-économiques, le moteur de cette relation est important pour le projet puisqu'il explique entre 20 et 25 % des avantages que l'on a valorisés sur toutes les relations entre le territoire nouvellement desservi par POCL et la région Ile-de-France.

Il y a un certain nombre de certitudes et un certain nombre d'enjeux qu'il faudra continuer à éclairer au fur et à mesure que l'on avancera dans le projet et dans les études, notamment à l'aide d'études complémentaires ou d'enquêtes.

Tout d'abord la question de la tarification, compte tenu de la nature de la clientèle sur la relation. Cela pose évidemment la question de la tarification, de la politique tarifaire, notamment peut-être de la politique d'abonnement pour ces motifs pendulaires, pour que

l'on ait vraiment un report effectif de ces motifs sur la ligne. Aujourd'hui, on a essayé, dans les études que l'on a faites, de faire une première adaptation de cette tarification, de cette spécificité de la relation, en tenant compte justement de ces motifs qui sont différents et en faisant aussi des hypothèses d'abonnement, mais les outils que l'on a utilisés sont quand même basés, notamment pour le motif pendulaire, sur du pendulaire longue distance, un petit peu ce qui a été amélioré dans le cadre du projet entre Reims et Paris, et peut-être pas suffisamment sur un modèle TER-GV plus courte distance. On a commencé à adapter les choses et on l'a pris en compte dans nos études, mais il faudra creuser cet aspect-là, notamment avec des enquêtes complémentaires pour mesurer la politique tarifaire qu'il faudrait mettre en place.

La spécificité de la relation soulève aussi la question de l'équilibre entre ce que l'on va mettre sur la ligne nouvelle, l'offre que l'on va apporter par la ligne nouvelle et l'offre que l'on va laisser sur la ligne actuelle, sachant qu'une partie de la clientèle peut être captive un peu de cette ligne actuelle, où l'on aura peut-être une offre un peu moins chère pour des motifs de déplacements vers le travail. C'est aussi une clientèle qui est pendulaire, donc on a de gros phénomènes de pointe, on sait que l'on ne pourra peut-être pas satisfaire toute cette demande avec la seule offre TGV, donc il faut répartir la demande sur les deux offres. Il y aura donc cette question de l'équilibre, et aujourd'hui l'hypothèse que l'on a prise dans les études, c'est 75 % de l'offre sur POCL et 25 % qui restent sur la ligne existante.

Il faudra aussi travailler l'articulation de la desserte Paris-Orléans avec une desserte plus large, parce qu'aujourd'hui la desserte est organisée sur un secteur plus large que seul Paris-Orléans, c'est Paris-Orléans-Blois-Tours et donc il y aura une problématique d'articulation et de restructuration globale de la desserte.

La relation Clermont-Lyon

Quels sont les enjeux que l'on a clairement identifiés et les enjeux qui mériteront encore d'être un peu approfondis ?

On a un gain de temps très significatif sur la relation. C'est ce qui a amené l'ensemble des acteurs à souhaiter cette amélioration dans le cadre du projet.

On a un moteur économique qui est important aussi pour POCL. Dans l'évaluation que l'on a donnée, il apporte des éléments importants de valorisation socio-économiques.

On a aussi une rentabilité socio-économique qui justifie l'investissement, mais à la condition, à notre avis, qu'il y ait un report très massif, voire total de la desserte TER sur la ligne à grande vitesse.

L'autre enjeu à souligner est qu'il y a une base de trafic plus modeste que sur la relation Orléans-Paris. On est plutôt sur 1 million de voyageurs attendus en 2025, sans le projet, quand on en était sur 3 millions tout à l'heure et le trafic se fait, par exemple, à 15 % sur Clermont-Lyon, plus d'un tiers sur Roanne-Lyon. Donc, il faut vraiment avoir la certitude que l'on va, par exemple, capter des trafics de Roanne-Lyon sur notre relation. Mais il y aura quand même un gain de trafic important lié à notre projet de relation qui s'élève entre 500 et 600 000 voyageurs.

Les autres enjeux qu'il nous restera à approfondir sur cette question des SRGV, sur la relation Clermont-Lyon, sont que, aujourd'hui, les péages TER-GV sont un petit peu moins élevés sur les lignes nouvelles, la redevance de réservation est légèrement diminuée, on l'a pris dans nos hypothèses d'études. Malgré cela l'équilibre économique de la relation reste fragile et donc une exploitation type SRGV avec une subvention publique permettrait de conforter cette hypothèse d'utilisation vraiment maximale de la ligne nouvelle sur la relation et de report total des TER sur la grande vitesse.

Malgré cette subvention publique peut-être nécessaire, on aura un équilibre d'exploitation qui s'améliore avec ce système à grande vitesse. On a une exploitation qui est plus économique, qui est plus rentable que les TER actuels avec la grande vitesse, il y a plus de monde, on a des coûts qui s'optimisent et donc cela peut laisser présager une baisse de la subvention publique annuelle sur la relation.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci de ce panorama, à la fois complet et à la fois sur un sujet assez peu défloré jusqu'à présent. On est un peu dans l'exploratoire, tous ensemble.

Maintenant, on va passer à un temps d'échanges avec vous. Je pense que les deux exposés ne vont pas manquer de susciter un certain nombre de questions.

Je rappelle : des interventions de 3 minutes au maximum. Vous n'êtes pas obligé d'utiliser la totalité du temps qui vous est imparti. Si jamais vous souhaitez vous exprimer plutôt par écrit que par oral, vous pouvez remplir une des cartes qui sont disposées sur les sièges et nous la faire passer. Vous la donnez aux hôtesses qui nous la feront passer et on pourra lire votre question.

Si vous souhaitez faire valoir votre droit à l'image et ne pas être filmé puisque la séance sera mise sur le web, vous pouvez l'indiquer et ne pas être filmé.

Il y a un certain nombre de points qui ont été soulevés, qui interpelle les régions, les exploitants. Il y a dans la salle des représentants de la SNCF, des représentants des régions. Qu'ils n'hésitent pas à venir apporter leurs éclairages complémentaires s'ils le souhaitent.

Emmanuel GISSEROT, Conseiller municipal, Nevers : Bonjour. Le maire de Nevers, dans son introduction a rappelé le moment clé que constituait pour le débat TGV la réunion au sénat qui a eu lieu mi-décembre, et dans lequel au nom des neversois et des nivernais, il a rejoint avec le Sénateur Didier Boulaud, sénateur de la Nièvre, le choix du tracé Ouest, rejoignant en cela la ville d'Orléans.

Quelques jours auparavant, les neversois, en masse (plus de 2 000), s'étaient rassemblés pour plébisciter ce qui leur avait été présenté comme un scénario Médian, plébiscite qui, d'une certaine manière, pouvait aussi être compris comme le plébiscite du scénario Est puisque certaines descriptions qui leur avaient été données par les élus lors de cette réunion correspondaient en fait à des caractéristiques du scénario Est, notamment la meilleure rentabilité économique, associées au Médian et en fait celle du Est d'après les données de RFF.

Il y a donc un décalage, pratiquement à une semaine près, entre ce que les neversois ont compris qu'ils plébiscitaient et le message qu'ils passaient aux acteurs économiques que sont RFF et SNCF, et d'une certaine manière, le message ou les décisions que prennent leurs élus en la personne de Didier Boulaud et en la personne de Monsieur Sainte Fare Garnot.

La question que je voulais savoir, dans le cadre de la transparence du débat que vous avez rappelé et qui est l'essence même de ces réunions est : pourriez-vous rappeler aux neversois et aux Nivernais présents ce soir, les véritables différences entre le scénario Ouest et le scénario Médian, de manière à ce qu'ils sachent exactement ce pourquoi on utilise leurs voix, et d'une certaine manière qu'on utilise les recommandations de l'homme irresponsable qui a parlé plus tôt, mais que j'ai beaucoup aimé, c'est-à-dire le TGV à Nevers et dans la Nièvre, oui, mais pas à n'importe quel prix et pas n'importe comment, mais surtout avec une pleine

connaissance par les neversois et les Nivernais de ce pourquoi ils votent et s'assurer que les élus véhiculent un message qui est bien celui qu'ils ont cru passer.

Olivier KLEIN : On demandera effectivement à RFF de rappeler les différences entre ces deux scénarios.

Emmanuel GISSEROT : Notamment au niveau du positionnement des gares, puisque Monsieur Sainte Fare Garnot rappelait son objectif de 50 minutes pour aller à Paris. Est-ce toujours valable sur le scénario Ouest qui est celui, visiblement, sur lequel on se positionne maintenant ?

François MARTIN, Agent SNCF : Ma question est par rapport à la science prospective : quel est le taux de chômage qui a été pris en compte, par exemple, puisque l'on voit domicile-travail, 45 % entre Paris-Orléans, pour savoir si l'on va vraiment vers une véritable transparence en matière de trafic vers les années 2030 ?

Ma deuxième question est ce qu'a expliqué le chercheur sur l'exemple Nord-Pas-de-Calais, sur les services régionaux, notamment grande vitesse. Premièrement, il faudrait déjà qu'il y ait un triple A entre l'Auvergne, la Bourgogne, le Centre et l'Île-de-France, sur la réciprocité des produits, des horaires, le matériel, plus l'entretien.

Régiolis arrive en 2015, il faut que les régions sachent qu'il va falloir revoir et racheter, puisqu'ils sont autorités organisatrices, tout le matériel roulant qui doit rouler à 240 ou même 300, puisque cela a été envisagé il y a même déjà une dizaine d'années, plus un trafic fret qui pourrait se faire. Or, il est évident que sur la ligne qui sera choisie, où il y aura les arrêts, il y aura peut-être du TER, mais ce sera du TER, sur ces gares-là, en grande vitesse.

On nous a beaucoup parlé effectivement de trafic important entre Clermont-Lyon, Paris-Orléans. Il faut quand même savoir que Vichy est la deuxième recette aussi de la région Auvergne. Ensuite, nous, Nivernais, le gros problème SNCF, c'est qu'une partie de la Nièvre dépend de Paris Sud-Est, l'autre de Dijon, et l'autre de Clermont. Ce n'est pas facile d'avoir quelqu'un en face de vous, parce qu'en fin de compte, il faut avoir trois directeurs SNCF pour en parler. L'ouverture à la concurrence viendra certainement, face aux coûts que les régions auront à mettre dedans. Il faut rappeler quand même que c'est 230 millions, dont 180 millions, je crois, en fonctionnement aujourd'hui, c'est-à-dire le quart du budget régional, et souvent on n'a pas la réciprocité des produits, réciprocité des horaires entre les régions. Il faudrait harmoniser cela peut-être au niveau national et l'organiser. Je pense que l'organisation des services TER grande vitesse doit être organisée au niveau national. Cela dépendra, effectivement, du législateur.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci.

Wilfrid SEJEAU, Conseiller régional de Bourgogne, Chef d'entreprise à Nevers : Bonsoir. Comme vous le savez, le Conseil régional a compétence pour les TER et transports régionaux, alors je ne m'exprime pas au nom du Conseil régional, mais à titre personnel, sur le sujet.

Le débat de ce soir nous intéresse particulièrement au Conseil régional de Bourgogne, et je voudrais commencer par faire un petit bilan rapide, en trente secondes, des TER.

Il faut savoir qu'aujourd'hui en France, il y a environ 5 millions de personnes qui sont transportées tous les jours par la SNCF. Sur ces 5 millions de personnes, il y en a seulement 300 000 qui prennent le TGV. L'immense majorité des usagers des trains aujourd'hui est concernée par les TER. Or, ce que l'on constate, c'est qu'en France on a un réseau

extrêmement dense, extrêmement bien fourni, mais ce réseau a des difficultés. Il a des difficultés parce qu'il vieillit, parce qu'il n'est pas suffisamment entretenu et les usagers du train dont je fais partie chaque semaine, se plaignent de retard, se plaignent de manque de personnel dans les trains, se plaignent parfois de manque de régularité dans le service.

Or, ce qui nous tient à cœur, c'est que cette immense majorité de la population puisse avoir accès à un service de qualité, fiable. Souvent, les usagers sont plus demandeurs de fiabilité et de rapidité, et un service qui soit aussi à des coûts raisonnables. On a vu augmenter récemment les prix du billet, et on sait que prendre le TGV cela coûte cher et ce n'est pas accessible pour une grande part des usagers.

Il a été question – et j'ai aussi beaucoup apprécié l'intervention de Monsieur Richer – du financement. Nous l'avons déjà dit lors du débat à Nevers : qui aujourd'hui a les moyens de financer un chantier comme POCL ? Il a été clairement fait référence aux collectivités locales pour ce financement ; or, vous le savez, les collectivités locales n'ont plus d'argent et l'État non plus. Cet investissement, s'il doit se financer une nouvelle fois par l'emprunt, reposera sur le dos des générations futures qui supportent déjà une dette particulièrement colossale. Il est de notre responsabilité, en tant que citoyens et en tant qu'élus, de ne pas lancer des projets que l'on ne saura pas financer et de ne pas laisser le poids de ces projets sur le dos des générations futures.

Un coût aussi pour le fonctionnement, puisqu'il a été clairement dit que ce fonctionnement devra également reposer sur les collectivités. Notre inquiétude est que cet argent, pour financer le réseau à grande vitesse, se fasse au détriment du réseau classique. C'est pourquoi, nous, les élus écologistes, proposons ce que l'on appelle un « cinquième scénario » qui n'a pas été, hélas, présenté aujourd'hui, qui est un scénario qui permet de gagner du temps, de gagner en rapidité, mais en exploitant le réseau existant, en modernisant la ligne Nevers-Clermont, en passant notamment à 220 km/h, en avançant sur le projet que l'on appelle « VFCEA », Voies Ferrées Centre Europe Atlantique, qui permettrait de traverser toute la France à grande vitesse pour un coût bien moindre et qui permettrait à un grand nombre d'usagers d'avoir une meilleure qualité de service.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. À ce stade, quelques éléments de réponses de Réseau Ferré de France ?

Thomas ALLARY : Il y a énormément de questions en très peu d'interventions. Je vais essayer de répondre tout de suite au rappel des différences entre les scénarios Ouest et Médian.

Les caractéristiques :

- Les tracés

Le scénario Ouest : le tracé de la LGV partirait de Paris pour aller vers Orléans puis vers Bourges, obliquerait vers le sud de Nevers et irait jusqu'à Lyon, alors que le tracé Médian évite la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne, retrouve le sud de Nevers après être passé au cœur de la France, et oblique vers Lyon de la même façon.

- Les temps de parcours

On voit pour Nevers ce que cela pourrait donner sur différentes destinations. Pour l'ensemble des scénarios, les Ouest et Médian sont les deux au milieu du tableau.

Les temps de parcours qui sont indiqués sont des temps théoriques sans arrêt, de façon à pouvoir comparer les différents scénarios entre eux, ce que permettrait l'infrastructure. On voit qu'effectivement, pour Paris par exemple, on est sur des choses qui sont relativement peu éloignées. On retrouve le même résultat sur Roissy et Lille, et du côté sud, que ce soit Lyon, Marseille, c'est strictement identique à ce stade-là.

- Les fréquences

En termes de nombre d'aller-retour permis chaque jour, on voit que là aussi, sur différentes destinations, Ouest et Médian, c'est très équivalent. Pour Paris et Lyon, on voit que l'on a également une relative équivalence entre les scénarios Ouest et Médian. Je ne détaille pas tout, je vous les laisse regarder au fur et à mesure que je commente.

Comparaisons

Pour comparer plus globalement l'ensemble des scénarios, ce tableau « de comparaison » qui est plutôt une sorte de synthèse des éléments que l'on a dans les études, les deux premières lignes expliquent que tous les scénarios répondent aux deux enjeux du projet que l'on a vu tout à l'heure : le doublement de la ligne Paris-Lyon et l'accessibilité des territoires dessertes par la grande vitesse ferroviaire du grand centre de la France.

En termes de gains de voyageurs, c'est-à-dire les voyageurs nouveaux permis par le projet, qui soit ne se déplaçaient pas, soit se déplaçaient par voiture ou par avion et qui se déplaceraient par le train, on voit que l'on est entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an, selon les scénarios. En fait, les scénarios Médian et Est ont un petit supplément par rapport au Ouest-Sud et Ouest, qui vient du temps de parcours inférieur entre Paris et Lyon, et surtout entre Paris et Marseille, et qui permet un report modal depuis le mode aérien sur le mode ferroviaire sur des relations Paris-Méditerranée.

