

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

Réunion de proximité

Vierzon, le 6 décembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

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

Nous allons commencer cette rencontre. Bonsoir à tous. Avant d'aborder le sujet de la soirée, et selon la tradition de nos rencontres, je vais demander à Monsieur le maire de Vierzon de prononcer quelques mots d'accueil, en ouverture.

Nicolas SANSU, maire de Vierzon : Monsieur le Président de la Commission du Débat Public, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Conseillers généraux, Conseillers régionaux, maires et Conseillers municipaux, Mesdames et Messieurs les représentants des forces sociales, économiques et associatives, Mesdames et Messieurs, chers amis, bienvenue à Vierzon à l'occasion de ce débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Vous êtes ici dans une ville, Vierzon, dont l'histoire et le développement épousent la tradition cheminote et l'amour du transport ferroviaire. C'est en 1847, il y a plus de 160 ans, que la ligne Paris-Orléans a été prolongée jusqu'à Vierzon avant d'atteindre Toulouse en 1850 et, moins de 20 ans après, Vierzon était reliée à la façade Atlantique. Ce nœud ferroviaire ainsi créé a prospéré et, même avec des vicissitudes, continue d'avoir une place particulière et importante dans le réseau national.

Le projet de ligne à grande vitesse POCL, s'appuyant sur les deux grandes lignes existantes POLT, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Nantes-Lyon-Turin, apparaît donc comme une suite logique, un élément de la reconquête du mode ferroviaire. Cela rappelle le fameux Y renversé imaginé dès 1985-1986 pour relier Paris à la Catalogne d'un côté et à l'Europe centrale de l'autre.

Tout cela pour affirmer qu'il ne saurait y avoir de découplage entre la réalisation de la ligne TGV en projet et la modernisation des lignes existantes qui sont garantes de la cohérence d'ensemble du réseau national. C'est évidemment le cas de la ligne POLT, qui devrait être considérée comme une branche à part entière de la future LGV POCL. Ce n'est qu'à ce prix que nous pourrions avoir un débat serein et surtout rigoureux et juste. Écarter l'Indre, la Creuse, le Limousin reviendrait à piper les dés en sous-estimant d'emblée un apport important de voyageurs à la future ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Vous le savez, je n'ai pas l'habitude de la langue de bois et des circonlocutions. Il se trouve que j'ai eu l'occasion d'assisté à deux présentations, sur des débats de même nature, des quatre tracés de RFF pour la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Vous allez voir qu'il y a un scénario qui, ô miracle, rassemblerait toutes les qualités, c'est le scénario dit Médian. Ô nouveau miracle, il s'agit du scénario choisi par RFF, tout le monde le sait. Or de scénario Médian, il n'y a pas. Il y a en fait deux tracés à l'Est et deux tracés à l'Ouest. Si RFF et la SNCF ont comme seul but de doubler le trajet Paris Lyon, alors il suffirait de suivre la ligne actuelle par Mâcon et le Morvan, cela éviterait des frais d'études et la mobilisation de milliers de nos concitoyens. C'est donc bien à l'Ouest qu'il y a du nouveau, car c'est en passant par l'Ouest que la future LGV répondra à la fois aux exigences de développement, d'aménagement du territoire, de respect de l'environnement et de rentabilité socioéconomique.

C'est en passant à l'Ouest que nous pourrions fédérer les agglomérations d'Orléans, de Clermont-Ferrand, dont je salue le maire ici présent, de Bourges, Vierzon, Châteauroux, sans pénaliser les autres villes du Grand Centre de la France que sont Nevers, Moulins, Montluçon, Vichy et Roanne. C'est en passant à l'Ouest que le lien avec Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, mais aussi le rapprochement de Lyon et de la façade Atlantique, seront les plus opérants et les plus pertinents. C'est en passant à l'Ouest, à l'intérieur du corridor formé par l'autoroute A71 et la voie ferrée classique, que nous protégerons le mieux les espaces naturels sensibles et les vignobles de Sancerre, Menetou-Salon et Pouilly-sur-Loire, et c'est important. C'est en passant à l'Ouest que nous assurerons le mieux le développement du triangle Bourges-Vierzon-Châteauroux, qui compte près de 300 000 habitants et sera le point d'équilibre du Sud de la Région Centre.

Bien sûr, la réalisation d'une telle infrastructure nécessite mobilisation et union. Elle exige aussi lucidité et persévérance. Gardons-nous donc d'avoir des propos trop péremptifs ou trop exclusifs sur la ligne à grande vitesse. Ce sera assurément un plus, une condition nécessaire du développement futur de nos territoires, mais sera-ce la condition suffisante ? Permettez qu'il y ait débat. Si nous continuons à orienter les fruits de la production vers les marchés financiers ou si nous continuons d'accroître la compétition ou, plus prosaïquement, la guerre entre les territoires, il y aura forcément des morts.

Une ligne à grande vitesse doit s'accompagner d'un changement profond de notre modèle socioéconomique pour le tourner leur insatisfaction des besoins sociaux, humains, vers de véritables coopérations entre les hommes et les territoires, et cesser cette course mortifère vers la guerre économique et la constitution de métropoles gigantesques au milieu de déserts économiques. Disant cela, vous comprenez qu'en même temps qu'un engagement sans faille pour l'accueil et la réalisation de grands infrastructures telles que la ligne à grande vitesse POCL, je plaide pour la cohérence. Il ne faut rien lâcher sur le transport ferroviaire aujourd'hui, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret.

Oui, il faut se mobiliser pour le TGV dans 15 ou 20 ans, mais il faut aussi, et peut-être surtout, se mobiliser pour de bonnes dessertes sur le réseau classique pour dans 15 ou 20 jours. Merci à tous.

(Applaudissements)

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le maire. Avant d'aborder la présentation du dossier lui-même, je devrais faire un rappel de ce qu'est le débat public, puisque, pour beaucoup d'entre vous, cette procédure est une découverte.

Pourquoi ce débat public sur le projet POCL ?

Je voudrais rappeler que c'est une procédure tout ce qu'il y a de plus inscrite dans nos textes de lois, dont le Code de l'environnement précise la nature et les objectifs et que pour mettre en œuvre ce débat public, qui est en fait l'exercice d'un droit du public, de nos concitoyens, d'être informés sur les grands projets d'infrastructure et de pouvoir donner leur avis sur les grands projets d'infrastructure, pour veiller à l'exercice de ce droit, la loi a créé la Commission Nationale du Débat Public en 1995, qui est devenue en 2002 une autorité administrative indépendante.

Le débat public se situe très en amont de la définition des projets, ce qui veut dire que nous sommes dans un moment du projet où il est parfaitement amendable et où les interventions du public sont utiles. Nous ne sommes pas réunis pour se faire plaisir, c'est vraiment pour avoir votre avis sur ce projet et le faire évoluer éventuellement, si possible. Je voudrais aussi rappeler que, dans le débat public, nous devons débattre d'un certain nombre de points. Le premier est l'opportunité du projet : est-il nécessaire, est-il utile, est-il justifié ? C'est le premier point à débattre.

Ensuite, ce sont les caractéristiques du projet, les scénarios de tracés, en l'occurrence, et les objectifs du projet, les dessertes, les temps de parcours, etc. Tout ceci est donc mis au débat.

S'agissant du projet POCL, la Commission Nationale a été saisie au mois de janvier dernier. En mars, elle a décidé d'organiser ce débat public, parce qu'il a toutes les caractéristiques d'un dossier d'une ampleur suffisamment importante pour qu'il y ait lieu d'organiser un débat public. C'est un dossier qui explose, comme j'ai l'habitude de le dire, tous les critères du Code de l'environnement, pour ce qui est de la décision d'organiser un tel débat, sa longueur, son impact sur l'environnement, son impact sur le développement des territoires. Il y avait donc toutes les raisons d'organiser ce débat public

Les principes du débat public

Le débat est ouvert à tous, il est bon de le rappeler.

Il est transparent, en ce sens que tout est sur la table et il n'existe nulle part de pièces cachées. Dès qu'une information nouvelle apparaît sur le dossier, elle est mise en ligne sur notre site et il suffit de le consulter pour voir qu'un certain nombre de documents ont été rajoutés au fil des semaines.

Il observe un principe d'équivalence, dans le sens où, dans le débat public, la voix de tout un chacun est égale à celle de son voisin. Il n'existe pas de hiérarchie des avis en fonction du statut des personnes.

Le principe d'argumentation est un point qu'il faut sans cesse rappeler, même s'il n'est pas facile à mettre en œuvre. Dans un débat public, nous attendons du public qu'il argumente son avis. À la sortie, le débat public est là pour nourrir la réflexion du maître d'ouvrage, pour qu'il fasse évoluer son projet. Il faut donc argumenter son opinion pour que le maître d'ouvrage puisse l'intégrer dans son projet.

Le rôle de la Commission

Cette Commission a été mise en place début mars. A la table :

- Arlette DUBOIS-BESNARD,
- Bruno de TRÉMIOLLES,
- Marie-Françoise SÉVRAIN

qui en font partie. Cette Commission est notamment chargée ce soir d'animer la rencontre. Son rôle est de préparer, organiser et animer ce débat public, sachant que la Commission Nationale décide chaque année d'une quinzaine de débats et ce n'est pas elle qui prendra en charge chacun d'eux. Elle met donc en place une Commission.

Le maître d'ouvrage, dans ce débat :

- Thomas ALLARY, directeur du projet POCL ;
- Sylvain CAILLOT, chargé d'études.

Le maître d'ouvrage prépare le dossier que nous mettons au débat. Il est là pour répondre à vos questions et à vos arguments. Il sera là surtout après le débat, pour prendre la décision qui s'imposera.