En termes d'investissement, vous voyez les estimations en milliard d'euros : donc entre 12,2 et 14 selon les scénarios.

En termes de risques d'impact environnemental vous voyez qu'aucun scénario évidemment ne permet d'éviter toutes les zones sensibles environnementales que l'on peut croiser, avec des bémols dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, en termes de risques d'impact sur les milieux humains et naturels liés à la traversée d'Orléans d'une part, de la Sologne d'autre part.

En termes de bilan socio-économique, donc de bilan coûts-avantages pour la collectivité, on est entre 1,1 et un peu plus de 10 milliards d'euros selon les scénarios. Je vous laisse découvrir les différences. Ce qui veut dire que l'on a plus d'avantages que de coûts pour l'ensemble de la collectivité, mais dans des proportions contrastées.

Le besoin de financement public, c'est-à-dire, selon les modalités actuelles de financement de projet LGV de ce type, combien RFF pourrait apporter dans le projet, c'est-à-dire qu'elle serait la part qui serait finalement payée par les voyageurs nouveaux, et le complément est un appel à des subventions publiques, État ou collectivités locales, voire Union Européenne ? C'est ce besoin de financement public qui a été évalué à ce stade, pour le débat public, entre 9 et un petit peu plus de 12 milliards d'euros selon les scénarios.

Olivier KLEIN : C'est le besoin de financement public uniquement pour la partie investissement ?

Thomas ALLARY : Exactement, pour la partie investissement. Alain Chausse dira un mot tout à l'heure sur le taux de chômage qui a été utilisé.

Je voudrais juste faire quelques remarques sur le fait que les régions devaient savoir maintenant ce qu'elles devaient faire, comment elles devaient financer du matériel roulant, etc.

De façon générale, je veux rappeler que la problématique SRGV que l'on évoque est une question. C'est uniquement une question. L'ensemble des études pour le projet POCL repose sur une hypothèse d'exploitation par un exploitant, la SNCF ou un autre, à ses risques et périls. C'est le modèle TGV actuel et c'est comme cela que les hypothèses de fréquences, de trafics, de coûts, etc., ont été calculées. Aujourd'hui, il n'existe pas dans nos études d'hypothèses SRGV. Par contre, on a expliqué que se posaient des questions, par exemple, sur Paris-Orléans du fait d'une clientèle très particulière, domicile-travail, sur Clermont-Lyon du fait d'un équilibre économique qui est extrêmement limité pour l'exploitant. Donc des questions se posent, que l'on va essayer d'éclairer ce soir, mais pour l'instant, le modèle prévu d'exploitation est une exploitation aux risques et périls de l'exploitant et pour l'instant, il n'est pas à ce stade prévu de solliciter les régions.

De façon aussi plus globale, je voudrais rappeler que l'on parle aujourd'hui de l'articulation entre les services régionaux et les TGV, mais en aucun cas le projet POCL n'est destiné à des trafics régionaux. Si c'est pour faire Vichy-Nevers, effectivement ne construisons surtout pas POCL, cela coûtera beaucoup trop cher pour cela. POCL repose sur un objectif de grande distance initiale, Paris-Lyon et donc Paris-Marseille. C'est un projet du Grenelle de l'environnement, il répond à une politique de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, c'est dans ce cadre-là qu'il a été inscrit. L'objectif a été de mutualiser cet enjeu grande distance avec des enjeux de dessertes de territoires qui n'ont pas accès aujourd'hui à la grande vitesse, mais ce n'est pas effectivement à la base pour faire des parcours régionaux.

Je voulais réagir aussi très rapidement sur l'intervention de Monsieur du Conseil régional de Bourgogne qui évoquait le manque de régularité, l'importance des usagers TER, l'importance des lignes régionales, pour bien rappeler là aussi que l'aménagement, la modernisation du réseau existant ne s'opposent pas aux lignes à grande vitesse. Le fait de débattre publiquement de projets de lignes à grande vitesse à horizon de 15 ans n'empêche pas qu'aujourd'hui le plus grand plan de modernisation du réseau qui n'ait jamais existé soit en œuvre. Aujourd'hui, on est dans le cadre d'un plan de modernisation du réseau de 13 milliards d'euros d'ici 2015. C'est plus de 1 000 km par an de lignes existantes qui sont modernisées. On est au maximum de ce que le réseau peut supporter aujourd'hui. Il ne s'agit pas de les opposer. Les deux se font en même temps avec des enjeux qui sont différents et complémentaires.

Sur la problématique du financement, vous avez souligné par la même occasion qu'il a été clairement fait appel aux collectivités. En aucun cas. Il n'a été fait aucun appel financier à qui que ce soit. Il a été expliqué dans le cadre actuel des modalités de financement d'un projet comment on pourrait financer un projet de ce type et comment cela se passerait si l'on appliquait les modalités actuelles. Comment financerait-on un projet de ce type dans dix ans ? Personne ici n'a la réponse. Il n'a été fait aucun appel, uniquement des éclairages.

Très rapidement aussi sur le scénario que vous souhaitez de modernisation du réseau existant pour répondre aux objectifs du projet. C'est un scénario que l'on a eu l'occasion de présenter plusieurs fois dans le débat. Une étude spécifique est en ligne sur le site de la Commission sur ce sujet. On a montré que l'on pouvait effectivement moderniser le réseau existant et améliorer Paris-Orléans-Châteauroux, améliorer Paris-Nevers-Clermont, essayer de faire quelque chose pour désaturer un petit peu la LGV Paris-Lyon. On est sur des investissements colossaux, on a des scénarios qui monteraient jusqu'à 7 milliards d'euros pour moderniser le réseau existant, c'est très important, et pourtant on n'atteint pas les objectifs du projet Paris-Clermont en 2 h, et on n'atteint pas l'objectif Paris-Lyon en 2 h également.

Olivier KLEIN : Merci. Une question.

André FOURCADE, Représentant CFDT au Conseil économique et social de Bourgogne : Le Conseil économique et social de Bourgogne s'est penché récemment sur ces questions.

Avant le débat du tracé, je redis ce que j'ai dit la dernière fois, il est important de voir s'il y a opportunité et quel est l'intérêt général.

Première chose, et je le dis aux conseillers régionaux qui sont là et au Président, il y a eu un vrai travail de fait depuis 10 ans sur les TER. C'est beaucoup mieux qu'avant, même si, comme on l'a dit, ce n'est pas encore parfait, mais il faut le reconnaître, on a des trains modernes, etc. Moi qui le prends très régulièrement, j'ai encore mon billet de lundi, hier, quand je suis allé à Dijon, je peux en témoigner, il faut le redire. Mais il y a encore plein de choses à faire.

Je voudrais apporter quelques remarques et quelques éléments dans le débat.

Premièrement, le développement économique, il faut y revenir. Je viens de lire les statistiques de l'INSEE sur la Bourgogne. Nevers, en 10 ans, a perdu 3 464 habitants, je crois ; Le Creusot, qui a un arrêt TGV, a perdu 3 440 habitants. Cela pose la question quand même de l'impact des gares TGV sur le développement économique, et l'on pourrait développer, on n'aura pas le temps ici.

Deuxième question, les questions de vitesse : Wilfrid Séjeau l'a dit : 6 % des usagers du train sont des usagers TGV, 94 %, donc les 4,7 millions, ce sont les autres. Dans mon intervention, je pensais dire au Conseil régional : après Paris-Clermont en 2 h, à quand Dijon-Nevers en 2 h ? Je jouais petit bras, puisque j'ai vu que dans le Nord c'était en 1 h, donc il y a encore de la marge de progression, et mon ticket Nevers-Dijon en fait foi, 2 h 17 pour aller à Nevers-Dijon, c'est ce qu'il se passe depuis 20 ans, cela n'a pas augmenté. Il est vrai que c'est surtout des étudiants, des travailleurs, c'est peut-être aussi des catégories dont il faudrait se préoccuper, je le dis sans acrimonie.

Finances : 12, 15 milliards. C'est environ 10 ans de financement de l'entretien actuel du réseau ferré national, c'est dix années d'entretien, le seul projet POCL, alors que l'on sait qu'il y a une vingtaine d'autres projets TGV. C'est des siècles d'entretien sur le milliard et demi d'entretien chaque année.

Finances toujours : le président du Conseil général du Cher, Monsieur Rafesthain, a déclaré et a écrit dans la revue du Cher : notre collectivité est pour le TGV, mais, je cite « notre collectivité n'est pas capable de le financer et ne mettra pas d'argent ».

Autre élément financier pour ceux qui souhaiteraient prendre le TGV dans l'avenir : Mâcon-Paris, aller-retour, pour aller à une réunion, 154 euros aujourd'hui, c'est 1 000 F, pour ceux qui parlent encore en Francs.

Le dernier point des finances, parce qu'il faut aussi parler des finances, on en a beaucoup parlé, je ne demanderai pas, ni à Patrice Joly, ni à Michel Neugnot, ni à Florent Sainte Fare Garnot, combien de collectivités sont prêtes à mettre dans le TGV parce que je pense que l'on connaît l'état des finances des collectivités. Rappelons que le Conseil régional a mis plus de 90 millions dans le TGV Rhin-Rhône, dont à peu près une vingtaine de kilomètres traversent la Bourgogne entre Dôle et Genlis.

Dernier point sur le TGV : on vient d'inaugurer il y a un petit peu plus d'un mois le TGV Rhin-Rhône, 140 km, qui a coûté 2,3 milliards. Les dessertes, parlons-en. Avant, Dijon-Besançon, cela coûtait 14 euros par le train classique, 45 à 50 minutes. Aujourd'hui, progrès :

le TGV c'est 28 à 29 minutes de ligne nouvelle, 10 minutes d'arrêt dans la gare nouvelle d'Auxon, puis 10 minutes de navette pour aller à Besançon centre. Faites le compte : 23 euros, on met à peu près le même temps aujourd'hui pour faire Dijon centre – Besançon centre.

Deuxième élément : à l'autre bout de la ligne Belfort-Montbéliard, on a trouvé 2,3 millions pour le TGV, il n'y a toujours pas de liaison TER ferrée entre la gare nouvelle de Meroux et d'une part Belfort et d'autre part Montbéliard. On nous dit que c'est pour 2015. Donc, cela veut dire là encore aussi qu'au-delà des déclarations, il est quand même souhaitable que l'on prenne réellement en compte l'articulation entre les TGV et les TER. Et je ne parle pas du scandale, chaque fois que l'on prend le train pour aller à Dijon, où au Creusot, on passe sous la ligne TGV – il passe 4 mètres au-dessus – et on ne peut pas y accéder à partir du TER vers le TGV ou du TGV vers le TER. Il y a 31 ans que ce TGV a été fait.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Il y a un candidat à la parole.

Denis DURAND, Président de la Communauté de communes du Pays de Nérondes : La Communauté de commune du Pays de Nérondes, 5 000 habitants, est située à mi-chemin entre Bourges et Nevers ; et je suis membre du Pays Loire Val d'Aubois qui regroupe 52 communes et qui regroupe 30 000 habitants.

Nous accueillons tous avec enthousiasme la LGV puisqu'il faut bien reconnaître que l'on est victime à l'est du Cher de la dépopulation de l'enclavement, et c'est une chance pour nous historique d'accueillir ce TGV. Même si c'est dans 15 ans, il faut aujourd'hui jeter les bases et il faut croire en l'avenir parce que ce centre de la France est quand même particulièrement dépourvu de moyens de communication et c'est un moyen de travailler en synergie entre les trois départements, la Nièvre, le Cher et l'Allier, pour développer cette zone particulièrement vulnérable.

Notre Communauté de commune Pays de Loire Val d'Aubois s'inscrit tout à fait dans la démarche entreprise par les maires de Bourges, Nevers et Moulins pour accueillir le TGV et travaillera tout particulièrement aussi pour l'instauration d'une nouvelle gare au sud-est de Nevers, qu'elle soit sur la rive est ou sur la rive ouest de l'Allier.

Cependant j'aurais deux questions concernant les tracés.

Sur le tracé Médián, par souci d'économie, alors qu'il est prévu soit une gare nouvelle soit, vers la Guerche, soit vers Saincaize, si par les choix qui étaient faits la gare de La Guerche était retenue, peut-être pourrait-on supprimer le barreau qui va de Sancerre à Bourges et en améliorant le Bourges-Nevers traditionnel qui vient d'être électrifié depuis deux mois. Il existe seulement un point noir qui est le point de Nérondes où la voie ferrée fait un fer à cheval. S'il y avait une rectification, peut-être y aurait-il une économie sur le projet.

Pour le tracé Ouest, il est apparu en cours de débat qu'il y avait une option au sud de Bourges. Cela nous inquiète un peu. Je voulais savoir si les études étaient faites aussi sur cette option ou pas, parce que cette option rallonge le tracé et pénalise fortement les communes qui seraient situées sur ce tracé puisqu'elles sont en limite d'un terrain militaire et ces communes connaissent déjà une barrière assez infranchissable ; avoir un deuxième rideau serait quand même assez difficiles pour elles. Le tracé est beaucoup moins pénalisant au nord puisque l'artère Bourges-Nevers irrigue ces communes.

J'aurais voulu avoir des explications sur cette option du tracé Ouest au sud de Bourges.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci. Vous les aurez. Monsieur Morandas, Conseil régional Rhône-Alpes.

Patrice MORANDAS, Direction des transports Région Rhône-Alpes : Comme vous nous y avez invités, une petite réaction sur la thématique uniquement TER-GV.

Effectivement, du moment que si l'infrastructure existe, il est très tentant pour les régions d'en profiter pour diminuer quasi par deux le temps de parcours Lyon-Roanne, Lyon-Clermont, de profiter des effets combinés de la vitesse et d'un aménagement, d'une desserte un peu fine du territoire. C'est vrai que le schéma régional des services de transports approuvé par la Région au printemps 2008 prévoit ce genre d'objectif à très long terme en parlant, comme Monsieur Richer, de service régional à grande vitesse parce que l'appellation TER-GV assez connotée TGV, ce qui n'est pas très surprenant en France, mais qui pose quelques questions d'ordre technique et donc financier. C'est vrai pour l'infrastructure qui nécessite non seulement des raccordements quand on veut faire de la desserte fine, mais aussi, sans doute, des voies d'évitement ou de dépassement si les vitesses ne sont pas les mêmes, parce qu'elle est conçue pour quelque chose de très homogène, très rapide.

C'est encore plus vrai du matériel qui actuellement est très capacitaire donc difficile à remplir, très long donc difficile à accueillir dans les gares, avec des services inclus qui ne sont pas forcément nécessaires pour des liaisons régionales, etc., évidemment en plus de la vitesse et du coût. On a déjà ces problèmes d'adaptation.

On a aussi des problèmes potentiellement de disponibilité. C'est vrai pour le matériel parce que le parc TGV risque d'être très sollicité par les nouveaux projets qui sont prévus et sans doute que sa montée en charge ne permettra pas de donner beaucoup de souplesse pour des usages régionaux ou alors à des coûts très forts, compte tenu de l'attention sur ce matériel.

C'est vrai aussi pour l'infrastructure. Certes, une infrastructure nouvelle en ligne peut sans doute offrir des capacités, mais il ne faut pas oublier que de part et d'autre il y a des nœuds. Le nœud ferroviaire lyonnais, on ne le répétera jamais assez, est déjà quasiment saturé, donc que se passera-t-il quand on va mettre en place de nouveaux projets, quand éventuellement de nouveaux opérateurs demanderont à avoir des sillons et des accès à ce nœud, et quand on devra éventuellement doubler des dessertes SRGV par des dessertes TER qui devront quand même être maintenues parce que l'équilibre économique suppose que l'on se substitue complètement aux dessertes TER ; mais ces dessertes TER comme Lyon-Roanne assurent aussi des fonctions de maillage plus fin du terrain. Donc, il y a de réelles inquiétudes par rapport à cette capacité du réseau, même si en ligne sur l'infrastructure nouvelle c'est moins vrai.

Évidemment, on peut trouver des modèles, y compris de matériel européen, qui circulent entre 200 et 300 km/h, mais pour l'instant, cela n'existe pas du tout au niveau français. Cela veut dire que cela réclame un investissement dédié, des conditions d'exploitation de maintenance qui le seraient aussi, et donc des coûts assez faramineux. Et j'en viens à cet aspect-là : c'est au moins 30 % de surcoût par rapport à du TER. Il n'est pas certain que les clients soient prêts à payer ce prix-là, et on connaît l'état des finances publiques et notamment celui des régions que la réforme de la fiscalité locale a nettement comprimées dans leur marge de manœuvre.