L'information du public

C'est un pari que d'organiser un débat public sur 500 km de projet de LGV, sur 5 régions administratives, 16 départements. J'ai vu que le bus de la Commission était dehors, la CPDP mobile. Nous avons mis notamment en place, de manière un peu originale, ce véhicule pour qu'il sillonne le territoire et informe les populations. Le site de la Commission est un outil fondamental. Je vous encourage à aller visiter si vous ne le connaissez pas. Nous pouvons avoir sur ce site toute la documentation, mais aussi poser des questions et déposer des avis. Les cahiers d'acteurs sont un outil très important pour les personnes morales, collectivités, associations, Chambres de Commerce. Je voudrais rappeler à ceux présents dans la salle qui souhaiteraient en rédiger un que passé le 10 janvier, il sera un peu tard pour présenter un cahier d'acteurs, étant donné le temps qu'il faut pour le mettre en forme, le publier, si nous voulons qu'il soit disponible avant la fin du débat. Le 10 janvier me paraît être l'échéance finale de production de ces cahiers d'acteurs.

Pour l'information du public, je voudrais remercier aussi la presse, qui a joué et qui joue un rôle très important, et les collectivités locales, qui ont fortement relayé ce débat, ce qui explique la forte participation que nous constatons depuis le début octobre au cours des différentes réunions.

Comment participer à un débat public ?

D'abord, en participant aux réunions publiques, donc merci à tous d'être venus ce soir, c'est quand même le meilleur moyen de rencontrer le maître d'ouvrage et de lui faire part de votre avis. Il y a aussi le site de la Commission, les cahiers d'acteurs, j'en ai parlé.

Trois types de réunions publiques :

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

- Des réunions de proximité, comme celle de ce soir. Nous exposons l'ensemble du projet et nous faisons un zoom sur le territoire de Vierzon, puisque nous sommes à Vierzon ;

- Des réunions thématiques, où nous allons approfondir un thème particulier : le financement, demain l'aménagement du territoire à Clermont-Ferrand, la semaine prochaine les questions d'environnement à Bourges ;
- Des auditions publiques : je passe rapidement, deux ont eu lieu, à Bourges et à Guéret.

Nous aurons 27 réunions en tout.

Le calendrier : la loi fixe la durée du débat public, de quatre mois. Il a été ouvert début octobre et s'achèvera fin janvier. Nous aurons deux mois, c'est toujours la loi, pour produire notre compte rendu qui sera l'image fidèle de ce débat. Le Président de la Commission Nationale du Débat Public produira le bilan qu'il en tire, fin mars au plus tard. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour prendre sa décision et la rendre publique, c'est-à-dire fin juin au plus tard.

Voilà les grandes étapes de ce débat. La question reviendra sûrement à différentes reprises, donc je voudrais juste dire un mot sur POLT et ce que Monsieur le maire a évoqué tout à l'heure. La Commission Nationale du Débat Public a été saisie d'un dossier, qui s'appelle POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Ce dossier a des caractéristiques, nous allons vous les exposer, des objectifs, nous allons vous les exposer et je comprends qu'à la périphérie de ce projet, d'autres questions se posent, qui sont soulevées depuis plusieurs réunions, d'ailleurs. Ces questions, qui concernent notamment POLT, nous les prenons en considération, elles feront partie de notre compte rendu, elles feront partie des points que nous serons certainement amenés à souligner dans le compte rendu, mais il n'y a pas, entre nos mains et entre les mains de la Commission Nationale, de dossier sur le futur du barreau Poitiers-Limoges ou de la ligne POLT.

Donc, tout ceci est bien noté, bien intégré, et s'il y a lieu de faire des recommandations dans un sens ou dans l'autre, je suis sûr que le Président de la Commission Nationale ne manquera pas de le faire. Toutefois, pour le moment, on ne m'a donné à organiser un débat que sur un dossier qui s'appelle POCL. Je voulais juste donner cette précision, mais je suppose que le sujet reviendra.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Y a-t-il des questions sur ce que j'ai évoqué ? Sinon, nous passons à la présentation du dossier, Monsieur Allary.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL de RFF : Merci, Monsieur le Président, bonjour à tous. Quelques mots pour présenter le projet et peut-être le remettre en perspective, pour bien rappeler que ce soir, nous ne présentons pas un projet, encore moins une décision. Nous présentons l'état des réflexions de RFF sur un dossier répondant à des enjeux qui ont été identifiés.

Ces enjeux ont été identifiés en préalable à la loi Grenelle en 2009, le projet a été inscrit dans la loi, et ces enjeux, l'État a souhaité les décliner en fixant à RFF quatre objectifs pour le projet :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Faire Paris-Clermont en moins de deux heures ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre ;

- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

Les trois premiers objectifs constituent le premier pilier du projet. C'est la desserte par la grande vitesse ferroviaire du Grand Centre de la France, tout ce territoire qui n'a pas accès aujourd'hui à la grande vitesse ferroviaire et qui n'aurait pas accès à la grande vitesse ferroviaire même avec le programme initial du Grenelle.

Le deuxième pilier est le doublement de la ligne Paris-Lyon, qui arrive à saturation dès aujourd'hui et qui, en 2025, aura connu tous les éléments d'amélioration possible sur place. Donc, nous n'aurons pas d'autre choix que de la doubler. L'idée de POCL est de doubler cette ligne Paris-Lyon en passant par le Centre de la France.

Quel projet est proposé au débat ?

Pour cela, RFF a élaboré des scénarios qui permettraient de répondre à ces quatre objectifs. Ce sont ces quatre grands scénarios illustratifs et contrastés – ce ne sont pas du tout des tracés techniques – qui sont présentés au débat public. Vous le voyez sur la carte, nous y reviendrons très rapidement.

Ils ont tous des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et en région lyonnaise. Nous faisons donc des zooms sur ces secteurs dans les réunions de proximité, mais ce n'est pas discriminant entre scénarios.

Dans trois des scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, nous avons deux variantes possibles d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon, les deux arrivant à Montanet, là où se situe la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans Lyon et celle qui fait le contournement de Lyon par l'Est, et donc dans tous les cas, les TGV pourraient desservir le centre de Lyon ou la gare TGV et aéroport de Saint-Exupéry.

Trois options sont proposées au débat. Ce sont des éléments qui ont été regardés, qui ont des avantages et des inconvénients, et les échanges du débat nous permettront de décider de les maintenir ou non dans le projet :

- Une gare nouvelle TGV à Orly sous les aéroports ;
- La desserte TGV directe de Saint-Étienne par Roanne, sans passer par Lyon ;
- Un raccordement direct de la gare de Lyon-Perrache à la ligne POCL, pour permettre de desservir Perrache sans passer par Lyon Part-Dieu.

Nous allons regarder quels services permettrait la ligne. Ensuite, nous regarderons l'infrastructure en elle-même, quels impacts elle aura, environnementaux et financiers, puis nous essaierons de comparer les éléments pour avoir une idée de la faisabilité du projet dans son ensemble.

Premier point, les services qui seront amenés sur la ligne : comment le projet fonctionnera-t-il ? Il faut bien voir que l'objectif de desservir Bourges et les villes du Grand Centre conduit à desservir 13 villes, grâce au projet. Evidemment, aucune ligne ne passera par les 13 villes. Le principe est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu des territoires et les TGV utiliseront aussi le réseau existant de façon à desservir un maximum de villes.

Si nous regardons sur le scénario Ouest-Sud, par exemple, nous voyons la trace en bleu de la zone dans laquelle nous pourrions réaliser des études techniques pour la ligne à grande vitesse. Nous voyons, avec le petit train qui va circuler, par exemple, que pour aller à Clermont-Ferrand depuis Paris, le TGV utiliserait la ligne à grande vitesse, puis, à partir du Nord de Vichy, il récupère le réseau existant et va jusqu'à Clermont-Ferrand grâce au réseau existant. Ce dispositif permet ainsi de maximiser le nombre de villes desservies.

Nous venons de le voir sur Clermont. Nous pouvons le regarder sur Châteauroux, pour regarder quelque chose qui passe à Vierzon. Donc, même principe, nous avons un TGV qui utilise la ligne à grande vitesse. En l'occurrence, il sort au Nord de Vierzon, dessert Vierzon, puis utilise la ligne existante jusqu'à Châteauroux. C'est ce principe qui permet de desservir l'ensemble des villes que vous voyez sur la carte. De la même façon que la ligne en elle-même ne pourra pas passer dans ces 13 villes, aucun TGV ne desservira ces 13 villes les unes après les autres. Sinon, nous n'arriverons jamais à faire Paris-Lyon en deux heures, comme c'est le cas aujourd'hui.

Nous avons donc construit un schéma de dessertes, c'est-à-dire voir quel TGV pourrait circuler pour aller dans quelle ville, et nous décroisons les dessertes de chaque ville. Autrement dit, nous aurions, toujours dans le scénario Ouest-Sud, un premier type de TGV qui irait de Paris à Orléans, plus à Blois. Nous voyons que celui-ci, par exemple, n'irait pas à Lyon. Nous verrons que, de Blois, nous ferons autrement pour aller à Lyon.

Là, nous venons de voir un TGV qui irait de Paris à Orléans, à Vierzon, puis à Châteauroux ; de la même façon, un autre qui va de Paris à Orléans, à Bourges, puis à Montluçon. Tous ceux-là ne vont toujours pas à Lyon.

Là, nous sommes sur le TGV qui irait à Clermont-Ferrand. Nous n'avons toujours pas de TGV qui va à Lyon.

Là, nous avons un TGV qui va à Lyon. C'est en fait le TGV Paris-Lyon qui existe aujourd'hui et dont une partie serait transférée sur cette ligne pour pouvoir décharger la ligne existante qui sera saturée. Or aujourd'hui, les TGV qui font Paris-Lyon le font en 2h00, à peu près, avec un arrêt maximum, au Creusot ou à Mâcon TGV. Donc, de la même façon, pour assurer ce temps de parcours, il faudrait un arrêt maximum. En l'occurrence, dans la construction du schéma de dessertes, cet arrêt a été identifié à Roanne, en termes de potentiel de trafic. Cela signifie que ce TGV Paris-Lyon ne s'arrêterait toujours pas à Orléans, Bourges ou Vichy-Moulins, dans ce scénario. Donc, pour aller à Lyon, cela va encore être d'autres trains, nous allons les voir après.

En voilà un premier, c'est celui qui va de Clermont à Lyon. Il va bien de Clermont via le réseau existant, puis la ligne à grande vitesse, jusqu'à Lyon. C'est donc un TGV dédié à cette desserte, ce n'est pas le même que celui qui vient de Paris. En bleu clair, nous avons vu se dessiner aussi celui qui va de Paris jusqu'à Nevers et Moulins, qui est un cas un peu spécifique dans ce scénario. Ils ne vont toujours pas à Lyon et ce TGV est important, parce qu'il va à Lyon, mais il ne vient pas de Paris, il vient de Roissy ou de Lille, par exemple. Ce sont les TGV qui contournent Paris. Ceux-ci n'ont pas d'objectif de temps de parcours, comme les deux heures Paris-Lyon que nous voyions tout à l'heure. L'idée est de desservir un maximum les territoires traversés. Donc ceux-ci, leur arrêt est possible, dans ce scénario, à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins et à Roanne. Ce sont ces types de TGV que, par exemple de Blois, nous pourrions aller chercher à Orléans pour aller jusqu'à Lyon.

Autre type de TGV qui irait à Lyon, celui qui viendrait de l'Ouest, en l'occurrence des TGV qui viendraient de Nantes et qui iraient jusqu'à Lyon. Ceux-ci, de la même façon, s'arrêteraient à Vierzon, à Bourges, à Vichy-Moulins et à Roanne.

C'est en couplant ces deux types de TGV, ceux qui sont directs depuis Paris et ceux qui desservent Lyon, que nous pourrions bien desservir ces deux villes extrêmes depuis l'ensemble des villes du Grand Centre. C'est cette hypothèse de schéma de dessertes qui est à l'appui des études que nous avons pu réaliser jusqu'à maintenant, même si, le moment venu, les dessertes seront proposées par les opérateurs comme par exemple la SNCF.

Nous avons vu tout cela pour le scénario Ouest-Sud. Sur le scénario Ouest, ensuite, nous retrouvons les mêmes principes. Là, nous voyons se dessiner le scénario Ouest, avec ses deux variantes d'arrivée. La zone de passage possible est différente. Par contre, les fonctionnements sont les mêmes. Pour Clermont, utilisation de la ligne à grande vitesse, puis du réseau existant. Nous pourrions le voir par exemple sur Châteauroux, avec toujours le passage par Vierzon. C'est le même type de passage au Nord, de toute façon.

Nous avons exactement les mêmes types de circulation séparée, de TGV différents, pour desservir l'ensemble des villes. Nous retrouvons cette hypothèse de schémas de dessertes, cette fois-ci travaillés pour le scénario Ouest, et vous pouvez retrouver ces schémas sur les synthèses, les documents que vous avez peut-être pris à l'entrée de la salle.

Le scénario Médian, en termes de possibilité de passage physique, nous voyons que ce n'est pas tout à fait au même endroit. L'idée était non pas de gagner du temps sur Paris-Lyon, comme nous l'entendons souvent, mais d'éviter la traversée de la forêt d'Orléans et le passage en Sologne, qui sont des secteurs sensibles sur le plan environnemental.

Par contre, pour desservir par la grande vitesse directement Orléans et Bourges, comme c'était un des objectifs du projet, nous avons les deux barreaux à grande vitesse – ce n'est pas le réseau existant – qui relie d'une part la ligne à Orléans et d'autre part la ligne à Bourges. Nous avons même un barreau direct qui permet d'aller de Bourges à Châteauroux dans ce scénario. Par contre, les fonctionnements sont exactement les mêmes : utilisation de la ligne nouvelle, puis du réseau existant. Là, nous venons de le voir pour Clermont-Ferrand. Si nous regardons Châteauroux, il y a même deux possibilités dans ce scénario, soit des TGV qui vont à Orléans par la ligne à grande vitesse, puis, à partir d'Orléans, utilisent la ligne existante en passant par Vierzon, puis vont jusqu'à Châteauroux. Ou alors, les TGV vont jusqu'à Bourges par la ligne à grande vitesse, puis rejoignent directement Châteauroux. Le schéma de desserte, à nouveau, associé, nous ne le redécomposons pas en détail mais, quand nous le regardons, nous retrouvons le même type de trains, certains desservant directement les villes concernées depuis Paris et ces fameux trains province-province qui viennent de Roissy ou de Nantes, qui desservent Lyon et, au passage, permettent de desservir un maximum de villes du Grand Centre. Les possibilités existent donc de la même façon, nous verrons tout à l'heure dans quelles proportions contrastées.

Le scénario Est, c'est exactement le même principe, sauf qu'en termes géographiques, il est encore plus excentré, de façon à être toujours du même côté de la Loire, mais nous avons exactement les mêmes principes. Nous le voyons ici sur Clermont. Pour Châteauroux, c'est un passage systématique par Vierzon. Dans ce cas, passer par Bourges n'a plus de sens, en termes de temps de parcours, et à nouveau, un schéma de dessertes associées avec le même type de TGV différents, certains desservant directement depuis Paris et d'autres assurant les liaisons vers Lyon en province-province.

Concrètement, pour Vierzon, puisque nous sommes à Vierzon, qu'est-ce que cela peut vouloir dire ? Deux choses permettent de caractériser ce que les scénarios rendent possible : le temps de parcours qui serait possible par les TGV et la fréquence, c'est-à-dire le nombre de TGV quotidiens qui pourraient desservir la ville.

Depuis Vierzon, en allers-retours directs, nous voyons que, pour Paris, nous serions entre quatre et huit allers-retours quotidiens TGV par jour. Les quatre dans le Médian s'expliquent tout simplement par le fait que nous avons vu tout à l'heure que la desserte était découplée pour rejoindre Châteauroux, certains passant par Vierzon, d'autres par Bourges. Du coup, cela fait perdre une capacité de fréquence à Vierzon.

Pour rejoindre Lyon, nous aurions des TGV directs qui viennent de Nantes, qui permettraient d'aller à Lyon trois à quatre fois par jour, selon les scénarios. Nous avons rajouté Marseille derrière, puisque ce sont des TGV qui vont au-delà de Lyon, qui desservent le Sud-Est, donc dans les mêmes proportions.

Pour aller à Roissy et Lille, il existe une différence à ce stade sur laquelle il faudra peut-être que nous revenions pour l'expliquer. Dans les scénarios Médian et Est, nous avons vu ces fameux trains province-province, qui vont de Lyon à Roissy. Nous avons donc trois TGV qui seraient possibles par jour. À ce stade dans les études, la desserte de Vierzon n'a pas été envisagée sur ces mêmes TGV dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Nous verrons pourquoi tout à l'heure, mais le fait que la ligne nouvelle passe beaucoup plus à proximité crée un problème, puisqu'en fait, nous avons deux possibilités, soit nous passons sur la ligne nouvelle, mais nous n'arrêtons pas d'en sortir, et c'est un problème ; soit nous sortons de la ligne nouvelle, mais du coup, nous ne profitons plus du temps de parcours offert par la ligne à grande vitesse. A ce stade, l'option a été prise de privilégier plutôt l'utilisation de la ligne nouvelle, ce qui crée un bémol sur Vierzon. Nous pourrions y revenir en détail par la suite.

Tout à l'heure, je parlais des Vierzon-Lyon. Si nous allons dans l'autre sens, nous allons à Nantes, et donc, les mêmes proportions sont offertes.

En termes de parcours possible avec correspondance, puisque ce sont des trajets directs, si nous allons rejoindre Bourges, qui est la gare la plus proche, en particulier pour Paris, nous voyons que là, de nouvelles dessertes sont offertes et en nombre forcément plus important dans le Médian et dans l'Est, puisque nous retrouvons la desserte découplée que nous avions tout à l'heure. En termes de temps de parcours, nous avons des améliorations relativement significatives par rapport à l'existant. Pour Paris, nous sommes entre 50 minutes et 1 h 10 selon les scénarios et selon le fait que nous sortons de la ligne nouvelle à Orléans ou pas. Cela fait un gain de temps de parcours jusqu'à plus d'une demi-heure et c'est le même type d'amélioration que nous retrouvons sur Roissy et sur Lille.

Sur Lyon, par contre, l'amélioration est plus que significative, puisque nous n'avons plus besoin de passer par Paris. Donc, par rapport au trajet direct actuel, nous sommes sur une amélioration de près de deux heures dans tous les scénarios.

En-dessous, nous voyons la possibilité d'itinéraires avec correspondance, toujours en allant retrouver ces TGV à Bourges, où nous voyons que même avec correspondance, nous pouvons offrir des gains de temps de parcours vers Roissy et Lille.