Nous sommes tout à fait prêts à continuer à étudier ce genre de perspective, mais pour nous cela suppose qu'il y ait vraiment des approfondissements très nets, y compris sur le potentiel réel et que l'on ait tous les éclaircissements là-dessus et que l'on ait aussi des approfondissements et un éclairage sur la vision, voire les engagements des opérateurs ferroviaires, aussi bien RFF sur la capacité du réseau et ce que l'on fait sur les nœuds, que la SNCF en tant qu'exploitant sur éventuellement ces perspectives de dessertes ou le fait de se

dire on comprend bien ces objectifs de rentabilité, mais comme sur la liaison PACA où SNCF semble dire « je fais du Marseille-Nice et le reste la région y pourvoira ». Si c'est pour dire « sur Lyon-Clermont, je fais une heure de pointe parce qu'on arrivera à le remplir et à l'équilibrer, pour le reste c'est aux régions de s'en occuper », cela pose quand même de sérieux problèmes pour la suite, donc nous ne pouvons vraiment prendre aucun engagement par rapport à tout cela, et nous ne souhaitons pas, comme cela a été exprimé dans les cahiers d'acteurs produits par les collectivités, que le Maître d'Ouvrage se prévale de perspectives de conventionnements de TER entre Rhône-Alpes-Auvergne, parce que pour l'instant ce n'est pas du tout acquis.

Olivier KLEIN : Merci de cet éclairage. Je redonne la parole à Réseau Ferré de France et j'ai deux questions dans les premiers rangs. Peut-être un éclairage de la SNCF puisqu'il a été souhaité.

Thomas ALLARY : Sylvain Caillot répondra aux questions liées à la desserte de Bourges tout à l'heure. Je voulais revenir sur un aspect qui est venu deux fois : le fait que 6 % des voyageurs seulement au quotidien utilisent le TGV. C'est vrai en termes de distance. En revanche, c'est 40 % du kilométrage quotidien. Il faut effectivement voir les choses de façon différente dans ce cas-là, et les économies liées par exemple aux émissions de gaz à effet de serre sont mesurées par rapport à la distance et non pas par rapport au nombre de passagers dans les trains. Il faut toujours remettre par rapport aux différents enjeux du dossier les chiffres cités.

Par rapport à la dernière intervention de la région Rhône-Alpes, j'ai bien noté les attentes vis-à-vis d'approfondissements sur le potentiel réel, sur la capacité du réseau, etc. Je voudrais juste redire deux choses.

Le dossier est bâti avec une hypothèse TGV normal, et le Maître d'Ouvrage ne s'est jamais prévalu et n'a jamais cherché à se prévaloir d'un quelconque conventionnement sur aucune liaison du projet POCL. C'est extrêmement clair. Vous avez cité le chiffre de 30 % de surcoût par rapport au TER. Personne ne sait quel est le surcoût ou le non-surcoût des SRGV. Je pense qu'au contraire, on est sur des modèles aujourd'hui qui sont beaucoup trop balbutiant en France pour que l'on puisse vraiment faire circuler ce genre de chiffres aujourd'hui. En tout cas, nous, RFF, on ne va pas s'y risquer.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'études RFF : Sur les questions sur le secteur entre Bourges et Nevers.

L'objet du débat public est justement de présenter des scénarios avec des fonctionnalités pour recevoir vos commentaires et voir si vos idées peuvent nous induire vers des solutions meilleures.

En commençant sur le scénario Médian qui était la première proposition, je veux bien vérifier ma compréhension de votre proposition : tirer parti du fait qu'il y a une gare nouvelle qui est proposée entre Bourges et Nevers pour dire que c'est cette gare qui sert essentiellement à la desserte de Bourges, et du coup, s'affranchir de la réalisation du raccordement vers Bourges.

La question qui peut se poser est déjà quelle est la différence en termes de services pour les gens de Bourges, mais il y a aussi une incidence bien plus forte qui est au-delà de Bourges puisque dans ce scénario le passage par Bourges sert aussi pour desservir Montluçon et une partie de la desserte de Châteauroux. En fait, en supprimant la branche vers Bourges, on supprimerait aussi ces dessertes, donc cela aurait un peu plus d'incidences que ce que vous imaginez.

L'autre scénario dont vous avez parlé, le scénario Ouest, on voit bien sur ce schéma fonctionnel, à chaque endroit où l'on voit des couleurs bleu et orange cela correspond à des

variantes locales. Pour le coup, dans ce scénario-là, il y a au droit de Bourges deux hypothèses qui sont présentées, donc soumises au débat et sur lesquelles on attend vos commentaires. L'hypothèse en bleu qui est au nord et qui passe au nord aussi du champ de tir, qui permet une hypothèse de desserte de Bourges en centre-ville, et l'hypothèse au sud qui elle ne permet pas, du fait du champ de tir, une hypothèse de desserte en centre-ville et qui est donc basée sur une desserte en gare nouvelle, et qui repose aussi sur une hypothèse de passage au sud du champ de tir. On ne passe pas très au sud du champ de tir puisque l'on vise un passage au plus près de Nevers, au sud de Nevers.

Olivier KLEIN : Merci. N'hésitez pas au fond à lever la main. Avec l'éclairage, je ne vous vois pas très bien, mais je veux prendre des questions au fond aussi.

Patrice JOLY, Président du Conseil général de la Nièvre : Je voudrais vous faire part de la déclaration commune des présidents des Conseils généraux du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme et de moi-même aujourd'hui à l'occasion d'une rencontre que nous avons eue à Moulins. Une déclaration qui prend en compte les enjeux de court terme, de moyen terme et de long terme, c'est-à-dire qui prend en compte l'intérêt des usagers d'aujourd'hui, de demain et d'après-demain, puisque dans les propos que j'ai entendus précédemment, il était question d'amélioration immédiate et légitime, mais aussi la perspective d'aménagement du territoire et de développement des usages ferroviaires à échéance de 15 ans puisque la perspective est celle-ci.

Les éléments principaux de cette déclaration sont les suivants :

S'agissant des scénarios, les quatre présidents estiment qu'un consensus peut être trouvé autour du scénario Ouest qui constitue le facteur commun entre les différents cahiers d'acteurs débattus par leurs assemblées. Ceux-ci stipulaient pour les départements du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme une préférence pour la famille des scénarios Ouest, et pour le département de la Nièvre une préférence pour les scénarios Médian et Ouest. Les présidents demandent :

- que le projet intègre – dans le sens qu'il est pris en compte dans sa déclaration des enjeux de court terme, moyen terme et long terme, et court terme en particulier – l'amélioration immédiate de la ligne Montluçon-Bourges avec une anticipation de son électrification ;
- que le projet s'accompagne de l'électrification du dernier tronçon de la ligne VFCEA tel que cela a été évoqué entre Saincaize et Chailly ;
- que les travaux de modernisation de la ligne historique entre Clermont et la LGV soient réalisés dès à présent et financés dans le cadre du projet POCL.

Voilà les éléments principaux concernant le thème de cette rencontre d'aujourd'hui.

Là aussi, les présidents de Conseils généraux considèrent que l'articulation avec les lignes classiques comme je viens de l'évoquer est indispensable et également qu'il y a lieu d'améliorer et de prendre en compte les articulations nécessaires en termes de services avec les TER existants et au-delà. C'est en particulier le rôle des Conseils généraux sur l'ensemble des moyens de mobilités.

Je voudrais ajouter également, et c'est un élément qui me paraît important : lorsque l'on parle d'endettement et d'emprunt, de situation des finances publiques, c'est une réalité. Nous nous projetons aujourd'hui à 15 ans, et s'il y a des emprunts tout à fait contestables parce qu'ils ne financent que le court terme, il y a aussi des emprunts qui sont tout à fait légitimes et qui font que chaque génération d'utilisateurs d'un service participe à son financement à travers le remboursement des emprunts en question.

S'agissant de l'opportunité d'une manière générale de ce projet et sans revenir sur ce qui a été dit à l'occasion d'une précédente réunion, et si les réflexions sont légitimes, je voudrais apporter une contribution supplémentaire du Conseil général à l'opportunité de ce projet, notamment s'agissant de Magny-Court qui est concerné par une gare à proximité. Il y a un élément important qui à la fois concerne la rentabilité des équipements qui sont sur place, mais également la rentabilité de la ligne LGV. Vous savez que Magny-Court est en développement par rapport à tout ce qui concerne l'automobile d'aujourd'hui et de demain à travers le circuit lui-même que l'on connaît et les activités développées autour de la compétition, en particulier, mais aussi autour du technopôle de Magny-Court qui pense, construit aujourd'hui et réalise la voiture de demain, ou en tout cas, y participe. Nous sommes en train de construire un troisième pilier autour de ce site qui est un projet de parc à thèmes autour de l'automobile, mais aussi au-delà de la mobilité, avec des perspectives organisées autour de la pédagogie et des activités ludiques qui permettent de sensibiliser aux enjeux du développement durable. C'était la contribution complémentaire que je voulais faire s'agissant du Conseil général de la Nièvre.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Madame le Maire de Roanne.

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Merci, Président. Bonsoir à tous. Vue de Roanne, l'articulation entre la ligne à grande vitesse et les TER est pour nous une question excessivement importante, même si aujourd'hui il est parfois difficile d'imaginer ce que seront les dessertes TGV, les dessertes de la SNCF à l'horizon de POCL. En tout cas, en 2012, on a bien conscience des fonctionnalités, du sens, de ces dessertes à l'horizon de POCL.

Pour une ville comme la nôtre, nous demandons bien entendu une desserte en direction de Paris, mais c'est excessivement important pour nous de se situer sur une liaison à grande vitesse entre Clermont et Lyon. Il y a eu des études de RFF, et on voit bien qu'avec des millions d'euros, des dizaines de millions d'euros d'investissements, on n'arrive pas à améliorer le gain de temps entre ces deux collectivités, pour prendre cet exemple, puisque pour améliorer de quelques minutes la desserte qui aujourd'hui est à 2 h 18, on est à plus de 170 millions d'euros et on n'atteint même pas les 10 minutes. C'est vraiment fondamental d'avoir POCL et des liaisons rapides sur cette nouvelle infrastructure.

Bien sûr, cela a été évoqué : est-ce que cela sera des TGV ? Non. Des TER ? Non plus. Ce sont des liaisons inter-régionales qui restent effectivement à un certain nombre de questions en suspens, des questions à préciser sur l'autorité organisatrice, le matériel roulant et les coûts d'exploitation, et le financement. En tout cas, si l'on veut réussir le Grenelle de l'environnement, si l'on veut réussir le SNIT, nous avons besoin d'alternatives crédibles au tout routier.

Et pour revenir au thème, on a deux points complémentaires : il nous faut maintenir les TER, car tout le monde n'a pas besoin d'aller vite d'une ville à une autre, et un train à grande vitesse n'a pas non plus vocation à s'arrêter fréquemment. Les TER, en tant qu'élus locaux, répondent à des fonctionnalités tout à fait nécessaires à l'aménagement du territoire, à l'irrigation du territoire.

Il faut aussi de pôle d'échanges adaptés aux attentes de la clientèle. À Roanne, nous avons fait le choix d'opter pour une desserte en gare centrale, que les TAGV et les TER desservent Roanne en centre-ville. C'est dans la gare Centrale historique que peuvent s'articuler le mieux les offres de transport et c'est bien là que l'on a les bassins de clientèles, que ce soit des étudiants, des salariés, des touristes, etc. Et au cours du débat, ils nous ont chacun dit ce qu'ils attendent des dessertes, que ce soit en termes de TER ou de grande vitesse. Pour moi, en aucun cas on ne doit opposer les deux. C'est bien en ce sens que l'on a la nécessité de

desserte en gare centrale et au passage, cela évite aussi de consommer des espaces agricoles que l'on doit à tout prix préserver.

Pour que POCL profite vraiment à tous, je le redis, nous ne souhaitons pas opposer TER et grande vitesse, et pour nous il est important que la gare Centrale de Roanne soit renforcée dans son double rôle de pôle d'échanges et de polarité de renouvellement urbain, et en ce sens nous demandons à Réseau Ferré de France, à l'issue du débat public, d'approfondir le principe d'un débranchement à l'amont et à l'aval de Roanne, de sorte de ne pas pénaliser les TGV répondant à la desserte grande vitesse et en maintenant de manière optimale la desserte de Roanne, et à terme, en donnant la possibilité de desservir la ville de Saint-Étienne.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci. Je pense que c'est noté. Une autre intervention, et ensuite je demanderai à la SNCF deux mots sur la manière dont vous envisagez les discussions sur les SRGV.

Jean-Paul GUIGUE, Fédération Nationale des Associations des Usagers du Transport, région Bourgogne : Bonsoir. RFF nous présente à nouveau ce soir ses schémas de dessertes, enfin, ses schémas d'infrastructures en fait, avec les fuseaux Ouest, Médián, etc., mais en même temps il affiche des dessertes et il ne faut pas oublier non plus que ces dessertes seront définies le moment venu uniquement par le futur opérateur ferroviaire. C'est un premier point que je tenais à préciser.

À la FNAUT, nous avons bien sûr connaissance des SRGV, notamment dans le Nord-Pas-de-Calais, et ces SRGV nous les suivons avec attention vis-à-vis des usagers. Les SRGV ne prennent pas tous les usagers et il leur reste une liberté d'emprunter les TER sur le réseau classique. L'exemple qui nous a été donné sur Clermont-Lyon nous choque beaucoup. Pourquoi ? Parce que le représentant de RFF nous dit qu'il faut que le trafic TER soit reporté totalement sur la liaison grande vitesse Clermont-Lyon. Or, en fait, là, j'avoue que les usagers sont pris en otage, et ce n'est pas soutenable. Il nous faut conserver des TER et des trains d'équilibre du territoire pour des usagers qui se déplacent plus lentement, à moindre coût, et également avec ces trains, pour une desserte beaucoup plus fine des territoires traversés. Pour nous, l'exemple Clermont-Lyon nous paraît très excessif.

Olivier KLEIN : Merci. Il y a des questions au fond. Je parlerai ensuite de la suite du programme, on va enchaîner sur la deuxième partie.

Sylvain THOMAS, Chef de projet POCL pour la SNCF : Bonjour. Je suis chef de projet POCL pour la SNCF, je précise, la SNCF n'étant pas maîtresse d'ouvrage de ce projet, et je vous prie d'abord d'excuser l'absence de Monsieur Leboeuf qui fait habituellement des interventions beaucoup plus précises que celle que je vais faire ce soir.

Pour ce qui concerne les SRGV, je crois qu'il faut revenir un peu sur la définition de ce terme-là. Si la notion de SRGV est apparue, c'est bien que le modèle du TGV tel qu'on l'a connu depuis 30 ans avait une limite, et cette limite, c'est simple, c'est le trafic. Aujourd'hui, sur les liaisons nationales la SNCF est aux risques et périls, c'est-à-dire qu'elle définit un service, elle en assume les conséquences, que ce soit en termes de charge ou de chiffre d'affaires. Pour certaines relations ce n'est plus possible. Et c'est là où on atteint la limite du système historique du TGV, et c'est là où a émergé (et ce n'est pas la SNCF toute seule qui l'a fait émerger, ce n'est pas RFF, c'est les régions aussi qui sont se sont préoccupées de ce type de relations) la notion des SRGV et clairement c'est la nouvelle frontière du TGV aujourd'hui. Cela veut dire qu'il y a une première réalisation qui a été un peu explicitée tout à l'heure dans le nord de la France, il y a des Conseils régionaux – je pense à Rhône-Alpes – qui travaillent énormément sur ce sujet, mais comme on part de zéro, c'est-à-dire que l'on part d'un modèle qui n'existe pas, cela va être assez long à émerger, et j'ai envie de dire qu'en attendant que la

LGV POCL se réalise, et la SNCF souhaite qu'elle se réalise, il y aura eu, je pense, d'autres réalisations qui permettront d'y voir un peu plus clair sur ce modèle-là.

En tout état de cause, il faut avoir à l'esprit qu'à partir du moment où sur une relation donnée, quelle qu'elle soit, il n'y a pas assez de trafic pour qu'un opérateur quel qu'il soit – et j'insiste sur ce sujet-là – engage une desserte à ses risques et périls, il y a forcément un dialogue qui s'instaure avec les collectivités territoriales et évidemment en premier chef les régions, pour voir s'il y a opportunité, s'il y a suffisamment de trafic et une volonté politique pour mettre en place ce type de desserte. Ce sont de grandes lignes, au-delà de cela, que se passe-t-il pour la réservation ? Est-ce que c'est des services qui sont en réservation obligatoire comme le sont les TGV aujourd'hui ? Et surtout, je ne vous cache pas que le grand sujet c'est : qui paie ?

Dans l'exemple qui a été donné tout à l'heure par la personne du CETE, on a parlé de *grosso modo* 20 % financé par le voyageur donc 80 % à financer à l'occurrence par la collectivité. Cela ne présage en rien de ce qui émergera comme modèle, sachant qu'il n'y aura pas un modèle, il y aura un certain nombre de réalisations, mais simplement pour dire que si ce dialogue ne s'engage pas avec les collectivités territoriales, le sujet se clora de lui-même. Je rappelle que la SNCF, même si ce n'était historiquement pas sa position, a donné ses encouragements pour que des relations entre Clermont et Lyon puissent émerger à grande vitesse, elle a laissé ouverte les modalités de ces relations. Je le répète, ce n'est pas une question de la SNCF, prenez n'importe quel opérateur, le discours sera le même.

Merci de m'avoir donné la parole.

Olivier KLEIN : Merci. On va redonner la parole à RFF pour répondre aux différentes interventions et puis aborder le deuxième retour d'expérience, le cas de la région Champagne-Ardenne et l'exemple de Reims.

Thomas ALLARY : Je voulais juste répondre à l'intervention sur le report des TER Clermont-Lyon sur des TGV Clermont-Lyon.

Il faut bien voir qu'aujourd'hui il y a effectivement des dessertes Clermont-Vichy, par exemple qui sont des dessertes fines, et à l'autre extrémité de la ligne, on a des dessertes fines Lyon-Tarare jusqu'à Roanne. Ces TER ne seraient pas impactés, ne seraient pas reportés. Par contre, il existe 7 TER qui desservent Clermont, Riom, Vichy, Roanne, Tarare et Lyon. Ce sont ces 7 TER là qui seraient reportés sur du TGV, *a priori* dans nos études, en ne marquant pas d'éventuels arrêts à Riom et à Tarare, car la desserte fine depuis Lyon d'un côté, depuis Clermont de l'autre, serait largement maintenue par les autres types de TER. Ce sont uniquement ces TER qui seraient reportés. Donc on ne parle pas du tout de la fin d'une desserte fine des territoires, on parle uniquement des quelques TER « rapides » actuels – les rapides, c'est 2 h 20 entre Clermont et Lyon – pour avoir une vraie desserte grande vitesse, en l'occurrence moins de 1 h 20 quel que soit le scénario.

LA CONNEXION DES TER AVEC LES TGV DE LA LIGNE POCL

Olivier KLEIN : Monsieur Picard qui nous arrive de Reims pour un retour d'expérience de la connexion TER/TGV dans l'agglomération de Reims.

- L'articulation TGV/TER en Champagne-Ardenne

Philippe PICARD, Chargé de mission Service transport au Conseil régional de la région Champagne-Ardenne : Bonsoir à tous. Je vais rapidement tenter de vous éclairer sur ce qui a été fait en Champagne-Ardenne lorsque le TGV Est a été mis en service, c'est-à-dire en 2007, et plus particulièrement dans l'étoile de Reims.

On va peut-être passer quelques cartes. La première carte vous décrit ce qui existait avant 2007, *ante-TGV*, c'est-à-dire le réseau nord-est où l'on voit que la ligne radiale Paris-Strasbourg était la ligne structurante. Elle ne passait pas par Reims qui était exclu de cette ligne structurante, et les dessertes se faisaient en antennes, à partir d'Épernay et continuaient vers Charleville-Mézières. À l'époque, pour les spécialistes, les dessertes Paris-Reims-Charleville-Mézières étaient des dessertes inter-citées, c'est-à-dire qu'elles ne dépendaient pas, au sein de la SNCF, de voyages. Par contre, les dessertes radiales Paris-Nancy-Strasbourg étaient dans le domaine grandes lignes de la SNCF.

La carte suivante est la cartographie au moment du TGV Est, avec la LGV qui cette fois-ci passe par Reims, mais quelque part oublie les villes qui étaient précédemment desservies, comme Épernay, voire un petit peu Châlons-en-Champagne où on voit que Châlons est desservi en antenne ainsi que Charleville-Mézières par des TGV qui circulent sur une ligne classique.

Un petit zoom sur la situation ferroviaire de Reims telle qu'elle est maintenant, avec la LGV au sud qui coupe la ligne, mais sans lien ferroviaire, Reims-Epernay. La connexion ferroviaire entre les deux gares, la gare dite de Bezannes qui est la gare d'interconnexion TGV, et la gare Centrale de Reims, avec au passage depuis 2009 une nouvelle gare urbaine qui a été créée, qui s'appelle Franchet-d'Esperey qui est desservie par des TER. On voit du coup qu'un quartier de l'agglomération est connecté à la gare TGV, et on voit l'étoile de Reims qui a cinq branches ferroviaires.

Un zoom encore plus précis sur le montage qui a été fait au niveau de la gare TGV de Champagne-Ardenne TGV, donc de la localité de Bezannes. Précision importante : la commune de Bezannes fait partie de l'agglomération de Reims, donc la gare est dans l'aire urbaine, est dans l'agglomération Rémoise.

Le projet TGV ne prévoyait pas de connexion ferroviaire entre la gare centre et la gare nouvelle TGV. Là, on voit le projet finalisé avec l'action de la région au titre du contrat de plan État-Région qui a connecté « ferroviairement » ces deux gares.

Si l'on reprend les phases du TGV, la LGV finalement passe à 7 km au sud de l'agglomération rémoise, donc sur la commune de Bezannes, là où est construite la gare TGV.

Cette gare TGV était initialement, dans les dessertes qui étaient projetées, desservie uniquement par les TGV dits province-province, en clair, Strasbourg-Nantes, Strasbourg-Lilles, Strasbourg-Bordeaux ou Strasbourg-Rennes. Aucun TGV radiaux n'étaient prévus s'arrêter à la gare de Champagne-Ardenne TGV. Les TGV radiaux Paris-Reims avaient à l'origine le terminus à la gare Centrale de Reims, sans s'arrêter à la gare de Champagne-Ardenne TGV.

Dans le cadre du CPER, le financement...

Olivier KLEIN : CPER, Contrat de Projet État Région.

Philippe PICARD : Contrat de plan État-Région à l'époque, Contrat de projet aujourd'hui, deux voies à quais supplémentaires ont été financées en gare de Champagne-Ardenne TGV, spécifiquement dédiées pour les TER. La mise à deux voies, c'est le doublement du raccordement en direction de Reims, c'est-à-dire que le niveau d'infrastructure a été considérablement amélioré entre les deux gares et notamment sur la ligne Reims-Epernay qui a été doublée et qui a été banalisée (pour les spécialistes). Enfin, l'optimisation de deux voies supplémentaires qui ont été créées en gare de Reims pour permettre des passages et des diamétralisations de TER – on va le voir sur le schéma – qui ont une continuité vers les Ardennes ou vers Châlons-en-Champagne.

Le TGV, en juin 2007, prévoyait des TGV radiaux : 8 TGV quotidiens entre Reims et Paris – pour mémoire, 12 trains inter-cités auparavant – et des TGV province-province qui eux desservait la gare de Bezannes ; 3 aller-retour Lille-Strasbourg avec desserte de Roissy et la gare Lorraine. La gare Lorraine, j’y reviendrais dans les constats, qui est ni à Nancy ni à Metz, mais qui se trouve un peu éloignée de tout et qui, du coup, pour des relations inter-régionales entre Reims et Nancy ou Metz, par exemple, n’ont pas de sens parce que le voyageur se retrouve à peu près au milieu de nulle part ; et 2 aller-retour Nantes-Strasbourg et 3 aller-retour Bordeaux-Strasbourg.

Au passage, il faut noter les nouvelles gares parisiennes desservies, comme Roissy, Marnes-la-Vallée et Massy.

Les radiales Paris-Nancy, Paris-Metz et Paris-Strasbourg, et *a fortiori* Paris-Allemagne ne desservait pas Reims, ne desservait pas Champagne-Ardenne TGV puisqu’aucun TGV ne prévoyait de s’arrêter sur Champagne-Ardenne TGV.

Dans le cadre de la concertation sur les dessertes, un petit peu en amont du projet TGV, il a été acté trois mesures. La principale pour ce qui nous concerne étant l’arrêt des TGV Bar-le-Duc – Paris, en gare de Champagne-Ardenne TGV. Du coup, il y a eu une première entorse de mise au dogme « on ne s’arrête pas, on n’a pas de desserte radiale en gare de Champagne-Ardenne TGV ». Ces deux arrêts prévus dans le cadre de la concertation des dessertes TGV, donc en 2006 et opérationnelles dès la mise en service du TGV en 2007, faisaient que Reims, du coup, bénéficiait de 10 aller-retour journaliers au lieu de 8 prévus initialement.

Côté TER, chaque arrêt TGV en gare de Champagne-Ardenne TGV, il y a un TER de mis en place soit pour amener les voyageurs, soit pour les ramener vers la gare centre de Reims, c’est-à-dire qu’il y a une correspondance systématique entre les deux gares.

Le schéma suivant vous montre qu’au-delà des deux gares la volonté de la région avec le TER a été de faire bénéficier, faire profiter de l’effet TGV le plus largement au sein du territoire. C’est-à-dire qu’au départ de la gare Champagne-Ardenne TGV, des navettes entre les deux gares ont été prolongées vers Charleville-Mézières, Sedan dans les Ardennes. C’est majoritairement vers les Ardennes qu’elles ont été prolongées, mais aussi vers Châlons-en-Champagne un peu plus au sud, Vitry-le-François et Saint-Dizier au nord de la Haute-Marne. Là, on a une diffusion TGV sur 120 à 150 km.

Les principaux constats

Sur la desserte des Ardennes, on est passé de 7 liaisons quotidiennes directes entre Charleville-Mézières et Paris, 2 liaisons TGV directes par jour. Il y en a eu une troisième de mise en place en 2009 : un gain de temps entre Charleville et Paris, mais une rupture de charge quasi systématique à Reims qui est un peu pénalisante et une obligation de réserver. Donc, le système TGV doit faire changer la façon de voyager : l’obligation de réserver, des défauts de places en période de pointe sur des relations Reims-Paris proches de 45 minutes, donc très proches de Paris, et des nécessaires modifications de comportements et surtout des aspects tarifaires qui ont profondément changés puisque les tarifs ont nettement augmentés.

Sur la ligne classique Paris-Strasbourg, entre Épernay et Bar-le-Duc, deux seuls TGV ont été mis en place et tous les autres trains ont été supprimés par la SNCF. Cela veut dire que la région a été obligée de reconstruire des TER jusque Paris en faisant jouer l’article 127 pour lequel la compensation de l’État n’a été que *grosso modo* de 75 %, c’est-à-dire que 25 % des reconstructions faites par la région au titre de l’exploitation sont à la charge de la région.

Olivier KLEIN : Peut-on aller à la conclusion ?

Philippe PICARD : On peut aller à la conclusion. La conclusion est : il faut qu'il y ait une réflexion très forte avec les collectivités, avec les villes pour le maillage, l'accessibilité et les projets urbains autour des gares. C'est fondamental, on voit bien que certaines villes ont pris du retard et c'est seulement maintenant ; et quand on fait après, ce n'est pas aussi bien que quand on y pense avant.

En termes d'argent, quelques chiffres : le TGV pour la région, cela a été 100 millions d'euros d'investissement et c'est un peu plus de 20 millions d'euros d'exploitation tous les ans, sans compter le renouvellement du matériel pour 240 millions d'euros.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci beaucoup. C'est une expérience autour d'un autre cas qui n'a, *a priori*, rien à voir avec le territoire ici.

On a une autre intervention de RFF sur ce thème de la connexion TGV/TER. Je veux simplement préciser que vous retrouverez l'intégralité du PowerPoint qui était très riche sur le site dès demain.

- Le projet POCL et l'articulation TGV/TER

Sylvain CAILLOT, RFF : Merci. Le thème de l'intervention est la connexion entre les services TGV et TER. Je vais commencer par un exemple emblématique à Clermont-Ferrand.

On voit que Clermont est au centre d'une étoile ferroviaire TER avec une branche vers Ussel, une branche vers Aurillac, une branche vers Le Puy et une branche vers Thiers. Dès lors que la LGV POCL permet une liaison Paris-Clermont-Ferrand en à peu près 2 h, toutes les villes qui sont desservies par TER sur ces lignes vont, elles aussi, bénéficier de ce gain de temps avec une correspondance à Clermont-Ferrand. Par exemple, Issoire qui est à environ 25 minutes de Clermont-Ferrand va se retrouver de fait à 2 h 25 de Paris avec une correspondance à Clermont-Ferrand. Dans les calculs que l'on donne, ce sont des temps nets qui ne comptent ni le temps de correspondance ni les arrêts intermédiaires, mais cela donne un ordre de grandeur, et le gain d'une heure sur Paris-Clermont-Ferrand est répercuté sur les villes de l'étoile.

On peut généraliser ce principe à toutes les villes qui seront desservies par TGV grâce au projet POCL, donc toutes les villes que l'on présente systématiquement dans la présentation générale, et on peut décliner ce principe, par exemple, autour de Nevers avec l'appui des lignes vers Decize, autour de Moulins, la ligne qui va vers Paray-le-Monial ; on peut continuer comme cela, Vichy vers Roanne, etc. J'en passe, le territoire est tellement vaste, on voit toutes les zones qui apparaissent par les taches vertes, toute la diffusion par des correspondances TER qui est possible grâce à l'irrigation des villes par le TGV et ensuite correspondances TER et on peut accéder à toutes les villes du territoire. Cela marche très bien quand on est dans une desserte d'une gare de centre-ville puisque les TER y sont déjà de fait.

On a quelques cas particuliers, notamment à Nevers, où l'on est amené à envisager des hypothèses de gares nouvelles. J'ai expliqué le cas de Nevers, s'il le faut on entrera dans le détail pour d'autres villes.

À Nevers, c'est la configuration du site avec le Val de Loire, le Bec d'Allier, l'agglomération et la nature du projet POCL qui fait qu'il est très difficile d'organiser une desserte de la gare centre au passage par les TGV du projet POCL. On a été amené à envisager dans les différents scénarios des dessertes en gare nouvelle. Le principe que l'on a pris d'emblée est de positionner ces gares nouvelles sur une ligne existante pour automatiquement se situer dans une hypothèse de permettre une correspondance.

Dans le scénario Ouest, deux implantations sont possibles en fonction de la variante sur Bourges : soit sur la ligne entre Nevers et Bourges, soit sur la ligne entre Nevers et Moulins.

Dans le scénario Médian, là on n'est pas dépendant d'une variante, donc dans tous les cas on peut imaginer une gare nouvelle soit sur Bourges-Nevers, soit sur Nevers-Moulins.

Dans le scénario Est, c'est forcément la ligne vers Decize qui est concernée, et dans la configuration du scénario Est on peut imaginer une option ou une variante avec une desserte de Nevers en centre-ville.

Cela s'est traduit, au niveau des options de passage : quand on croise l'option de passage et les lignes existantes, les zones dans lesquelles on pourrait imaginer à l'avenir, en fonction de la poursuite des études, rechercher des implantations, sachant que pour organiser la correspondance, il faut imaginer des quais sur la ligne à grande vitesse et des quais sur la ligne existante, donc cela a aussi une contrainte de conception du projet en ces points particuliers, mais on n'en est pas encore à ce niveau de détails.

Pour illustrer l'importance de cette nécessité d'assurer la correspondance, deux exemples rapides d'effets potentiels :

Une liaison que l'on peut imaginer La Charité-Lyon avec une correspondance en gare nouvelle de Nevers – on a pris ici un scénario Ouest, mais cela pourrait très bien jouer sur un scénario Médian ou Est – sans compter le temps de correspondance, un temps de parcours de 1 h 20 pour La Charité-Lyon avec une correspondance à Nevers.