Nous avons vu ces éléments pour Vierzon. Nous les retrouvons pour l'ensemble des autres villes du Grand Centre de la France, avec systématiquement des gains de temps de parcours

et des gains potentiels de fréquence. Tout cela répond donc bien au premier pilier : aménagement du Grand Centre de la France.

Ces quatre scénarios permettent tous aussi de transférer une partie des TGV actuels qui circulent sur la ligne Paris-Lyon sur la ligne nouvelle. Donc, ils répondent bien au deuxième pilier : ils permettent de désaturer la ligne existante, d'avoir des gains de régularité pour les usagers qui utilisent la ligne nouvelle, mais aussi pour ceux qui restent sur la ligne actuelle, et le temps de parcours Paris-Lyon est maintenu dans tous les scénarios. En plus, dans les scénarios Médian et Est, étant donné qu'ils sont plus courts, nous avons un gain de temps de 10 minutes, sur lequel nous pourrions aussi revenir.

Nous avons vu tout ce que le projet pouvait amener. Forcément, en contrepartie, il a des coûts. Le premier coût est le coût environnemental. Je disais qu'à ce stade, nous n'avons pas de tracé défini, donc nous regardons l'ensemble des zones sensibles qui existent sur le territoire concerné. Nous retrouvons ici la carte générale du territoire, et nous avons identifié les zones sensibles en termes de milieu humain, comme les villes, en termes de milieu physique, les reliefs, les cours d'eau, et en termes de milieu naturel, les zones les plus sensibles.

Nous voyons sur la carte qu'il y en a beaucoup et qu'aucun des scénarios, aucune des options de passage, ne pourra éviter l'ensemble des zones sensibles. Nous allons donc forcément croiser des zones sensibles dans chacun des scénarios. À ce stade, l'idée a été d'évaluer le risque que nous croisions certaines de ces zones et que nous les impactions, quand nous rechercherons des tracés techniques dans ces grandes bandes. Nous avons là un tableau de synthèse qui récapitule les expertises environnementales que nous avons pu faire, avec des risques d'impacts qui sont de toute façon relativement importants dans chacun des scénarios. Nous sommes sur un projet extrêmement vaste, avec forcément des impacts et une petite pénalisation pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud, nous pourrions aussi y revenir.

En termes de coût financier, tous les avantages que nous avons pu voir ont un coût, compte tenu de la taille du projet. Nous sommes sur un coût d'investissement évalué entre 12,2 et 14 milliards d'euros, ce qui est considérable et qui sera un point important à creuser dans la suite du dossier, si le dossier doit être poursuivi.

Quelques éléments maintenant, pour comparer les différents scénarios et donner quelques données globales pour évaluer la faisabilité du projet. Premier pilier : l'accessibilité des territoires. Nous avons vu que tous les scénarios y répondent. Nous avons mis ici un petit bémol pour les variantes Mâcon, parce qu'elles ne permettent pas la même accessibilité nouvelle, en particulier pour les territoires du Roannais, puisque Mâcon a déjà le TGV, donc nous offrons moins d'accessibilité nouvelle.

Deuxième pilier : le doublement de la LGV Paris-Lyon, qui est réalisé dans tous les scénarios, avec un petit bémol sur deux scénarios, à cause du temps de parcours qui est différent.

Le gain de voyageurs permis par le projet : les voyageurs nouveaux sont ceux qui ne se déplaçaient pas avant, qui ne se déplacent pas aujourd'hui sur ces liaisons ou qui se déplacent en voiture ou en avion. Ils se déplaceraient par TGV grâce au projet, parce qu'ils y trouvent un avantage en termes de coût, de temps de parcours, etc. Ce nombre de voyageurs est donc estimé entre 5,1 et 6,5 millions par an.

Le deuxième type de caractéristique est l'investissement. Nous en avons déjà parlé, avec des coûts entre 12,2 et 14 milliards d'euros. Le risque d'impact environnemental, nous en avons

parlé. Là, nous avons un indice socioéconomique, c'est-à-dire la quantification, la monétarisation des coûts et des avantages. Autrement dit, nous prenons tous les avantages pour la collectivité, qui peuvent être des avantages de sécurité, des avantages de temps de parcours, nous leur donnons une valeur monétaire, dans des modèles, et nous retranchons les coûts, financiers mais aussi environnementaux, en monétarisant l'impact. La différence, avantages moins coûts, donne ces éléments. Nous voyons que nous sommes entre 1,1 et 10,6 milliards d'euros de valeur socioéconomique créée par le projet, et non pas valeur financière, ce qui signifie que nous sommes positifs dans tous les cas, donc plus d'avantages que de coûts, mais dans des proportions contrastées et nous pourrions y revenir dans la soirée.

Un autre point important : le besoin de financement public. Il faut voir que pour financer les 12,2 à 14 milliards d'euros que nous avons évoqués, RFF, qui est le premier financeur appelé au tour de table, ne peut financer le projet qu'à hauteur de ce que le projet lui rapportera. Ce sont ses statuts qui le disent. Autrement dit, toutes les recettes nouvelles permises par le projet, il peut les investir dans le projet. Par contre, au-delà, il ne peut pas. Le complément, parce qu'il y a en général besoin d'un complément, est appelé, en tout cas dans les montages actuels, auprès des collectivités publiques : État, collectivités locales et éventuellement Union européenne.

Ce que nous avons essayé de faire, et c'est la première fois que RFF le fait au niveau du débat public, c'est essayer d'évaluer, même en grandes masses, parce que c'est un exercice difficile à ce stade, quelle pourrait être la participation de RFF et, par déduction, quelle serait la part de financement public appelé auprès des collectivités. Ce besoin de financement public est évalué entre 9 et 12,2 milliards d'euros, selon le scénario, ce qui est un élément important.

Quand nous avons présenté tous ces éléments, nous avons présenté l'état des lieux des réflexions de RFF. Il n'y a donc aucune décision, puisque la décision s'appuiera sur ces premiers enseignements, mais aussi sur des éléments plus qualitatifs, que nous ne pouvons pas retrouver dans le tableau. L'impact en termes d'aménagement du territoire, ce sont des choses beaucoup plus qualitatives. Nous avons d'ailleurs des études qui ont été faites, des expertises qualitatives, mais que nous ne pouvons pas résumer dans un tableau. Là, nous avons besoin de l'échange avec le public. Puis, tous les enseignements que peut nous apporter le débat public, grâce au débat que nous pouvons avoir. Je le répète, aucune décision n'est prise et ce tableau est un outil d'aide à la décision. C'est à vous de nous aider à le compléter pour nourrir cette fameuse décision que nous aurons à prendre pour RFF au mois de juin, donc nous n'y sommes pas du tout, encore.

Quand cette décision sera prise, le dialogue se poursuivra, parce qu'au-delà, si la décision est prise de poursuivre le projet, nous rentrerons dans des études plus fines pour déterminer un tracé, donc cette fois des études techniques, pour avoir vraiment un tracé technique. Nous avons donc cherché une zone de passage préférentiel, puis des fuseaux de plus en plus étroits. Tout cela nous conduira, dans six ou huit ans, à l'enquête d'utilité publique, avec un tracé extrêmement défini. Pendant toute cette période de six à huit ans qui va nous mener à l'enquête d'utilité publique, la concertation va continuer, nous allons continuer d'échanger avec le public, avec ces élus, en même temps que nous réalisons nos études.

Nous avons une petite schématisation du principe de la concertation après le débat, à savoir que d'un côté, il y a un pilotage du projet, donc nous poursuivons les études, en partenariat avec les grandes collectivités concernées, avec l'État. Le pilotage, c'est approfondir les études, c'est valider les principales étapes, parler, discuter du financement et financer une partie des études aussi. Puis, en parallèle, une concertation continue avec vous, avec partage de l'information, et nous aurons très probablement un site Internet dédié au projet, la diffusion

de lettres d'information. Cela peut être des rencontres publiques et thématiques. Souvent, des réunions générales ne permettent pas de rentrer dans tous les détails. Dans ce type de concertation longue, de plusieurs années, il y aura des ateliers thématiques sur quelques points précis, pour pouvoir échanger et creuser les questions de façon plus approfondie avec le public, ou sur des problématiques plus locales comme une gare, par exemple. De plus, très souvent, en tout cas c'est ce que fait RFF, nous demandons à la CNDP de nommer un garant de cette concertation pour garantir la neutralité et la bonne tenue de cette concertation.

Ces deux « blocs », pilotage d'un côté et concertation de l'autre, se parlent, se répondent, puisque les études vont alimenter la concertation, et les échanges de la concertation permettraient d'enrichir les résultats des études.

Voilà, pour ces quelques mots d'introduction avant le débat.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien. Ce dernier point est important. Je ne l'ai pas signalé tout à l'heure, mais dans la dernière loi de 2010, qui évoque le débat public, ces modalités de la concertation après le débat public doivent être débattues lors du débat public. Si vous avez des questions, des avis, n'hésitez pas à en faire part.

Peut-être, quelques mots sur les bonnes règles du déroulement de nos échanges. Les hôtesse passent le micro pour poser vos questions, donc n'intervenez pas sans le micro, sans que nous vous en ayons donné l'autorisation. Présentez-vous, parce que je rappelle que cette réunion est filmée. Elle est en ligne ensuite sur notre site Internet. Si des personnes, au nom du droit de l'image, ne souhaitent pas figurer sur le film, qu'elles se signalent. Par ailleurs, je rappelle que les interventions sont limitées à trois minutes. Si nous voulons que tout le monde puisse intervenir, merci à ceux qui prennent la parole d'essayer de respecter ces trois minutes.