Autre exemple, pour Villeneuve-sur-Allier vers Roissy, là aussi, en allant chercher une correspondance en gare nouvelle de Nevers, on aurait un temps de trajet de 2 h. Il faut évidemment compter la correspondance encore une fois, mais cela dépend de l'organisation des transports.

Je tiens à souligner que nous n'en sommes qu'au début des réflexions sur le projet POCL et cette partie-là d'articulation entre le service grande vitesse et le service TER, nous ne sommes pas les seuls à tenir les manettes, en particulier, le service TER ce sont les régions qui sont autorités organisatrices ; pour tout ce qui concerne les aménagements des gares, que ce soit en centre-ville ou en gare nouvelle, les collectivités locales sont concernées, et quoiqu'il arrive nous continuerons à travailler, à peaufiner ces questions en concertation et en travail collaboratif avec ces différents organismes.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci. Quoi qu'il arrive, c'est dans l'hypothèse où le projet continue ?

On va reprendre la partie de débat avec la salle. Il y a plusieurs mains au premier rang et plusieurs mains au fond et en intermédiaire également.

Christian LOUIS, CGT Cheminots, Cheminot, Agent de conduite à Nevers : Bonjour. Nous sommes contents d'intervenir aujourd'hui parce que lors du dernier débat cela n'a pas été possible. C'est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de cheminots qui ont pu s'exprimer à part un au dernier débat.

Depuis le dernier débat, on voudrait que tous les usagers, tous les gens présents aujourd'hui sachent qu'il y a deux événements importants qui se sont produits dans le ferroviaire : au parlement européen, le 16 novembre, il y a une majorité qui a voté pour la libéralisation complète du transport voyageurs de ferroviaire, et il y a eu les Assises du Ferroviaire qui sont un débat organisé par le gouvernement qui a eu lieu pendant trois mois, et les conclusions ont été rendues le 15 décembre. Curieusement, dans les médias, on n'en entend pas beaucoup

parler. Pourquoi ? Quelles sont les conclusions de ces Assises du Ferroviaire ? Comme l'a dit Nathalie Kosciusko-Morizet, c'est la fermeture programmée de 11 000 km de lignes en France. Je vous rappelle, pour ceux qui connaissent un peu le dossier, en 1995 le gouvernement précédent, c'était 6 000 km de lignes qu'il voulait fermer ; trois semaines de grève des cheminots, la population, on a fait reculer le gouvernement. Là, c'est 11 000 km de lignes, donc quand aujourd'hui, dans le débat, on nous parle de maillage du territoire, déjà, nous, à la CGT, on dit qu'il faut conserver l'existant. Il va falloir faire reculer, parce que pour que la ligne TGV soit rentable, il faudra bien des petites lignes pour l'alimenter.

En 1995, tout ce que vous venez de présenter sur l'Auvergne, Clermont est un butoir. C'est ce que voulait faire le gouvernement ; 11 000 km de lignes fermées, on ne sait pas encore quelles lignes seront fermées. La concurrence, le vote au parlement européen qui est intervenu, il est important que les usagers le sachent. Une majorité a voté pour la libéralisation totale.

La libéralisation dans le fret, qu'est-ce que cela a donné ? En 2002, nous transportions à la SNCF 55 milliards de tonnes. Dix ans après, nous avons chuté à 22 milliards. C'est bien la démonstration que la concurrence dans le ferroviaire ne développe pas le trafic. Les conclusions des Assises du Ferroviaire, fin 2013, le gouvernement prévoit l'ouverture à la concurrence des trains d'équilibre du territoire : c'est tous les TéoZ, comme les Paris-Clermont et les Paris-Nevers qui sont dans la famille maintenant inter-citées. Ce qui veut dire que d'ici deux ans, on peut avoir des opérateurs privés sur cette ligne. Alors, vous allez expliquer aux usagers s'il y a vraiment ouverture à la concurrence aussi au niveau des TER, au niveau des TGV, au niveau aussi des trains d'équilibre du territoire, comment va faire l'utilisateur. Qui dit concurrence, normalement, cela veut dire qu'il ne va pas y avoir rencontre entre les opérateurs. Comment va faire l'utilisateur ?

Il faut dans ce débat TGV poser les vraies questions. L'utilisateur devra-t-il prendre un billet de train pour telle compagnie sur le TER ouvert à la concurrence, un billet de train sur le TET, un billet de train sur le TGV ? On a vu que tout ce qui est ouvert à la concurrence dans d'autres services, que ce soit l'énergie, que ce soit le courrier, c'est une hausse des tarifs pour les usagers. Ce n'est pas nous qui le disons, tous les jours à la télévision on nous dit que le tarif du gaz depuis 2004, depuis que c'est ouvert à la concurrence a augmenté de 65 %. Donc, à quel coût, qui va financer ces lignes ? C'est cela la question dans le débat TGV qu'il faut mettre à l'ordre du jour. Il ne faut pas mentir aux gens.

Je ne comprends pas que les messieurs de RFF qui ont participé à ces débats des Assises du Ferroviaire n'en parlent pas aujourd'hui dans ce débat TGV.

C'est cela les vraies questions que l'on souhaite poser, nous, la CGT.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci.

Alain DHERBIER, Maire de Cosne-Cours-sur-Loire : Bonsoir. J'étais présent le 9 novembre, parmi les 2 500 personnes et il m'avait semblé, suite aux 4 tracés qui avaient été présentés que c'était le tracé Médián qui semblait celui qui remportait le plus d'assentiment. Pour plusieurs raisons, Monsieur Richer l'a développé tout à l'heure : au niveau du coût, c'était le moins cher ; au niveau des voyageurs – tout à l'heure cela a été démontré dans le tableau qui nous a été présenté –, je crois me rappeler qu'il y avait 800 000 voyageurs de plus.

En plus, ce tracé Médián avait une possibilité de raccordement à hauteur de Gien et avec l'utilisation de la ligne actuelle, cela desservait les gares de la gare de La Charité, Cosne, Briare, Gien et on arrivait en gare centrale de Nevers.

Il semble qu'aujourd'hui les cartes aient changé. Aujourd'hui, c'est le tracé Ouest sur lequel on réfléchit, et je suis inquiet sur une partie des gares qui étaient desservies à l'époque parce que je voudrais savoir, par exemple, ce qu'il va advenir des lignes actuelles. Comment les gares seront-elles desservies ? Quel sera le temps de parcours jusqu'à Paris ? Actuellement, nous avons 7 Corail inter-cités qui nous relient à Paris. De Cosne à Paris, c'est 1 h 44. Qu'en adviendra-t-il demain ?

Olivier KLEIN : Merci.

Jean-Pierre ROSSIGNOL, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre, Président de l'Inter consulaire : J'ai une question à poser à Monsieur Allary. Vous avez dit, Monsieur Allary « Un bon projet, c'est un projet qui se fait ». Je suis assez d'accord avec vous, nonobstant cet état, il est à penser que trouver 12, 13 ou 14 milliards d'euros ne va pas être chose aisée connaissant les finances de chacun.

Je voudrais poser non pas un cinquième itinéraire, mais vous poser une question assez précise : est-il possible de réaliser cet itinéraire en tronçons ? Si c'était le cas, y a-t-il un itinéraire – ne nous voilons pas la face – entre le Ouest et le Médián, qui serait le plus intéressant dans ce cas-là ?

Merci.

Olivier KLEIN : Merci.

Hicham BOUJLILAT, Vice-Président de la Communauté de communes Loire et Nohain de Cosne : Je souhaitais à la demande de Gaëtan Gorce vous faire part du message suivant, et ensuite essayer de compléter dans les limites des 3 minutes.

« Mesdames, Messieurs, ne pouvant pas participer à la réunion de ce soir pour des raisons de santé, sans gravité, mais qui m'empêchent tout déplacement, je tenais néanmoins à vous faire connaître de nouveau mon point de vue. Si nous devons être tous solidaires pour faire en sorte que le TGV passe à Nevers et permettre ainsi la desserte de l'ensemble de la Nièvre, cela ne peut se faire que dans le cadre du tracé Médián. Celui-ci seul nous permettra en effet de répondre aux questions qui sont débattues ce soir, à savoir une bonne desserte de l'ensemble de nos territoires et en particulier du nord de la Nièvre. Seul le tracé Médián permet, ce que m'a confirmé RFF, Monsieur Allary, notamment dans le cadre d'un courrier du 2 janvier, que le raccordement de la ligne actuelle Gien-Cosne vers Centre, ce tracé est le seul qui puisse garantir et le maintien des Corail inter-cités et la modernisation de la ligne concernée qui risque autrement d'être laissée de côté. »

Je signale que nous nous battons depuis trois ans avec les élus du bassin de Montargis de Gien, de Briare, Cosne et La Charité pour améliorer, en tout cas sauvegarder nos dessertes jusqu'à la gare de Paris-Bercy. Également, on se bat pour la rénovation et l'amélioration de la gare de Bercy qui n'est pas encore une gare digne de l'accueil des Nivernais, en particulier. On souhaite en tout cas que ces efforts ne soient pas vains, d'ailleurs, avec l'aide de la région Bourgogne et de la région Centre que je salue, puisqu'une partie des Corail – il faut le savoir – sont financés par les régions.

« Cette desserte sera par conséquent de nature à associer au développement promis par l'arrivée du TGV tout le territoire situé entre le nord du Cher et de la Nièvre, et le sud de l'Yonne et du Loiret. C'est la raison pour laquelle les nombreux élus de ces territoires se sont mobilisés en ce sens. »

Pour compléter, j'indique que l'on prend évidemment la stratégie d'alliance. J'ai entendu parler par rapport au tracé Ouest, mais c'est une stratégie pour ces élus, et en tout cas, ce n'est pas la nôtre.

« Le principal risque que nous courrons serait en effet de nous voir proposer en lieu et place du Corail inter-cités un TER, l'un partant de La Charité sur Loire pour rejoindre le TGV à Nevers Sud, l'autre partant de Cosne pour rejoindre les TER Ile-de-France, ce qui se traduirait dans les deux cas par une augmentation des temps de transport et non par leur réduction. » Je rappelle que le Val de Loire nivernais est le territoire qui est le plus rapproché de Paris. Il serait quand même paradoxal qu'avec l'arrivée du TGV, il soit en termes de temps, le plus éloigné. « Aussi, je tiens à réaffirmer l'orientation que a été prise par le Pays Bourgogne Nivernaise, l'ensemble des collectivités du nord du département, mais aussi une bonne partie des collectivités de l'Yonne, du Loiret et du Cher concernés par les gares de Gien, Briare et Cosne. Le tracé Médian constitue la solution la moins coûteuse et la plus rapide à réaliser, tout comme la plus porteuse de promesses pour l'avenir de tout notre département. »

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Quelques éléments de réponses. Plusieurs questions précises, interpellations sont adressées à RFF.

Thomas ALLARY : Quelques mots rapides pour dire que le Parlement européen effectivement a évoqué la libéralisation du rail. C'est de toute façon un mouvement qui est en cours et que l'on prend forcément en compte dans nos études, au fur et à mesure qu'elles sont amenées à progresser. Pour terminer sur ce sujet-là, la question était : s'il y a concurrence dans le transport voyageur, l'usager devra-t-il prendre des billets de train auprès de plusieurs compagnies ? Je crois comprendre que c'est exactement le principe de la concurrence, effectivement.

Les Assises du Ferroviaire n'ont en aucun cas conclu à la fermeture de 11 000 km de lignes. Je suis catégorique : ce ne sont pas les conclusions du gouvernement.

La hausse des prix automatique en cas de situation de concurrence : j'ai vu une autre économie de réseau qui est celle des réseaux téléphoniques dans laquelle j'ai cru voir ces derniers temps que la hausse des prix n'est pas systématique.

En ce qui concerne la possibilité d'un raccordement à Gien, c'est effectivement une question qui nous a été posée au début du débat, en particulier : est-ce que dans le scénario Médian – c'est ce que j'ai confirmé à Gaëtan Gorce, et je n'ai pas confirmé plus que cela, c'est uniquement possible dans le scénario Médian ou Est – un raccordement est effectivement possible pour imaginer des TGV qui desserviraient Gien, puis Cosne, La Charité, etc., jusqu'à Nevers ? Une étude complémentaire a été produite. Elle a été transmise à la Commission qui l'a mise en ligne il y a quelques jours. Le principe, on le voit : l'option de passage du scénario Médian est en vert, et donc imaginerait un raccordement en rouge avec la ligne existante qui est en noir, de façon à faire sortir des TGV, à les faire rejoindre le réseau existant, puis desservir Gien et le Val de Loire jusqu'à Nevers en gare centre.

Qu'est-ce que cela veut dire en termes d'investissements ? Évidemment un coût supplémentaire. On l'a évalué à 70 millions d'euros à ce stade, et en termes de temps de parcours, là vous voyez des exemples qui sont donnés qui donnent une amélioration, pas à hauteur des temps de parcours, par exemple, sur Paris-Nevers avec l'intégralité du trajet à grande vitesse, mais on le voit, des gains de temps de parcours d'environ 1/4 d'heure à 20 minutes. On n'a pas mis sur la diapositive les hypothèses de fréquences qui pouvaient aller avec. Ce qui a été identifié par rapport à la situation actuelle où l'on a 6 services inter-cités Paris-Montargis, etc., jusqu'à Nevers et 7 TéoZ, là on pourrait imaginer 3 aller-retour TGV qui pourraient faire Paris-Gien-Cosne jusqu'à Nevers centre, et en parallèle, des missions inter-cités jusqu'à Nevers qui seraient du coup limitées à 3, les 3 autres s'arrêtant dans ce cas à Montargis.

Vous pouvez retrouver tous ces éléments dans l'étude qui a été mise en ligne, mais c'était pour vous donner les grands chiffres de la caractérisation de cette option possible.

Pour répondre à Monsieur Rossignol sur sa question, le phasage tel que le projet est conçu n'est pas possible puisque l'on doit toujours répondre aux deux enjeux simultanément : la desserte des villes du grand centre et Paris-Lyon. Donc, à partir du moment où l'on imagine un phasage, on aura toujours une des deux fonctions qui ne sera pas remplie. Autrement dit, soit on fait Paris-Lyon, mais on ne crée pas, par exemple, des raccordements sur le réseau existant et dans ce cas-là on n'a pas le pilier desserte du Grand Centre, ou inversement, on pourrait imaginer une première phase longitudinale, on s'arrête par exemple à Bourges, mais dans ce cas-là, on ne peut pas faire les Paris-Lyon. Du coup, le projet étant conçu pour fonctionner justement dans sa globalité et répondre aux deux enjeux en même temps, le phasage à ce stade est imaginé comme quelque chose de délicat. Si on doit y venir un jour dans la suite des études, de toute façon c'est clairement quelque chose que l'on pourrait imaginer probablement plus en région parisienne compte tenu des imbrications assez importantes qu'il y a entre le projet POCL et les projets d'infrastructure pour le RER, mais pour l'instant c'est vraiment quelque chose de trop flou pour l'évoquer à ce stade.

Olivier KLEIN : Y a-t-il des différences entre les scénarios ? C'était la question.

Thomas ALLARY : Oui, y a-t-il des différences entre scénarios ? À nouveau, si l'on fait Paris-Lyon, il y a clairement une différence de longueur entre les scénarios Médian et Est d'un côté, Ouest et Ouest-Sud de l'autre. Si on regarde un phasage longitudinal, donc on commence d'un côté et on y va « par petits bouts », là, très clairement, un scénario Médian peut être plus intéressant parce qu'il permettrait en même temps de desservir Orléans et Nevers et le sud de Nevers, alors que dans les scénarios Ouest ou Ouest-Sud, une première phase ne permettrait que d'améliorer le côté Paris-Orléans-Bourges.

Olivier KLEIN : On va reprendre une série de questions.

Michel NEUGNOT, Vice-Président de la région Bourgogne : Je vais intervenir dans la limite des trois minutes, tout d'abord pour faire un peu d'histoire. On peut remonter sur l'histoire des trains, aux occasions ratées. Notamment au XIXe siècle, quelques communes de Bourgogne s'étaient liguées contre la voie de chemin de fer, c'était Auxerre, Avallon, Segray Auxois. C'est passé ailleurs, et le développement économique s'est fait sur cette ligne de chemin de fer.

Remontons un peu moins dans le temps. J'étais déjà conseiller régional dans les années 90 où effectivement on a eu le même problème qui s'est posé en positionnement. Il n'y avait pas de débat public, mais il y a eu des délibérations pour essayer de trouver un accord entre les différentes régions sur la LGV Rhin-Rhône, et on a la branche Est qui a été inaugurée et qui modifie profondément l'économie du territoire bourguignon. La Nièvre a été l'oubliée de ces grandes voies de communication, c'est la raison pour laquelle François Patriat et le Conseil régional, ont toujours été des acteurs actifs dans la Commission notamment présidée par Monsieur Stefanini, pour effectivement porter Nevers, la Nièvre et la Bourgogne, parce que les intérêts sont communs, au niveau du projet POCL.

Nous avons hier eu une session extraordinaire où la quasi-totalité des conseillers régionaux a voté. Christian Paul, y était, Jean-Paul Pineau et Jean-Luc Martinat aussi ; d'autres se sont exprimés, n'ont pas eu le même choix. Sachez que la position de la région Bourgogne est effectivement de porter ce projet POCL.

Je me remémore dans les années 90, on avait choisi aussi – c'était une autre majorité – d'appuyer le projet de la LGV Rhin-Rhône, mais pour autant, des problèmes financiers existaient puisque le président de l'époque venait de multiplier par 2 la fiscalité pour essayer d'assumer la charge qu'étaient les lycées. Donc, on ne sait pas quelle sera la situation, mais

pour autant, on doit se positionner parce que c'est la règle du jeu, il y a un débat public, et dire ce que l'on veut comme tracé.

On a choisi donc sur le nord, puisqu'il y a trois parties dans POCL, plutôt le scénario 3 qui passe sur Orly pour reprendre ensuite en direction de Lille. On a choisi vers le Sud – alors que notre préférence de bourguignon allait plutôt au départ sur la liaison avec Mâcon – d'être solidaires avec les autres régions et d'appuyer l'option par Roanne, ceci en accord, naturellement, avec le Maire de Roanne et Rhône-Alpes ; et pour ce qui est du tracé intermédiaire, notre préférence va plutôt au Médian, mais dans un souci aussi de compromis, et là on veut tendre la main à la région Auvergne, nous sommes prêts à aller sur la partie Ouest.

Pour autant, ce qui est important puisque cela a été rappelé plusieurs fois, nous sommes autorité organisatrice de transport pour les TER, il y a nécessité de réfléchir aux interconnexions entre une gare possible entre Magny-Cours et Nevers et l'ensemble du réseau TER existant. Sur ce point, nous avons un certain nombre d'hypothèses...

Olivier KLEIN : Très rapidement. Les trois minutes sont épuisées.

Michel NEUGNOT : Très rapidement, en 4 diapositives, sans les commenter, je montre simplement les gains de temps qui peuvent intervenir quand on va dans la direction de Paris pour les villes concernées ; quand on va en direction vers Lyon, les gares qui sont rapprochées aussi de Lyon ; ensuite, ne pas oublier les liaisons est-ouest où là aussi c'est très intéressant d'avoir ces interconnexions ; ensuite, en direction de Clermont où là aussi, avec ces interconnexions, on permet d'avoir des avantages importants en matière de trains et en transports au niveau de la Bourgogne et des régions proches.

Enfin, je terminerai par cette dernière diapositive qui met, si ce projet POCL se réalise avec une gare Magny-Cours/Nevers, la possibilité d'avoir l'ensemble de la Bourgogne couverte par un accès au TGV, une gare TGV, un hub TGV dans un rayon de 75 km autour de ces gares, c'est-à-dire à moins d'une heure. C'est la position quasi unanimement défendue par les élus bourguignons du Conseil régional.

Olivier KLEIN : Merci. Vous retrouverez les slides sur le site dès demain.

Guy GRAFEUILLE, Habitant de Nevers : J'ai eu un moment où j'ai rêvé au début lors de la première intervention, parce que l'on nous a présenté ce que pouvait être un projet vraiment intelligent, qui prenne en compte toutes les problématiques d'irrigation d'un territoire par le ferroviaire. Malheureusement, je suis retombé sur terre très rapidement puisque l'on nous a rappelé que la mission de Réseau Ferré de France était POCL, c'est-à-dire d'abord la desserte de Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Le reste est accessoire. On nous a montré des tableaux où l'on pouvait avoir 7 allers retours s'arrêtant à Nevers ou à côté, de même pour Moulins. On ne me fera pas croire tout cela, parce qu'une ligne LGV il faut qu'elle ait une vitesse moyenne qui reste importante. Si elle s'arrête pratiquement dans toutes les villes entre Clermont-Ferrand et Paris, je ne vois pas l'intérêt de faire une ligne LGV.

De plus, ce que l'on ne dit pas, c'est que RFF fait payer un péage chaque fois qu'un train dessert une gare supplémentaire et que d'autre part, non seulement la vitesse tombe, mais en plus, cela abîme le ballast, ça use. On le voit avec la LGV Est puisqu'aujourd'hui on s'aperçoit que le ballast s'use trop vite parce que dès que l'on atteint 300 km/h, cela ne tient plus le coup. Donc, je suis assez pessimiste.

Pour les autres chiffres que l'on nous a montrés, on nous a parlé de Reims. À moins que cela se soit arrangé depuis quelques semaines, il y a quand même les usagers de la région rémoise qui se plaignent qu'il n'y a pas assez de places dans les rames TGV qui permettent aux Rémois qui travaillent sur Paris de se rendre sur Paris. Résultat, il y a encore un mois, il y

avait la moitié des usagers qui prenaient le train pour le trajet domicile-travail qui étaient obligés de prendre leur voiture, faute d'autres trains à disposition. Là on voit ce que c'est devenu, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de service public, maintenant, c'est la rentabilité. Et de toute façon, la rentabilité, les risques sont toujours pour les mêmes, c'est-à-dire le contribuable à travers les collectivités ou à travers l'utilisateur.

Prenons le cas de ce qui a été fait pour une ligne qui est en train de se construire, Tours-Bordeaux, où le contrat signé, l'investisseur exige une rentabilité qui ne sera jamais assurée. Donc, de toute façon, c'est l'utilisateur qui paiera. Tout à l'heure, on nous disait « comment peut-on dire que le billet sera augmenté de 30 % ? » Monsieur, je suis désolé, c'est vrai que ce n'est pas le rôle de RFF de dire quel sera le prix du billet, c'est le rôle de la SNCF, mais cela étant, il est facile d'aller comparer le prix d'un billet Paris-Tours en TGV et Paris-Tours sur la voie normale, et vous verrez que c'est largement au-dessus de 30 %. Je pense que les gros investissements doivent servir au plus grand nombre et pas à 6 ou 10 % des usagers.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. On va donner la parole au monsieur devant la caméra, mais avant, on a reçu une question écrite, on va donc la lire et on permettra à RFF d'y répondre.

Arlette DUBOIS-BESNARD, Membre de la Commission Particulière : Bonsoir. Une question de la salle, mais la personne ne s'est pas nommée. La question est la suivante :

« *Les communes traversées par la LGV reçoivent-elles un droit (une indemnité annuelle) ?* »

(Réactions dans la salle.)

Olivier KLEIN : La question est tout à fait légitime. Quand il y a une usine sur une commune, la question se pose. Sur une ligne TGV, il n'y a pas de raison qu'elle ne se pose pas.

Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne : Juste un mot sur le contexte dans lequel on est, et je rejoins tout à fait ce qui a été dit tout à l'heure par un syndicaliste cheminot, j'ai participé moi-même aux Assises du Ferroviaire. En effet, si la ministre n'a pas déclaré qu'il fallait fermer des lignes, je cite juste les comptes rendus, et cela ne fait qu'une ligne « *il faut réaliser 150 millions d'euros d'économie par an. Ce serait réalisable en fermant 11 200 km de lignes toujours qualifiées non rentables* ». Elle n'a pas annoncé ouvertement la fermeture des lignes, sauf que c'est dans le compte rendu des Assises du Ferroviaire, et c'était sur la partie économique, auxquelles je participais.

(Applaudissements.)

Je crois que se pose globalement la question de qui doit financer et qui doit intervenir sur cette affaire-là. Je vais faire le lien tout de suite sur le premier sujet que l'on avait à l'ordre du jour, c'est-à-dire sur le TER-GV. La responsabilité de l'État, la responsabilité des collectivités territoriales, c'est-à-dire régions et État en tant qu'autorités organisatrices des transports, est posée. Je crois qu'il faudra un jour – et il faudrait très rapidement – remettre à plat dans ce débat si, par exemple, la liaison Clermont-Ferrand-Lyon est d'une compétence régionale ou d'une compétence nationale. Je parle dans le service actuel. Aujourd'hui, c'est en effet de la compétence régionale. Cela est-il tout à fait légitime ? J'en suis beaucoup moins sûr. Cela éclaircirait un peu le débat sur l'avenir. Doit-on faire un TER-GV ou doit-on faire un TGV ?

J'ai une première proposition ou en tous les cas une question : il y a vraiment besoin qu'il y ait un parallèle qui soit fait entre les coûts : si c'était supporté et si on était dans le cadre d'un fonctionnement TER-GV – donc avec du matériel qui certes n'existe pas encore sur notre

territoire, mais à 200 ou 250 km/h – quel serait le coût si c'était un TGV, c'est-à-dire à 320, 340 km/h ? Et faire le parallèle avec le coût actuel du TER, c'est-à-dire les charges pour la collectivité régionale. Je crois qu'il serait intéressant de faire un parallèle et en travaillant sur les perspectives, et demain, quel potentiel d'usagers on peut avoir.

J'arrête là-dessus, sur le TER-GV.

Concernant le TER et donc la deuxième partie du débat : vous comprendrez que sur la région Auvergne, on a une position qui est différente de celle qu'il y a sur ce territoire, mais qui est tout à fait compréhensible puisque l'on est beaucoup plus au sud.

Se pose quand même pour nous un certain nombre de problèmes et un essentiel : la ligne LGV, quel que soit d'ailleurs le scénario qui sera retenu, va développer vraisemblablement – selon si on est loin ou près – l'attractivité du transport ferroviaire. En tous les cas, on peut l'espérer, sinon à quoi cela nous sert-il ? Et cela va donc développer l'attractivité du TER. Là, cela nous pose un certain nombre de problèmes : si on a un train TGV qui circule et qui utilise les voies existantes – et c'est le cas, sauf dans le cas du scénario Ouest-Sud – au nord de Moulins jusqu'à Clermont-Ferrand, cela nous interdit absolument, nous en tant que collectivité régionale de pouvoir développer le transport régional, et on a besoin de le développer. Je tiens à la dire parce que c'est très important pour nous. On a besoin de développer le transport régional, et surtout, on s'interdit de développer le transport fret qui pour nous est très important, je crois que c'est important d'ailleurs sur l'ensemble du territoire.

C'est donc un certain nombre de questions. Je regrette que dans ce qui a été présenté tout à l'heure, on parle des intérêts d'une gare nouvelle entre Moulins et Nevers, et cela encore je l'accepte, mais ce que je ne trouve pas logique, c'est que l'on ne regarde pas l'intérêt d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy. Pour la globalité des territoires, cela me paraît important. C'est la raison pour laquelle, vous l'avez compris, nous avons proposé – c'est une proposition parmi d'autres – qu'il y ait une gare nouvelle à hauteur de Saint-Germain-des-Fossés parce que là ce n'est pas une gare nouvelle dite « betterave » comme on l'entend beaucoup, c'est une gare nouvelle d'interconnexion, mais surtout, qui bénéficie déjà de beaucoup de maillage du territoire en termes de TER et aussi d'ouverture sur la façade atlantique.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. À nouveau une série de réponses de RFF qui a été à nouveau largement interpellé.

Thomas ALLARY : Je vais peut-être reprendre sur les propos de Monsieur qui évoquait le fait que l'on ne desservirait que Paris, Orléans, Clermont et Lyon. Je n'ai jamais tenu des propos comme cela, et depuis trois mois et demi dans le débat on dit complètement l'inverse. Le principe du projet est de permettre à la fois le pilier Paris-Lyon et à la fois la desserte des villes du Grand Centre. On a une seule ligne, mais on a toute une série de TGV différents qui circuleraient – ce sont les schémas de dessertes qui vous pouvez voir dans les synthèses, dans les dossiers du Maître d'Ouvrage et que l'on a projetés de nombreuses fois déjà en réunion. Ce type de schéma qui montre pour chaque couleur un type de TGV différent qui desservirait des groupes de villes de façon à maximiser le nombre de TGV pour chacune de ces villes. En aucun cas on ne dessert uniquement Orléans, Clermont et Lyon. On dessert toutes les villes, les 13 villes qui sont indiquées sur cette carte-là par des TGV différents qui auraient des politiques de dessertes différentes pour maximiser les dessertes.

Le moment venu, il est vrai que ce sont les opérateurs – SNCF, éventuellement d'autres –, qui détermineront et qui proposeront les dessertes définitives aux voyageurs. Ceci dit, le droit d'arrêt en gare, le paiement d'un péage à RFF pour le fait de s'arrêter en gare n'existe plus depuis maintenant plusieurs années. En aucun cas ce n'est un facteur limitant ou accélérateur pour des arrêts.

La hausse du prix du billet : effectivement, cela relève de la politique tarifaire de l'opérateur le moment venu. Ceci dit, dans nos études, on a évidemment intégré des hypothèses, et on a intégré des hypothèses d'augmentation du billet qui correspondent à ce que l'on a constaté sur des projets de LGV récents du même type. En l'occurrence, quand on le ramène à la minute gagnée, l'hypothèse qui a été utilisée c'est l'augmentation du prix du billet de 13 centimes d'euros par minute gagnée. Pour donner une illustration, cela veut dire une augmentation de 9 à 10 euros en moyenne sur un Paris-Clermont ou de 5 à 6 euros sur un Clermont-Lyon.

Les communes traversées par la ligne à grande vitesse reçoivent-elles un droit, une imposition ? Non, elles ne reçoivent rien pour le passage de cette ligne. En revanche, depuis 2010, il existe un dispositif appelé Fonds de Solidarité Territoriale. À savoir que quand une LGV est créée, les financeurs abondent un fonds de solidarité territoriale qui est destiné à financer des actions d'accompagnement de l'arrivée de la LGV, actions à l'initiative et pilotées par les collectivités territoriales en particulier, évidemment, les communes.

Olivier KLEIN : Des actions qui sont ciblées le long du tracé ?

Thomas ALLARY : Actions qui restent à l'appréciation d'un Comité de pilotage. Il y a une circulaire qui définit le dispositif, mais on n'a pas d'exigence de co-visibilité comme on peut l'avoir dans le domaine routier en particulier sur des dispositifs de ce type.

J'ai noté toutes les remarques de Luc Bourdige sur la compétence des AOT, etc. J'ai bien noté le souhait de comparaison entre les coûts actuels TER et d'éventuels coûts dans une hypothèse TER-GV. Évidemment, si on devait approfondir cet aspect à l'initiative des régions, de la région Auvergne en particulier, on approfondirait ces aspects de coûts qui seraient majeurs.

Par contre, pour ce qui concerne la problématique de capacité, donc de possibilité pour la région Auvergne de développer des TER sur l'axe historique Clermont-Paris, là je tiens à rassurer la région Auvergne : il n'y a aucun problème de capacité identifié à ce stade, et donc vous avez toute latitude pour développer les services TER au nord de la région Auvergne.

L'hypothèse de gare nouvelle tout à l'heure, c'était effectivement Nevers qui était présentée pour expliquer comment on a conçu le principe des quelques gares nouvelles dans le projet. L'illustration était à Nevers parce que nous sommes à Nevers. Évidemment, il y a d'autres hypothèses de gares nouvelles à d'autres endroits, dont celle située entre Moulins et Vichy, dans le scénario Ouest-Sud.

Enfin, l'hypothèse d'une gare nouvelle à Saint-Germain-des-Fossés, on a déjà évoqué cette question dans le débat, et pour l'instant c'est une hypothèse que l'on a effectivement écartée pour des raisons techniques. On a une gare existante à Saint-Germain qui est orientée nord-sud alors que l'on devrait faire une gare est-ouest, et on a des contraintes de relief aussi qui clairement renchéraient l'aménagement, voire le rendraient quasi impossible.

Olivier KLEIN : Merci. On reprend des questions.