Vous avez également des petits papiers sur les chaises. Pour ceux qui préfèrent poser leurs questions par écrit plutôt que de prendre le micro, vous pouvez vous en servir, les hôtesse nous amènent ensuite ces documents en tribune.

Nous commençons donc cet échange. Qui souhaite intervenir en premier ? Voilà, Monsieur.

François DUMON, Vice-président du Conseil régional : Je représente le Président François Bonneau avec mon ami Philippe Fournier. Je crois que la grande question du débat de ce soir est de savoir si nous faisons une ligne qui permet d'aménager le territoire ou si nous faisons une ligne pour dédoubler la ligne existante. Si c'est pour dédoubler la ligne existante, il n'est pas nécessaire de faire un débat public, nous aurions pu gagner à la fois un peu de temps et sûrement un peu d'argent.

Je crois que quatre principes doivent présider à ce débat sur ce qui doit être fait : l'aménagement du territoire, ce qui convient à un aménagement harmonieux du territoire, comment nous pouvons désenclaver un certain nombre de départements. Je pense notamment aux liens avec le POLT. Nous sommes en train de mettre en place et de finir l'électrification sur la ligne Tours-Vierzon-Bourges-Saincaize. C'est aussi une transversale importante, qui doit être prise en compte.

L'autre principe est l'environnement : j'ai bien compris que dans le schéma qui a été présenté, il y a un grand noir sur la Sologne. Je vais quand même donner quelques arguments contre ce qui a été dit, d'abord parce que, dans la Sologne, le chemin de fer passe, ensuite

l'autoroute A71, la Nationale 20, l'A85, et je pense qu'il y a quand même sûrement possibilité d'avoir un corridor dans cet endroit de la région, à moins que nous ne voulions pas le faire, mais je pense que l'argument qui a été développé ici – il y aura un débat sur l'environnement, nous pourrions y revenir – n'est pas à mes yeux le bon.

Le troisième principe est d'avoir une connexion au réseau à grande vitesse et le lien avec l'aérien, Orly, Roissy.

Je crois que tout cela plaide, en ce qui nous concerne, en tout cas au niveau de la région, pour les tracés Ouest, notamment le tracé Ouest-Sud. C'est sur ce principe que nous avons délibéré. Donc, je pense qu'il y a vraiment besoin aujourd'hui d'avoir un débat serein sur ces questions. J'ai eu l'impression, de la manière dont cela avait été proposé et exposé, que le débat était tranché, puisque, notamment, le tracé Médián a toutes les vertus, si j'ai bien compris. Je pense que si nous voulons avoir un vrai débat avec le public, il faut prendre en compte tous les éléments, y compris ce que je viens d'exposer.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Philippe CHARLOT, collectif Stop LGV POCL : Je voudrais revenir sur la saturation de la ligne Paris-Lyon qui est le pilier économique du projet. Les prévisions de trafic de RFF sont assez fluctuantes. Dans le dossier de saisine de la Commission, RFF nous disait qu'en 2025, il y aura 65 millions de passagers sur Paris-Lyon. Dans le dossier distribué aujourd'hui, il n'y a plus que 57 millions de passagers prévus à l'horizon 2025. Je voudrais savoir où sont passés les 8 millions de passagers.

Sur la croissance de 17 millions de passagers entre maintenant et 2025, dans le dossier d'aujourd'hui, 5 millions de passagers sont dus à la croissance économique, avec une prévision de croissance de 1,5 % du PIB. Déjà, pour l'année prochaine, c'est raté puisque l'OCDE annonce 0,3 pour la France. Enfin, une croissance de 10 millions de passagers est liée à d'autres projets de lignes LGV, en particulier Lyon-Turin, qui coûtera 25 milliards d'euros, qui rencontre une forte opposition en Italie et n'est pas démarrée, le projet de TGV PACA. Donc, il faut faire POCL, parce que nous faisons Lyon-Turin et PACA, et il faut faire PACA et Lyon-Turin, parce que nous faisons POCL.

Enfin, tout ce château de cartes des projets de TGV va s'effondrer du fait de la crise financière et de la révision du SNIT, le Schéma National des Infrastructures de Transport, qui prévoit maintenant juste une liste indicative des projets, un horizon de trente ans et qui indique une priorité à la rénovation du réseau existant.

Enfin, sur la pseudo saturation du réseau, je voulais préciser qu'au Japon, sur la ligne Tokyo-Osaka, il circule 120 millions de passagers annuels, donc je ne vois pas beaucoup ici, nous saturons à 57 millions et au Japon à 120. Je rappelle le rapport Sauvart d'octobre 2002, à la demande du Ministère du Transport, qui prévoyait également que la ligne Paris-Lyon serait saturée à 120 millions de passagers et qu'il y avait quatre fois la capacité existante. Monsieur Sauvart est maintenant directeur de la stratégie de RFF.

Enfin, aujourd'hui, sur la ligne Sud-Est, il reste beaucoup de place dans les sillons. Actuellement, nous préférons passer jusqu'à 12 trains par heure. Entre 21 h 00 et 22 h 00, il passe un seul TGV. Entre 12 h 00 et 13 h 00, il passe deux TGV. Entre 8 h 00 et 9 h 00 le

matin, il ne passe que six TGV, de même à 14 h 00 et de même à 19 h 00. Il reste donc beaucoup de place sur la ligne Sud-Est.

Alors, RFF nous dit qu'il y a déjà des retards sur la ligne Paris-Lyon. En fait, j'ai écouté les conseils du président Gaillard et je suis allé sur le site de la Commission, qui présente les études de RFF. Je vous invite à vous reporter à la sixième étude trafic du cabinet Rail Concept, qui explique que l'essentiel des retards sur la ligne TGV vient des TGV qui circulent sur le réseau actuel et qui prennent du retard sur le réseau actuel. Donc, ils se présentent en retard sur la ligne TGV et c'est ce qui perturbe la ligne TGV. Ce rapport demande si RFF cherche à améliorer les entrées et sorties sur la ligne TGV et il est précisé qu'aucune action spécifique n'est prévue.

Pour conclure, je voudrais dire une phrase du dossier de saisine de RFF, donc c'est RFF qui parle : « La société devrait s'interroger sur l'utilité de la course aux minutes gagnées et réfléchir à la valeur du temps en d'autres termes ». Merci.

Michel GAILLARD : Une troisième question, puis je passerai la parole à Monsieur Allary, pour répondre.

Jean-Claude BECHADE, citoyen : Des objectifs ont été fixés par l'État à RFF pour une liaison Paris-Clermont inférieure à deux heures, relier Orléans à la LGV, la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre et le doublement de Paris Lyon. Toutes ces dispositions correspondent à une volonté d'aménagement du territoire en corrélation avec un besoin du doublement de Paris-Lyon. Un tel projet ne peut se faire sans une vision globale de tous les aménagements, qu'ils soient en 2020, 2025, 2030, 2040, 2050. Nous savons très bien que tout ne peut se faire simultanément.

Cette grande zone entre la capitale et le Massif central méritait aussi des chances de développement identique à la vallée du Rhône ou à la façade Atlantique. La réflexion doit se faire sur une projection du maillage de cette zone du Nord au Sud, mais aussi et surtout d'Est en Ouest. Le choix du tracé du POCL engage ainsi une projection d'avenir de tous les schémas d'aménagement du territoire. Ce sera une des phases de la grande transversale européenne Budapest-Lisbonne, passant par Lyon, Clermont-Ferrand, Montluçon, Guéret, Limoges, Bordeaux.

Aujourd'hui, nous évoquons la saturation future de Paris-Lyon pour demander son doublement par une ligne encore plus rapide, donc la plus proche possible du tracé existant, sans jamais faire de projection sur un avenir plus lointain. Le développement futur du trafic TGV sur la ville de Lyon et l'ouverture de Lyon-Turin sur l'Europe de l'Est provoqueront ensuite, dans un futur plus éloigné, la saturation de Lyon-Marseille.

Il est donc essentiel aujourd'hui de programmer les schémas et les scénarios de l'avenir, d'un maillage cohérent de lignes LGV permettant une permutation des lignes lors de saturation ou d'incidents. Il est une nécessité, dans cette période de crise financière, de présenter des projets pertinents par la concurrence des tracés vers les zones économiques européennes. Le maillage et la mutualisation des lignes comme Limoges-Lyon rendront inéluctable leur rentabilité et conserveront toute la pertinence de cette transversale.

Comme cela a déjà été accompli dans d'autres territoires et avec une certaine détermination, le tracé Ouest-Sud, indispensable à cette trame, saura discerner l'étude la plus favorable au respect de la nature. Nous devons tous nous mobiliser avec cohésion sur le futur de cette grande zone du Nord du Massif central, afin qu'elle soit reliée à égale distance à l'Europe de

l'Est et à la péninsule ibérique, en même temps qu'à la capitale. Votre avenir, c'est avant tout la transversalité Est-Ouest, un aménagement indispensable à votre développement européen. Les projets se complètent, mais ne s'opposent pas. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Quelques éléments sur la traversée de la Sologne : je voulais être clair, les tracés Ouest et Ouest-Sud sont pensés et élaborés avec l'idée d'un jumelage et d'un corridor. Ils n'existent pas sans cette idée et jamais nous ne serions passés au milieu de la Sologne. Ils sont bien pensés pour un jumelage.

Après, une fois que ces tracés ont été élaborés, d'autres scénarios ont été élaborés pour éviter cette contrainte forte. C'est le principe de dessin des scénarios Médiann et Est, qui cherchait à éviter la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne, et non pas à gagner du temps sur Paris-Lyon, ce n'était pas l'objectif. De fait, nous n'écartons pas le jumelage, au contraire, c'est la condition sine qua non pour réaliser les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Quand nous évoquons le jumelage, le fait de jumeler les deux infrastructures dans un territoire aussi sensible que la Sologne, ce n'est pas forcément – mais c'est peut-être, nous n'avons pas la réponse à ce stade – mieux qu'un tracé neuf dans une zone potentiellement moins sensible. C'est en termes de risques d'impact sur une zone à risque environnemental, en l'occurrence la Sologne, que cette comparaison est présentée. Je disais bien au tout début que nous sommes dans l'exposé de l'état de nos réflexions et, aujourd'hui, les experts environnementaux qui ont travaillé avec nous ne sont pas en mesure de dire que le jumelage permet à coup sûr d'avoir un impact environnemental moindre. C'est ce qui est dit, mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas passer. Si les scénarios Ouest et Ouest-Sud existent, c'est avec l'idée d'un jumelage dans ce secteur.

Sur ce qui a été dit par Monsieur Charlot, déjà, vous faites référence à un dossier de saisine dont je suis surpris que vous l'ayez, puisque c'est un document confidentiel entre RFF et la CNDP, ceci signifiant que les données qu'il contient ne sont pas celles des dernières études, puisque nos études passent leur temps à évoluer. En l'occurrence, il y avait effectivement une surévaluation du trafic sur Paris-Lyon, élément qui a été corrigé dans la suite de nos échanges avec la Commission. D'ailleurs, cela va plutôt dans le sens de ce que vous dites, nous n'avons pas surévalué dans les documents publics la saturation de Paris-Lyon. Nous avons au contraire souhaité l'évoquer de la façon la plus juste possible.

Vous dites très justement, en revanche, que les hypothèses qui conduisent à l'exposé de la saturation de cette ligne sont par exemple la croissance économique et l'existence future d'autres LGV. C'est tout à fait exact, nous devons effectivement faire reposer nos études sur les toutes dernières hypothèses dont nous disposons. Au moment où nous avons réalisé ces études, les toutes dernières hypothèses étaient celles de la croissance économique retenue à ce moment-là, c'était, et c'est toujours, l'existence d'un programme de LGV qui existe dans la loi Grenelle. Aujourd'hui, rien ne permet de dire que ces hypothèses sont fausses. Donc, vous faites référence à un contexte qui évolue, et nous le constatons tous, et au fur et à mesure que ce contexte va évoluer, nos études évolueront aussi, mais nos études sont le reflet des dernières données dont nous pouvons disposer. En particulier, vous évoquez le SNIT, en disant qu'aujourd'hui, c'est juste une liste indicative, cela évoque 30 ans, etc. C'est exactement le même document, provisoire d'ailleurs, que le SNIT qui existait un an plus tôt. C'est la même liste de projets, avec le même horizon de réalisation. Par contre, il y a eu un ajout dans la toute dernière version, qui parle d'une nécessaire hiérarchisation de ces projets.

C'est le législateur qui doit faire cette hiérarchisation et, dès qu'il aura hiérarchisé, POCL en tirera les conséquences, mais pour l'instant, les études qui existent et que nous présentons sont bien conformes au cadre légal qui existe.

Vous avez aussi sorti, cela m'ennuie un peu plus, une phrase totalement de son contexte en évoquant le rapport au temps que la société devait interroger. Si j'ai bonne mémoire, dans le dossier de saisine, cette phrase se rapportait à la question du V360. Autrement dit, nous avons réalisé nos études avec la vitesse de référence V320, soit 320 km/h pour les TGV. Certains se posent la question d'une vitesse supérieure, 360 km/h, V360. Dans ce cadre, RFF indique qu'aujourd'hui, nous n'avons pas de retour suffisant sur les conséquences d'une telle vitesse, en termes d'investissement, en termes de coûts de maintenance, en termes techniques, aussi, parce que nous n'avons pas pour l'instant de retour d'expérience au niveau mondial sur cette vitesse. Dans ce cadre, nous expliquons que cela ne nous semblait pas une vitesse que nous pouvions adopter comme référence pour les études du projet. Donc, nous restions à V320. Au-delà, nous évoquions effectivement la nécessité de se poser la question de ce type de très grande vitesse, en particulier pour un projet d'aménagement du territoire. Très clairement, aller de Paris à Vierzon à 320 ou à 360 km/h, il doit y avoir deux minutes d'écart. Nous répondions à la vitesse de référence du projet. En revanche, aller à Vierzon par la ligne actuelle ou par une LGV à 320 km/h, c'est plus d'une demi-heure d'écart.

Michel GAILLARD : Bien.

Daniel DEPRESZ, retraité : Bonsoir. Nordiste ayant choisi le Berry pour sa retraite, je connais bien le TGV puisque j'ai emprunté plusieurs fois le Lille-Paris et le Paris-Lille. Alors, 257 km, 59 minutes, c'est merveilleux. Quand on le prend, on regarde son billet, on regarde sa montre et on dit : ce n'est pas possible. Eh bien si, 257 km, Lille-Paris, 59 minutes. Sauf que cela a développé Lille, cela a développé Paris et la pauvre Picardie, pour laquelle pourtant Derobien s'était bien battu pour avoir sa gare betterave, on ne s'y arrête plus, aujourd'hui, ou pratiquement plus.

La ville d'Arras, dans le Pas-de-Calais, ne s'est pas développée grâce au TGV. Parlons des horaires. Je dis cela parce que, tout à l'heure, nous avons parlé des dessertes. Voilà un problème. Les horaires, sur Lille-Paris, c'est respecté, parce qu'il y a la Belgique, l'Angleterre, donc il faut que cela suive. Parlons des dessertes. Si nous voulons aller à Arras, nous n'avons pas tellement le choix, il faut prendre le réseau routier ou autoroutier, qui est plus que saturé. Il m'est arrivé de faire parfois Lille-Carvin par l'autoroute A1, 25 km, 1 heure. Alors, pensez bien, quand vous voulez que des villes soient desservies, le risque que cela peut courir.

Les horaires : je suis revenu du Québec, où je suis allé voir ma fille au mois de septembre. Après une nuit dans l'avion, j'ai été content de prendre le TGV Roissy-Bourges par Saint-Pierre-des-Corps. J'avais une demi-heure de marge à Saint-Pierre-des-Corps pour attendre la correspondance. J'ai failli la rater ! Par chance, je ne l'ai pas ratée. A 5 mn près, il fallait attendre une correspondance qui venait de Strasbourg. Par contre, tous ceux qui étaient du côté d'Angoulême, eux, c'est sûr, ont raté leur correspondance.

Michel GAILLARD : Alors quel est votre commentaire ?

Daniel DEPRESZ : J'ai des doutes sur le TGV, alors que j'étais un farouche partisan. Le Brive-Lille, je l'ai pris pour aller voir mes enfants dans le Nord, sauf que Bourges-Vierzon pour aller chercher le TGV, les horaires ne sont pas respectés.

Une autre chose est le coût du transport. Nous nous retrouvons avec les enfants, dans le Nord, et j'ai un fils à Perpignan. Perpignan-Lille, c'est merveilleux, il y a le TGV et c'est direct. Sauf que, désolé, il m'a dit : « Papa, je suis contre la voiture, mais cette fois-ci, je vais prendre la voiture, parce que pour aller vous rejoindre à Noël, avec ma femme et mes trois enfants, c'est 800 € ». Par comparaison, je suis revenu du Québec, le billet aller-retour Roissy-Québec, en septembre : 790 €. Réfléchissez à cela, les usagers.

Je conclus en posant des questions : à qui profite le TGV ? En temps de crise, comment le projet est-il financé ? 14 milliards, c'est 14 ans de fonctionnement de la Région Centre, il faut y réfléchir. Puis, ce projet aidera-t-il le transport des employés, des ouvriers, des lycéens au quotidien dans notre région ? Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Yves AUGEREAU, membre des associations TGV Grand Centre Auvergne et Urgence POLT : Bonsoir. Oui au TGV POCL dans le Cher. Ne ratons pas l'arrivée de la grande vitesse, soyons au rendez-vous de l'histoire avec cette nouvelle ligne qui nous reliera à ce grand réseau national et européen.

Pour Vierzon, seul le tracé Ouest est concevable et peut faire le consensus général entre toutes les tendances exprimées. L'Ouest-Sud écarte Nevers et Moulins, le Médiann fait disparaître Vierzon du réseau grandes lignes voyageurs, car nous ne sommes plus accouplés avec Châteauroux pour les dessertes. Nous passons à quatre allers-retours Paris seulement, une misère par rapport à nos 10 dessertes actuelles avec Paris. Nous serons obligés d'aller à Bourges en TER avec nos valises. Quant à la variante Est, le Berry est hors circuit.

En complément, des solutions et, pour enrichir le débat, il faudrait que RFF réalise une étude comparativement orientée pour coupler le projet POCL avec le POLT, en incluant la desserte du Limousin. Le but est d'abandonner le barreau Poitiers-Limoges, très néfaste pour nous s'il se réalise, car c'est un véritable déménagement du territoire. RFF et les politiques doivent réagir et enfin comprendre que la solution de bon sens est que ce projet ne soit pas déclaré d'utilité publique. POCL plus POLT est la solution évidente et peut répondre à toutes les attentes du Limousin. Limoges-Paris via Châteauroux en deux heures, facile à faire et bien moins coûteux que le barreau Poitiers-Limoges. Nous évitons de saturer un peu plus la LN2 Bordeaux-Paris et la gare Montparnasse. Surtout, les 2 millions de voyageurs annuels estimés d'après nos études rendent le bilan socioéconomique du POCL exceptionnellement favorable et le plus rentable de tous les futurs projets de LGV.