Christian PAUL, Député de la Nièvre, Élu au Conseil régional de Bourgogne : Bonsoir. Il a été rappelé il y a quelques instants par Michel Neugnot le soutien très ferme du Conseil régional au projet POCL. Cela a deux conséquences :

La première est bien sûr, le moment venu, la possibilité de nous assurer si nous sommes co-financeurs de ce projet qu'aucun territoire bourguignon ne sera oublié ou sacrifié. Je fais écho bien sûr à ce qu'on dit nos amis de Cosne tout à l'heure.

Le deuxième engagement que nous avons pris hier après-midi à Dijon, et là il est totalement en lien avec le thème de la réunion de ce soir, c'est-à-dire l'articulation entre TGV et TER, c'est bien sûr lié au fait que le Conseil régional est maintenant depuis des années en responsabilité des transports express régionaux, et donc nous avons pleine conscience de l'importance de cette articulation. Je crois que c'est d'abord la condition pour que l'ensemble des Nivernais aient un réel bénéfice à cet investissement – cela vaut d'ailleurs pour le Cher, mais nous parlons là de la Nièvre et de la Bourgogne. Si l'on veut solidariser la Nièvre autour de ce projet, l'articulation TER/TGV est essentielle. C'est important pour qu'il y ait des retombées économiques dans l'ensemble de notre département, en particulier en matière touristique ; c'est évident également pour la réussite de ce projet, et on l'a vu tout à l'heure, le remplissage des TGV comme des TER passe par une bonne articulation.

Cela veut dire également – et là, je le dis aussi pour nos amis du Conseil régional ou de l'agglomération de Nevers – qu'il faut une bonne articulation TGV/TER, mais aussi une bonne articulation multimodale avec les autres modes de transport, et notamment les transports de l'agglomération de Nevers ou ceux qui dépendent du Conseil général.

Cela veut dire également – et on en a vu quelques exemples tout à l'heure – que dans une gare de nouvelle génération, sans doute très différente de celle du Creusot qui est une gare TGV première génération, c'est peut-être effectivement l'exemple (cela ne ferait pas plaisir à nos amis de Saône-et-Loire), de ce qu'il ne faut plus faire aujourd'hui. C'est-à-dire qu'aujourd'hui nous avons besoin, et cela a été très bien dit lundi à Dijon dans l'avis qu'a rendu le Conseil régional de Bourgogne, d'une gare où le passage des TGV et l'arrivée des TER se fassent de façon harmonieuse. Ce n'était pas du tout le cas dans les gares de première génération. J'ose espérer qu'à l'horizon d'une dizaine d'années, comme on l'a vu tout à l'heure, l'exemple de Reims est très intéressant, on sera capable d'imbriquer clairement les passages de lignes TGV et l'arrivée des TER. Il y a un très gros enjeu également qui est, je crois, cher à beaucoup d'entre nous ici, en tout cas tous ceux qui défendent le train et qui veulent faire aimer le train, c'est aussi la ligne Auxerre-Clamecy-Nevers. Si nous pouvons, à l'occasion de ce projet, la remettre à l'étude, je pense que ce sera un progrès important. Bref, ce sont ces interconnexions, ces bonnes liaisons qui feront la différence entre un TGV simplement traversant et un TGV réellement rayonnant. C'est évidemment ce second type de TGV que nous voulons. C'est celui qui intéresse la Nièvre, et c'est à ce prix-là que la Bourgogne le soutient.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci.

Carlos OLIVEIRA, Cheminot, Adjoint au maire de Nevers : Bonsoir. Je vais rebondir sur le thème de ce soir à savoir TGV/TER en complément de ce que Christian Paul vient de dire et l'intervention de Monsieur Caillot qui est passée un peu inaperçue, mais qui était très intéressante par rapport à l'éventuelle future gare nouvelle et dont je partage ce qui vient d'être dit.

J'ai retenu sa conclusion, à savoir que pour cette complémentarité c'est bien d'y penser avant. C'est exactement ce que Christian Paul vient de dire aussi. Ne refaisons pas Le Creusot, faisons vraiment une gare où le mot complémentarité de tous les modes de transport, de toutes les AO – TGV, État, avec les trains d'équilibre du territoire et les Intercités – et là, nos collègues de Cosne pourront peut-être aller jusqu'à la gare nouvelle, rien n'interdit aux

Intercités de rester à la gare historique. Ils pourront continuer jusqu'à la gare nouvelle pour y assurer toutes les correspondances possibles et inimaginables. C'est aussi le Conseil régional avec ses TER, c'est aussi les cars départementaux, c'est aussi les transports urbains comme cela vient d'être dit, c'est aussi les pistes cyclables, c'est aussi les parkings, c'est aussi tout ce que l'on peut imaginer et qui peut faciliter la mobilité au quotidien.

Il est donc très important que cette gare nouvelle soit tout cela à la fois, et nous militerons tous pour qu'elle soit tout cela.

Comme cela a été dit aussi, il faut absolument que cette gare nouvelle soit la superposition des lignes nouvelles et de la ligne classique, pour moi, Paris-Clermont, bien sûr, parce que c'est celle-là qui donnera le plus de potentialité à cette future gare parce que la desserte Nevers historique est assurée actuellement par les Paris-Clermont, on peut penser dans un futur – 2025, 2020 – les Paris-Clermont en partie pourront continuer de s'arrêter dans cette gare nouvelle de la Nièvre.

Obligatoirement, complémentarité entre tous ces modes de transport de manière à ce que les distances et le temps soient réduits. Qui dit complémentaire, qui dit quai à quai entre un TER et un TGV dit forcément gain de temps, dit minimiser les effets de rupture de charge et dit voyage de bout en bout moins long, plus confortable, tout cela à la fois.

Ma question est pour RFF. Monsieur Caillot a un peu répondu, mais je veux aller au-delà si possible : quel est le rôle – parce que je pense quand même que le Maître d'œuvre a un rôle là-dedans – de RFF dans l'implantation de ces gares nouvelles ? J'ai bien compris qu'il n'avait pas l'intention de les financer.

Olivier KLEIN : Merci.

Michel TINDILLERE, Conseiller municipal, de Gien : Nous avons été conviés il y a quelque temps en la mairie de Cosne pour une conférence de presse organisée par Monsieur Gorce où il s'est avéré qu'entre les territoires du sud-est du Loiret et ceux du nord de la Nièvre il y avait une unanimité, y compris de la part de la ville de Nevers sur le tracé Médián. Ce soir, je découvre que cette unanimité n'existe plus. C'est pour nous une déception. Au travers de ce type de projet, si c'est le projet Ouest qui était retenu, nos secteurs sont complètement hors de ce que l'on expose ce soir, c'est-à-dire des liaisons TER/TGV. Parce que nous sommes sur une ligne actuellement Intercités, Corail Intercités Paris-Nevers qui recouvre trois régions, donc je ne vois pas une organisation TER possible à développer sur un tel territoire. Pour citer la région Centre, nous sommes en TER que de Bonny-sur-Loire à Dordives, c'est-à-dire environ 60 km. Je ne vois pas qui pourrait créer des trains sur un parcours pareil.

La difficulté pour nous est que nous sommes qu'à 150 km de Paris. Bon nombre de résidents de nos territoires montent travailler tous les jours sur Paris et bien sûr redescendent le soir. Ils avaient eu espoir du décrochage possible par Gien jusqu'à Nevers sur voie normale pour améliorer les liaisons notamment avec Paris. On dit 20 minutes de mieux, mais en fait, nous, c'est passer de 40 minutes à 1 h 30 actuelle. La différence est énorme, si jamais c'est le tracé Ouest, mais qui plus est, au lieu de progression, nous allons être, comme l'a exprimé tout à l'heure Monsieur le Maire de Cosne, dans une totale régression, car nous n'allons plus avoir de liaison réellement avec Paris. J'ai entendu parler de concurrence. Quel opérateur va se lancer dans quelques années, avec la concurrence, sur une liaison Nevers-Paris, sachant qu'il y aura un TGV qui emmènera le maximum de clientèle directement de Nevers à Paris par TGV ? Le Corail Intercités, dans ce cas-là me semble mort.

Ma question est : quelqu'un est-il obligé d'exploiter un tel réseau ? Y a-t-il encore un contrat entre l'État pour l'aménagement des territoires dans ce cadre-là ? Car nous risquons la perte totale du train.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci.

Bruno BENCHEMAKH, Conseiller municipal ville de Nevers : Bonjour. Je vais rebondir sur ce que vient de dire mon prédécesseur.

Nous avons au départ trois hypothèses de tracés : l'Est, l'Ouest, le Médian, l'Ouest-Sud étant assez écarté. L'Est me semblant le moins cher, ensuite nous avons le Médian sur lequel nous étions tous portés et nous portons ce projet-là. Ensuite, nous avons aujourd'hui un projet Ouest. Il me semble avoir retenu que RFF nous annonçait un temps de 1 h 5 de transport entre Paris et la nouvelle desserte de Nevers, mais entre Paris et Nevers même, ce temps de transport sera de combien ? Et quel sera notre gain ? C'est la seule question que je voulais poser.

Olivier KLEIN : Merci. On va faire répondre RFF. Ensuite, on va avoir une présentation par RFF de leurs propositions en matière de concertation pour l'après-débat si le projet se poursuit, et l'on reprendra une dernière série de questions parce que l'heure tourne.

Thomas ALLARY : Avant de répondre aux deux questions précises, il y avait une question sur : quelle desserte ? Trains d'équilibre du territoire conservés ? Possibilité de contractualiser, etc.

De façon plus générale, je voudrais répondre : la concurrence ferroviaire est effectivement envisagée, on ne sait absolument pas selon quel modèle. Ce sont vraiment des choses qui devront être approfondies au fur et à mesure des études si le projet doit se poursuivre. La concurrence sur le TGV peut être ce que l'on appelle un modèle « open access » où chaque compagnie ferroviaire peut vouloir des sillons pour faire circuler des TGV, et chacun demande les sillons qu'il veut. Cela peut être une concurrence « un peu plus régulée », avec des systèmes de franchises attribuées par l'État à des compagnies. La franchise peut être un ensemble de lignes et de liaisons qui doivent être opérées et pendant une durée donnée. Ces franchises peuvent être uniquement sur des liaisons TGV, on peut aussi imaginer qu'elles englobent d'autres types de lignes de façon à faire un équilibre entre des lignes TGV rentables et des lignes TGV moins rentables et peut-être d'autres lignes pas TGV peut-être moins rentables. Tous les modèles existent et pour l'instant on est très, très loin d'avoir un cadre fixé par un quelconque gouvernement. Ce sera vraiment des choses qui seront à stabiliser et à affiner au fur et à mesure des études.

Sylvain CAILLOT : Pour répondre à l'intervention du représentant de Nevers, RFF est Maître d'Ouvrage des gares nouvelles, c'est une attribution qui est récente, mais officielle. Dans le cadre du projet RFF est bien Maître d'Ouvrage, y compris des gares, cela a été chiffré. Dans le cas de Nevers, du fait de la volonté d'organiser une correspondance, on a pris un chiffre global de 90 millions d'euros qui intègrent les travaux ferroviaires de lignes nouvelles, de gares pour la ligne nouvelle et des quais sur la ligne existante.

Quelles sont nos préoccupations en tant que techniciens ? C'est la géométrie de la ligne nouvelle, la géométrie de la ligne existante et tout le contexte d'insertion avec, dans ce cas-là, le franchissement de l'Allier avant ou après, cela dépend dans quel sens on prend les choses. Par contre, on aura besoin aussi d'échanger avec les collectivités locales sur la desserte de la gare nouvelle : s'il faut rajouter un bout de route, s'il faut organiser un service de transport urbain. C'est pour cela que l'on ne sera pas tout seul sur le sujet, et donc on continuera à partager sur ce sujet.

Pour les questions de temps de parcours dans le cas du scénario Ouest, avec effectivement un temps de parcours théorique sans arrêt Paris-Nevers gare nouvelle de 1 h 5, il faut compter en plus une correspondance, disons 5 minutes si elle est très bien organisée, et le temps de

parcours de la navette de la gare nouvelle vers le centre-ville de Nevers, comptons 10 minutes. Cela ferait en gros 1 h 20 de temps de parcours total, effectivement avec l'inconfort d'une correspondance, à comparer avec 1 h 55, temps de parcours théorique sans arrêt actuel. Il y a donc quand même un gain aussi dans le scénario Ouest pour la liaison globale Paris-Nevers.

Olivier KLEIN : Merci. Anne-Sophie Demolins nous présente les propositions de RFF en matière de concertation pour l'après-débat.

LA CONCERTATION APRÈS DÉBAT

Anne-Sophie DEMOLINS, Chargée de concertation, Mission POCL, RFF : Bonsoir.

Que se passe-t-il après le débat public ?

RFF prendra sa décision en juin, ce que nous avons signalé tout à l'heure.

Trois possibilités :

- RFF décide d'arrêter les études sur le projet
- RFF décide de les poursuivre sur un scénario
- RFF décide de les poursuivre sur plusieurs scénarios

Dans tous les cas, dès que RFF décide de poursuivre les études sur le projet POCL, s'enclenche une phase de concertation avec le public et cette phase de concertation va durer jusqu'à l'enquête publique et va accompagner les études qui vont avoir lieu jusqu'à l'enquête publique et qui vont permettre de passer des options de passage que l'on vous a présentées pendant le débat public à petit à petit des fuseaux jusqu'au tracé.

À ce stade du débat, comment RFF envisage-t-il la concertation ?

On va retrouver les instances de gouvernance de pilotage du projet avec le Comité de pilotage et le Comité technique qui sont les instances de validation des études au sein desquelles on retrouve RFF, l'État et les grands élus, le plus souvent les régions concernées par le projet.

Parallèlement à ces instances, RFF propose des instances de concertation qui sont des instances à travers lesquelles le dialogue permet un enrichissement des études et à ce stade, RFF a identifié peut-être deux grands axes dans la concertation :

Un partage de l'information

Notre objectif est de maintenir le dialogue, donc de remettre en ligne le site internet dédié au projet qui existait déjà avant le débat public et sur lequel tout le monde pourra trouver les études, mais également déposer un avis et poser des questions.

Enrichir les études

Parallèlement aux instances d'information, des instances de dialogue et d'enrichissement de ces études, on vous propose à la fois des commissions consultatives qui seraient des lieux où les élus qui ne font pas partie du Comité de pilotage pourraient apporter à RFF leur regard, leur connaissance du territoire.

Parallèlement, des ateliers thématiques plus ciblés sur des enjeux spécifiques à un territoire ou à un thème :

- Les fonctionnalités attendues : On a beaucoup parlé ce soir de gare nouvelle. Aujourd'hui, RFF a identifié à ce stade du débat un thème autour des fonctionnalités attendues. On a entendu les attentes du public sur les liaisons Clermont-Lyon, sur les temps de parcours vers Paris et vers Lyon pour Montluçon, les gares nouvelles.
- Les hypothèses retenues pour l'élaboration des schémas de dessertes.
- Les sous-jacents des études socioéconomiques.
- Les études environnementales sont un sujet important et qui le sera d'autant plus au fil de l'avancée des études.

Voilà ce que l'on vous propose à ce stade.

Pour veiller à l'ensemble de ce dispositif, RFF peut demander à la CNDP de nommer un garant qui garantit le dispositif tout au long de la concertation.

Olivier KLEIN : Une garantie et l'impartialité du dispositif. Je ne pense pas que la CNDP puisse garantir le résultat ! Merci.

Je vous rappelle que ce sujet de la concertation après débat doit être abordé dans le débat, donc je vous invite, en particulier tous ceux qui aimeraient être associés à cette concertation, mais ne sont pas sûrs d'être inscrits dans les propositions de RFF, à vous exprimer, à envoyer vos avis, par exemple, sur le site de la Commission. Le débat public est le moment de se manifester – même si peut-être RFF refera un tour de table après – pour dire « je veux participer à la suite. » En tout cas, si vous avez des questions là-dessus, on peut les prendre.

On va prendre une dernière série d'interventions.

Jean-Yves DEMORTIERE, Porte-parole Europe Écologie pour la Nièvre : Bonsoir. J'ai juste deux petites remarques par rapport à ce qui s'est passé dans le débat, une petite analyse.

J'ai entendu beaucoup « collectivités, sortez l'argent » et beaucoup d'argent, et puis aussi, finalement, la belle unanimité qu'il y a l'air d'y avoir sur la Nièvre n'est pas tout à fait là comme on avait cru l'entendre.

C'était deux remarques rapides.

Je voudrais juste revenir sur l'opportunité du projet. Je sais que ce n'est pas tout à fait le thème, mais cela fait partie du débat...

Olivier KLEIN : C'est le thème du débat.

Jean-Yves DEMORTIERE : Du débat global, même si là, il y avait une spécificité.

Le débat, il me semble, tient à l'écart les deux enjeux majeurs qui nous sont imposés pour les prochaines décennies, c'est-à-dire le réchauffement climatique et la crise énergétique avec la fin des énergies fossiles pas chères.

Avant de savoir si une LGV est durable et quelle relation il doit y avoir avec les trains régionaux, il faut d'abord une modélisation allant des usages vers les ressources. Je m'explique.

Il faut d'abord penser nos besoins futurs, et pour cela, il y a quelques questions que l'on pourrait se poser. Par exemple :

Pourquoi se déplace-t-on ? Pour le travail, pour se nourrir, pour se vêtir, pour s'équiper, pour transporter de la marchandise, pour les loisirs aussi, la culture, le sport, le tourisme.

À partir de là, on peut décliner ces questions : quelles orientations doit-on donner aux différents modes de transports ? En fonction de leurs finalités et de leurs territoires d'actions.

À quels objectifs doivent répondre les transports ferroviaires ? Quels sont les transports en commun – je mets bien en commun plus large, pas que le ferroviaire – les plus efficaces à l'échelle d'une ville, d'une agglomération, d'un département, d'une région ?

Voilà des exemples de questions qui devraient être posées afin d'établir un diagnostic précis et un projet global sur la mobilité avant d'envisager la création d'une nouvelle LGV.

Il faut faire évoluer les besoins de mobilité avec de nouvelles politiques d'aménagement du territoire, qui rompent avec les anciennes politiques : urbanisation intense, zones commerciales étendues, différenciation des activités par zone, centralisation.

On se rend donc bien compte que ce n'est pas d'une LGV qu'a besoin la Nièvre pour mieux vivre. Il n'est plus l'heure de valoriser des déplacements à 200 km de son lieu d'habitation pour aller travailler. Nous devons diminuer nos kilomètres parcourus, c'est cela l'enjeu dans les prochaines décennies. Ce n'est pas de les augmenter par la vitesse, c'est de diminuer nos kilomètres parcourus. Pour cela, il faut réfléchir à retrouver des activités locales avec une mixité des usages : travail, habitation, commerces, loisirs sur un même territoire. Ensuite, on doit utiliser les moyens les plus efficaces en fonction de nos besoins. Si nous utilisons le train comme un loisir, car cela fait partie aussi de notre épanouissement, alors les gains de temps affichés ici ne peuvent pas être l'argument pour défendre un tel projet. Il ne justifie pas de tels impacts financiers et environnementaux à l'échelle du département d'une agglomération ou d'une région pour des gains de temps si peu évidents.

Il est grand temps de changer d'orientation en matière de transports, et donc d'abandonner ce projet qui n'a aucun intérêt durable, bien au contraire, puisqu'il détruit des possibilités financières de réorientation des politiques de transport, notamment de proximité, pas seulement les TER, mais tous les transports de proximité ; qu'il ne résout en rien les grands problèmes que sont ceux du réchauffement climatique et de la réduction de nos dépenses énergétiques ; qu'il n'apportera pas de solution sociale et économique aux habitants de nos territoires. Toutes les études ont montré que des villes de la taille de Nevers ne bénéficient pas d'apport économique, mais au contraire, voient leur activité aller vers les grands centres.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Je vais donner la parole aux gens qui ne l'ont pas eue.

Guy CHARMETANT, Maire de Montbeugny, Délégué rail-route à Moulins communauté : Monsieur le Maire de Nevers, je voudrais simplement vous dire ce soir ma satisfaction d'être venu deux fois à Nevers, parce que les deux fois où je suis venu, chaque fois il y avait une bonne nouvelle.

La première fois, c'était un consensus trouvé entre les villes de Bourges, Nevers et Moulins pour prendre l'option Médián, Ouest, chacun ayant après fait un choix Ouest. Et ce soir, c'est l'annonce du Président du Conseil général de la Nièvre qui annonce l'entente des quatre

présidents de conseils généraux. C'est une satisfaction pour nous, Moulins, qui étions favorable plutôt à Médián, mais en voulant faire un consensus, se dirige vers Ouest.

La deuxième chose pour dire que contrairement à ce que Monsieur le représentant du Conseil régional d'Auvergne a dit, tous les Auvergnats ne sont pas pour Ouest-Sud, tant s'en faut, puisque Vichy et Moulins (on est en Auvergne, l'Allier est en Auvergne) sont favorables à Ouest. Favorables à Ouest parce qu'autant la gare nouvelle de Nevers a du sens, autant la gare nouvelle au sud de Moulins n'a aucun sens. La desserte du territoire se fait par les gares qui existent aujourd'hui, une gare refaite aussi bien à Vichy, aussi bien à Moulins qu'à Clermont. C'est la première chose que je voulais dire.

La deuxième chose va s'adresser à Monsieur Allary. Ce matin, sur le site du débat public, il y a une carte qui est apparue avec une légère modification pour Moulins, avec un passage, un rattrapage d'une LGV sur une petite voie ferrée qui passe en l'occurrence dans ma commune, donc je la connais fort bien. Sera-t-elle électrifiée ? Sera-t-elle doublée ? Parce qu'il n'y a qu'une voie unique aujourd'hui. Je pense que vous devez savoir à quoi je fais allusion.

Merci.

Mathilde NATTER, Habitante du Cher, Membre de l'Union Viticole Sancerroise : Bonsoir. Je vous remercie pour votre attention. L'hypothèse du tracé Médián ne semble pas répondre à l'outil d'aménagement du territoire de la région Centre. Je m'interroge sur le bien-fondé de décrochement, notamment celui vers Bourges alors que la logique voudrait que Bourges, pour son développement, pour les développements de la région, soit intégré aux scénarios par une gare. Avec le tracé Médián, le réseau existant est clairement ignoré. Quel gâchis d'ajouter un morcellement supplémentaire au territoire à un réseau ferroviaire extrêmement développé en France.

Comment envisager de la crédibilité au tracé Médián alors qu'il impacterait le Sancerrois et le Pays-Fort dont l'économie locale et touristique est liée au vignoble de Sancerre et de Menetou-Salon ainsi qu'à l'AOC Crottin de Chavignol.

Enfin, je remercie les personnes qui ont eu le souci du compromis ce soir.

Merci.

Olivier KLEIN : Merci. Je prends deux interventions et ensuite on conclura cette soirée.

Philippe CHARLOT, Collectif Stop LGV POCL : Bonsoir. Tout à l'heure, Monsieur Allary nous a dit qu'il n'y avait pas, selon lui, dans la conclusion des Assises du Ferroviaire, Commission 3, économie ferroviaire.

J'ai la chance d'avoir le document ce soir, je vais vous en citer quelques extraits.

« La question du devenir du modèle économique du TGV est posée. RFF prend en compte des prévisions de trafics généralement optimistes. » Cela, on l'avait déjà remarqué. *« L'endettement du secteur devrait quasiment doubler d'ici 15 ans avec la prise en compte des quatre projets actuels démarrés, c'est-à-dire qu'en 2025, l'endettement de RFF atteindrait 50 milliards, dont 16, seulement, estimés remboursables par RFF sur le produit des péages. »* Comment va être remboursée la différence ? On ne sait pas.

Il y a une remarque sur *« l'organisation actuelle du système ferroviaire qui est source d'inefficacité. La répartition des rôles entre RFF et SNCF n'est pas claire. Une unification rapide du gestionnaire d'infrastructure s'impose. »* Il semblerait que rapidement RFF doit réintégrer le giron de la SNCF.

Olivier KLEIN : Essayez néanmoins de centrer votre propos sur POCL, on ne va pas refaire les Assises du Ferroviaire ce soir. Merci.

Philippe CHARLOT : Juste pour terminer : la commission juge « *qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre un moratoire sur tous les autres projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement, y compris l'arrêt de nouvelles études, dans l'attente de la réalisation d'une programmation qui garantisse au préalable le financement de la remise à niveau et la modernisation du réseau.* »

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier KLEIN : Merci. Une dernière intervention.

Christophe CALLABAT, Citoyen Nivernais : Bonsoir. RFF, dans toutes ses hypothèses, a-t-il travaillé sur l'hypothèse du résultat des élections présidentielles ? Cela a-t-il une importance ? Parce que l'on n'entend jamais parler de cela dans tous vos débats. Entre l'Est, le Médian et l'Ouest, peut-il y avoir une influence entre la droite, le centre et la gauche ?

Olivier KLEIN : Merci. Dernière réponse de RFF pour ce soir.

Thomas ALLARY : Je vais commencer par répondre à Monsieur Charlot. Je confirme mes propos. Ce que vous lisez n'est absolument pas les conclusions par le gouvernement, par la ministre, des Assises du Ferroviaire, ce sont les propositions, les bilans tirés par les membres des commissions qui ont été mises en place dans le cadre des Assises du Ferroviaire. Ces conclusions n'engagent que leurs auteurs, elles n'engagent absolument pas le gouvernement. Vraiment, j'invite tout le public et tous les participants qui sont intéressés par ce sujet à aller sur le site des Assises du Ferroviaire ou du ministère du Développement durable, en tout cas, on peut tout retrouver, mais il ne faut pas mélanger les choses. En l'occurrence, je confirme ce que j'ai dit : la ministre n'a jamais annoncé de fermetures de lignes et les questions qui se posent sont posées – je ne reviens même pas sur vos allusions au rôle de RFF et de SNCF puisque ce qu'a dit la ministre est : il faut un gestionnaire d'infrastructure unifié et les présidents de la SNCF et de RFF doivent proposer une solution commune d'ici trois mois. Il ne faut pas dire n'importe sur les conclusions des Assises du Ferroviaire.

Olivier KLEIN : Restons ici, ce soir sur POCL.

Thomas ALLARY : Oui, mais on est aussi là pour éclairer le public et donc sur tous les enjeux du ferroviaire.

Pour ce qui concerne les propos de Monsieur le responsable d'Europe Écologie Les Verts dans la Nièvre, j'ai bien noté tout ce qui a été dit. Vous proposiez de bien examiner les usages d'une infrastructure de ce type à l'échelle d'une ville, à l'échelle d'une agglomération, à l'échelle d'un département et à l'échelle d'une région. Je souhaite y rajouter à l'échelle d'un pays et à l'échelle d'un continent.

Le projet POCL ne porte pas que sur du Paris-Nevers, il porte sur du Paris-Sud-Est et au-delà évidemment, sur le nord de l'Europe et jusqu'à l'Espagne et l'Italie. C'est dans ce cadre-là qu'il trouve la moitié de sa justification, un de ses deux piliers, et effectivement, je le redis, si c'est juste pour faire Paris-Nevers, il n'y a pas besoin de LGV.

Vous disiez que les deux enjeux importants en termes d'opportunité devaient être la limitation des émissions de gaz à effet de serre et une réponse à la crise énergétique. Je voudrais rappeler que le train est le moins consommateur en termes d'énergie des modes de transport. Il consomme 1,7 % de l'énergie du secteur des transports. POCL, en permettant le

report modal depuis la route ou depuis l'avion sur le mode ferroviaire répond donc à cet enjeu. En termes d'économie de gaz à effet de serre, l'évaluation carbone qui a été proposée par RFF dans ses études montre aussi que sur la durée d'exploitation du projet on a au bilan une économie de gaz à effet de serre puisque l'on économiserait l'émission de 7 à 14 millions de tonnes équivalent CO² selon les scénarios.

Une question était posée sur une carte qui serait apparue sur le site internet. En fait, c'est plus qu'une carte, c'est toute une série d'études complémentaires qui ont été effectivement transmises à la Commission pour répondre à des questions, à des enjeux qui ont été identifiés au cours du débat. En l'occurrence, on nous a posé plusieurs fois la question dans les scénarios Ouest, Médian ou Est d'un raccordement Moulins-Lyon – c'était en particulier présent dans le cahier d'acteur de la CCI de Moulins-Vichy ou de la FNAUT – et ce qu'essaie de montrer la carte c'est qu'en créant un raccordement nouveau depuis Moulins jusqu'à l'option de passage de la LGV on pourrait imaginer que des trains sortent de la LGV au nord de Moulins, comme ceux qui desserviraient Clermont, mais jusqu'à maintenant il était effectivement uniquement prévu que ces trains aillent à Clermont. En imaginant l'électrification de la ligne à l'est de Moulins et en créant un petit raccordement en rouge sur la ligne à grande vitesse, on permettrait aux TGV qui sortiraient pour aller à Moulins de rentrer sur la ligne et donc d'avoir des trajets Moulins-Lyon. Les trains province-province, type Roissy-Lyon, par exemple, dans les scénarios proposés initialement au débat, ne pouvaient pas s'arrêter à Moulins. Le fait d'avoir un raccordement au nord, un raccordement au sud permettrait d'envisager aussi cette possibilité et donc d'imaginer des raccords nouveaux.

En termes d'investissements, cela veut dire environ 90 millions d'euros à ce stade du projet. Cela veut dire qu'un TGV qui irait par exemple de Roissy à Lyon, en sortant à Moulins, mettrait environ 11 minutes de plus qu'un trajet initial, mais on a toujours expliqué que les TGV province-province, le but du jeu n'était pas forcément d'aller vite, mais de desservir au maximum les villes concernées. En termes de fréquences, de mémoire, on est sur une douzaine de trains TGV différents qui pourraient s'arrêter en plus à Moulins par rapport à ce qui a été présenté. En termes d'éléments de caractérisation, c'est une possibilité nouvelle à envisager dans les scénarios Est, Médian, Ouest.

Olivier KLEIN : Dans la question, il y avait l'aspect de savoir s'il fallait rajouter une deuxième voie à ce petit bout de ligne existant.

Thomas ALLARY : Non, en première analyse, ce n'est pas nécessaire. La ligne unique électrifiée pourrait suffire en termes de capacité.

Il y avait une dernière question qui n'en est pas une et à laquelle évidemment je n'ai pas de réponse.

Olivier KLEIN : Merci !

Thomas ALLARY : De réponse directe, je voulais dire ! La sensibilité aux résultats des prochaines élections, mais je veux juste profiter de cette occasion pour rappeler qu'effectivement RFF prend sa décision à l'horizon de juin 2012 et que c'est le Conseil d'administration qui se prononce. Dans le Conseil d'administration, on a des représentants de l'État, et évidemment, les représentants de l'État ont le mandat que le gouvernement leur donne et donc c'est le gouvernement du mois de juin 2012 qui donnera mandat à ses représentants au Conseil d'administration de RFF.

Olivier KLEIN : Merci. En guise de conclusion, je ne vais pas vous assommer bien longtemps, je veux simplement souligner que ce soir peut-être plus que d'autres fois j'ai eu l'impression que l'on commençait à s'approprier ce projet, pour le dézinguer ou pour le renforcer, peut-être, mais ce n'est plus quelque chose qui arrive de Paris et tombe dans les

régions sans que l'on sache trop pourquoi et l'on essaie simplement de se disputer pour essayer de la faire venir chez soi.

Plusieurs des thématiques que l'on a abordées ont clairement impliqué les acteurs locaux dans la définition des services, dans la définition de l'implantation des gares : que voulez-vous faire de POCL ? Ou, pourquoi ne voulez-vous pas le faire ? C'est ce soir, dans la limite de l'exercice, ce que je retiendrais.

Il me reste à vous remercier de votre participation, de votre présence, de votre patience, de votre endurance aussi parce que j'avais un petit peu froid !

Il y a évidemment les réunions prochaines :

Lieusaint, si vous êtes en grande banlieue parisienne demain, vous pouvez venir.

Vous pouvez venir à Gien, c'est peut-être plus accessible d'ici. C'est une réunion thématique sur les questions d'environnement et spécifiquement sur les questions d'environnement humain, donc on parlera de POCL et agriculture, et POCL et nuisances aux riverains.

Les deux réunions de clôture, évidemment des moments importants du débat, à Clermont-Ferrand et à Orléans la semaine prochaine.

Vous y êtes évidemment les bienvenus.