Je veux dire à la CPDP que la LGV Poitiers-Limoges a trop de répercussions négatives sur le Berry et une partie du Limousin, pour que celle-ci ne prenne pas en compte la solution de faire réaliser par RFF une étude complémentaire pour un projet commun POCL-POLT. Châteauroux ne doit pas rester un cul-de-sac et l'axe Châteauroux-Limoges-Toulouse ne peut pas se réduire dans le futur à seules dessertes régionales voyageurs. Pour la suite, nous sommes inquiets, sachant que RFF et la SNCF ne cachent pas leur préférence pour le tracé Médiann, qui offrirait plus de gains de voyageurs, avec les 10 minutes en moins sur le trajet Paris-Lyon, que le modèle TGV français, vache à lait pour la SNCF, est remis à plat avec les hausses vertigineuses des prix des sillons, et que l'arrivée des opérateurs privés ne se fera pour eux que pour les seules dessertes juteuses. Inquiétude aussi pour le financement de cette LGV, avec la formule nouvelle mode de partenariat public-privé et du concessionnaire privé qui construit et exploitera les lignes plus de 40 ans. Oserons-nous demander aux

collectivités territoriales de financer entre 30 et 35 % une infrastructure nationale de 12 à 14 milliards d'euros ?

En conclusion, oui au TGV POCL pour sa variante Ouest, en veillant à ne pas absorber toutes les finances publiques au détriment du réseau classique, qui reste la base du transport ferroviaire. Le contexte économique et financier difficile ne doit pas arrêter la poursuite du maillage du réseau national à grande vitesse, comprenant la LGV POCL pour après 2020. N'oublions pas les autres transports de la vie quotidienne, tout aussi importants pour notre pays, la réalisation du réseau à grande vitesse va s'étaler sur 30 ans à venir. Il ne doit pas se faire aux dépens du réseau ferroviaire voyageur. Avec la LGV POCL, la France pourra conserver son triple A écologique, car avec un tel projet, c'est moins d'autos, moins d'avions, moins d'air pollué. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Bien.

Michel LANGUERRE, adjoint au maire d'Orléans : Bonsoir à tous. Je représente la ville d'Orléans. Je suis présent ce soir à Vierzon, parce que je veux partager avec vous la position de la ville d'Orléans et alimenter ainsi le débat. Nous avons vu que le POCL est un formidable outil d'aménagement qui permettra de connecter de nombreuses villes du Centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen. Il est en effet temps de combler ce vide ferroviaire, afin de doter à terme notre territoire de moyens modernes de transport et de communication. Sur ce point, nous nous en félicitons tous.

Cependant, contrairement aux objectifs clairement définis par le législateur, RFF, dans l'analyse qu'il nous présente ici, inclut un nouveau critère d'appréciation sur lequel il n'était pas sollicité : la réduction du temps de parcours entre Paris et Lyon, ce qui, nous en conviendrons, ne relève pas de la politique d'aménagement du territoire qui nous intéresse ce soir. Gagner 10 minutes sur un trajet Paris-Lyon au détriment d'une véritable politique d'aménagement ne nous paraît pas un argument recevable.

En effet, un gain de temps aussi faible et aussi incertain sur un trajet de près de 2h00 ne saurait constituer un argument décisif pour remporter la décision en faveur des scénarios Est et Médian, d'autant que le futur tracé, y compris dans les scénarios Ouest, sera plus rapide que la ligne actuelle.

Il est en effet nécessaire de s'orienter vers une approche plus large que la simple rentabilité et privilégier la proximité de la desserte des territoires. Je rappelle que l'agglomération orléanaise, si j'y ajoute Vierzon, Bourges, et je ne compte pas le Limousin et Clermont-Ferrand, cela représente plus de 600 000 habitants. Rappelons que la logique fondamentale de cette ligne voulue par les législateurs est celle de l'aménagement. Se prononcer pour les tracés Ouest, c'est répondre à cette demande tout en procédant au doublement de la ligne Paris-Lyon dans de bonnes conditions. Ce choix est fondamental et engage l'avenir de notre pays. Les tracés Ouest faciliteront l'articulation de la ligne POCL avec la future ligne POLT, grâce à une infrastructure à grande vitesse préexistante qui évitera de nombreux barreaux de raccordement qui traverseraient notre région. Il s'agit donc bien aujourd'hui d'investir pour demain.

Le député maire d'Orléans Serge Grouard a souhaité que le cahier d'acteurs d'Orléans soit rédigé en complet accord avec toutes les formations politiques qui composent la municipalité d'Orléans. Cela a été réalisé en excellente entente. Vous l'aurez bien compris, le territoire

orléanais dans son ensemble est favorable aux deux scénarios Ouest et Ouest-Sud, qui ont le soutien de la majorité des élus locaux, car ils sont les seuls qui répondent aux enjeux d'aménagement du territoire et de développement durable.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur Allary, quelques commentaires.

Thomas ALLARY : Nous pourrions revenir, peut-être, sur le lien entre le projet POCL, la ligne POLT existante et le barreau Poitiers-Limoges, pour bien préciser que ce qui a été dit tout à l'heure est entendu. Nous l'avons beaucoup entendu dans d'autres réunions déjà, donc c'est quelque chose que nous avons très clairement intégré et il a été dit que RFF et les élus politiques doivent s'en emparer. Les élus politiques doivent s'en emparer. RFF ne fait pas ce qu'il veut, il réalise des études dans le cadre de la loi.

Je veux juste vous expliquez maintenant, et très vite, pourquoi les éléments qui sont présentés ici ne prévoient pas de trafic vers le Limousin, ce qui ne signifie pas que nous ne voulons pas ou que nous ne pouvons pas, c'est juste le cadre de la loi. La loi dit qu'il existe la ligne existante, évidemment, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nous l'avons vu sur la carte. Elle dit qu'il existe un projet de ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, dont l'échéance est envisagée avant celle de POCL. Enfin, la loi dit qu'il y a POCL, nous voyons ici les quatre scénarios, dont la réalisation est envisagée après celle de Poitiers-Limoges.

Déjà, il faut bien voir que Poitiers-Limoges et POCL sont des projets qui ont des fonctionnalités différentes. Dans les objectifs qui ont été fixés, Poitiers-Limoges, c'est faire Paris-Limoges en 2h00 et c'est ouvrir le Limousin vers la façade Atlantique. POCL, c'est desservir les territoires du Grand Centre, Paris-Clermont en moins de deux heures et doubler Paris-Lyon, donc ce ne sont pas du tout les mêmes fonctionnalités.

Ceci dit, les deux projets ont-ils un lien ou pas ? Forcément, dans nos études, ils ne peuvent pas en avoir. Pourquoi ? Il faut voir déjà que POCL, le projet nouveau, est relié, dans tous les scénarios, à la ligne POLT. Nous entendons beaucoup, dans les débats : « Nous voulons un raccordement POCL-POLT ». Dans tous les scénarios, c'est prévu, donc dans tous les scénarios, nous avons bien des TGV qui circuleront directement de Paris à Châteauroux et, en fait, Châteauroux, nous y arrivons bien par la ligne POLT, donc le raccordement est prévu dans tous les cas. La question est effectivement au-delà. Nous n'avons pas prévu de trafic qui irait vers Limoges. Pourquoi ? Parce qu'en ordre de grandeur, pour suivre un TGV jusqu'à Limoges, cela veut dire 2 h 30 de temps de parcours. Par Poitiers-Limoges, censé être réalisé, c'est deux heures. Les modèles de trafic diront très clairement que le voyageur prend le trajet par deux heures, il ne prend pas le trajet pas 2 h 30. Donc, de ce point de vue, nous n'aurions pas de trafic supplémentaire.

Imaginons que pour une bonne ou une mauvaise raison, le projet Poitiers-Limoges ne se fasse pas ou soit décalé et donc, nous desservons Limoges par POCL et POLT. Le gain de trafic est similaire suivant les scénarios, donc il ne discrimine pas les scénarios, par rapport aux éléments que nous pouvons présenter, puisque l'apport est le même dans tous, avec un petit bémol pour le scénario Est qui est quand même beaucoup plus décalé et nous avons un quart d'heure de plus en temps de parcours. Sur les trois premiers, Ouest-Sud, Ouest et Médian, nous sommes exactement sur le même temps de parcours.

Maintenant, en termes d'ordre de grandeur, nous entendons parler des fois de 1 à 2 millions de voyageurs concernés vers Limoges, je crois d'ailleurs que c'est plutôt de l'ordre de

grandeur de 1, il ne faut pas le comparer à 5 ou 6 millions de voyageurs nouveaux. Cela, c'est le trafic total, 1 million de voyageurs vers Limoges, donc, il faut le comparer aux 40 millions de voyageurs qui circuleraient sur la ligne POCL, sur toutes les destinations offertes. Autrement dit, même si nous allons au bout de ce raisonnement et que nous intégrons ces trafics, nous n'allons pas bouleverser la socioéconomie du projet POCL, dans tous les cas, nous allons rester sur des données dont les ordres de grandeur sont déjà indiqués dans nos éléments.

Voilà ce que je voulais dire sur pourquoi ces éléments aujourd'hui ne sont pas raccordés et dire que s'ils étaient raccordés, il ne faut pas croire que cela change le projet et la comparaison entre les scénarios.

A été aussi évoquée la rentabilité du projet. Je voudrais préciser que le projet POCL n'est pas du tout rentable, tout le projet ferroviaire, d'ailleurs, en général, mais POCL comme les autres, dans aucun des scénarios, n'est rentable, c'est-à-dire qu'il ne s'autofinance pas, il ne rapporte pas d'argent. Au contraire, je vous ai montré tout à l'heure que sur les 12 à 14 milliards qu'il coûterait, 9 à 12 milliards devraient être sollicités en subventions publiques. Donc, le projet ne s'autofinance pas et ne rapporte pas d'argent. Nous sommes clairement dans l'application d'une politique publique de transport, nous ne sommes pas du tout dans un projet financier.

D'ailleurs, il était évoqué tout à l'heure la soi-disant préférence de RFF pour le scénario Médian, que je récusé à nouveau. Si nous voulions suivre le seul raisonnement financier, RFF, je vous l'ai dit, d'après ses statuts, apporte un financement qui vient du nombre de voyageurs nouveaux. Autrement dit, RFF apporte moins d'argent dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest. Si vraiment RFF raisonnait en termes financiers, RFF a beaucoup plus intérêt aux scénarios Ouest-Sud et Ouest. Dans ces scénarios, il ne s'endette pas, ce sont les collectivités publiques qui le font. Donc, vraiment, RFF n'a pas de préférence et RFF ne raisonne pas en termes financiers.

Il a été évoqué et je voulais aussi y revenir, que certains scénarios chercheraient à gagner 10 minutes de temps de parcours et que cela aurait été un objectif ajouté par RFF. RFF n'a jamais ajouté cet objectif à la lettre de commande du ministre. RFF a réalisé, a élaboré des scénarios qui évitaient les contraintes environnementales de la forêt d'Orléans et de la Sologne. C'est comme cela que ces scénarios Médian et Est, avec en plus le problème du franchissement de la Loire pour le scénario Est, ont été dessinés. De par leur géographie, ils permettent un temps de parcours de 10 minutes en moins. Nous n'allons pas faire exprès de monter le temps de parcours et s'en priver, mais ce n'était pas l'objectif de ces scénarios.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur le Député.

Jean-Claude SANDRIER, Député du Cher : Monsieur Allary, je dois vous féliciter, vous faites un exercice d'équilibriste extrêmement phénoménal, c'est-à-dire de nous expliquer que le tracé Médian, enfin les tracés Est, étaient les moins chers, où il y avait le plus de voyageurs et que ceux-là seulement pouvaient nous emmener vers Roissy et Lille, et il a ajouté : « Mais, choisissez, aucune décision n'est prise ». J'avoue que c'est un exercice assez extraordinaire, vous nous expliquez que les tracés Est sont les meilleurs et à nous de vous expliquer que Ouest et Ouest-Sud seraient mieux.

D'abord, je vous fais remarquer que, concernant les tracés Ouest et Ouest-Sud, la majorité des débats publics que vous avez faits, la majorité des cahiers d'acteurs qui ont été rendus, les trois-quarts des élus qui se sont prononcés l'ont fait pour les tracés Ouest-Sud et Ouest, et il y

a probablement des raisons pour cela. Les raisons sont simples, c'est que la SNCF demande le doublement de cette ligne, certes, mais sa vraie utilité est de desservir un maximum de territoires et un maximum de nos compatriotes. Pour cela, elle doit forcément penser aux interconnexions. Nous ne pouvons pas oublier une interconnexion qui se relierait, par la ligne POLT, à 5 millions d'habitants, à 30 départements, directement ou indirectement, qui ferait un maillage ferroviaire avec huit grandes régions. Nous ne pouvons pas oublier cela.

Deuxièmement, vous nous dites de nous prononcer, par rapport à la rentabilité de cette ligne, par rapport au coût de cette ligne, et vous avez raison, mais je ne vois pas pourquoi, sur cet axe POCL, il faudra se prononcer en fonction de ces critères et qu'entre Poitiers et Limoges, ces critères, nous nous en fichions complètement. Vous êtes donc obligés de prendre en compte la ligne Poitiers-Limoges, parce que bien qu'elle soit dans la loi, quand nous montons à Paris, on nous explique que, de toute façon, cette ligne ne se fera pas. Je ne le sais pas, si elle se fera ou non, mais elle doit entrer dans le débat public, pour la bonne raison qu'elle a un coût : 2 milliards d'euros. Ce coût pourrait peut-être être mieux utilisé, quand nous savons qu'il fera faire à la SNCF un déficit de gestion de fonctionnement de cette ligne. La SNCF ne sait pas rentabiliser cette ligne. Or nous voyons bien qu'en ajoutant 1 million de voyageurs, que vous le vouliez ou non, qui viendrait de cette ligne sur la ligne POCL, en utilisant l'argent qui va être utilisé pour investir, puis permettre à la SNCF de renforcer sa rentabilité sur la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon en évitant d'avoir un déficit sur Poitiers-Limoges, je trouve qu'il y a une réflexion judicieuse.

Monsieur le Président, nous ne sommes pas à la périphérie du problème quand nous parlons de POLT et des autres territoires que doit desservir cette ligne POCL. Nous sommes en plein cœur du problème et ce que je souhaite, et c'est ce qu'ont vu tous les élus qui demandent les tracés Ouest-Sud et Ouest, je demande que nous prenions en compte cette question. Elle est fondamentale pour nos territoires, elle est fondamentale pour nos finances, elle est même fondamentale pour la SNCF. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Simplement, je confirme que nous entendons bien tout cela et qu'encore une fois, dans nos comptes rendus et bilans du débat public, croyez-moi, tout ceci ne sera pas oublié.

Jean-Claude LECHELON, membre d'associations naturalistes : Il y a plusieurs thématiques, le côté économique, le côté finances. Je regrette que le PowerPoint sur l'environnement ne soit pas très précis. Ce sera à Bourges dans peu de temps, mais c'est tout de même un peu saucissonné. Je participe aux réunions depuis un an et demi, à peu près, je vais aussi à Bourges au niveau du Plan Local d'Urbanisme, où d'ailleurs la gare hypothétique n'a jamais été envisagée. C'est une première chose.

Je m'interroge : RFF est déficitaire, le TGV ne représente que 10 % des usagers de la SNCF, alors que tous les élus l'ont dit, ils connaissent bien le problème, nous sommes quand même en grand souci par rapport aux interrégions, même aux trains régionaux, en ce moment, avec le nouveau cadencement. C'est vrai que je pourrais discuter tous les points, mais je vais laisser un peu de temps de parole aux autres, parce que je vois qu'il y a des soucis. Vous parlez du Grenelle, mais je suis désolé, avec le Grenelle, des parcs naturels nationaux, notamment celui dans l'Allier qui pose de gros problèmes, nous en parlerons peut-être à Bourges, mais quand nous parlons du Grenelle, je ne veux pas trop m'étendre dessus, mais il y a aussi le problème du foncier. En ce moment, 75 000 ha, soit à peu près dix fois la superficie de Paris, disparaissent tous les ans, dix fois plus que dans les années 50, dans

l'urbanisation et ce genre d'équipements. Peut-être faudrait-il s'interroger, au niveau du débat, peut-être aurait-il fallu argumenter par rapport à l'aménagement du territoire et au logement. C'est une chose importante.

J'ai l'impression que tous les trajets n'ont pas été définis, comme à Bourges l'autre fois, et je ne suis pas certain que les gens aient bien compris, notamment pour les quatre parcours dans le Cher, l'impact sur l'environnement. Il y a un parc naturel dans le Sancerrois, un autre en Sologne, qui a été abandonné, il y a la zone Natura 2000 dans la vallée de l'Yèvre. Nous en reparlerons à Bourges, mais il me paraît important de parler du bruit, par exemple. Un TGV qui passe toutes les dix minutes, cela fait du bruit et c'est quelque chose qu'il faut aussi aborder.

Michel GAILLARD : D'accord. Je rappelle que Bourges sera une réunion sur les milieux naturels, donc la dimension nature, et qu'à Gien, il y aura aussi une réunion environnement sur les aspects humains et agriculture notamment, comme le problème de la captation de terres pour faire ces projets.

Didier FLEURET, maire adjoint de Châteauroux : Merci, Monsieur le Président. Je représente le sénateur-maire Jean-François Mayet. La ville de Châteauroux, et derrière elle tout le département de l'Indre, se positionne très clairement en faveur du tracé Ouest-Sud passant près de Vierzon, avec un raccordement de la future LGV à la ligne existante POLT. Ce projet permet d'irriguer un maximum de territoires régionaux du Centre de la France, notamment jusque-là non desservis par les principales infrastructures ferroviaires.

Il représente également une alternative financièrement raisonnable au barreau Poitiers-Limoges, dont l'opportunité s'avère aujourd'hui plus que contestable. Châteauroux, comme les autres métropoles régionales du Centre Auvergne, ne peut passer à côté de l'opportunité de voir arriver la ligne à grande vitesse dans l'Indre ou dans un proche périmètre, car elle souhaite s'ouvrir au territoire national et notamment aux deux grands pôles d'activités français que sont Paris et Lyon, pour maintenir son dynamisme économique et faire progresser sa courbe démographique.

La LGV peut donc apporter beaucoup à l'Indre, mais qu'est-ce que l'Indre peut apporter à RFF et à la SNCF ? Tout d'abord, un aéroport situé à 1 heure de Paris, qui permettrait, en se développant, d'accueillir des vols intérieurs et extérieurs et ainsi de donner de l'air aux aéroports parisiens saturés que sont Orly et Roissy. Grâce à une ligne à grande vitesse entre Châteauroux et Paris, la clientèle bénéficierait ainsi d'une desserte rapide et pratique. Deuxièmement, une nouvelle clientèle professionnelle d'entreprises nationales installées dans le département, dont certaines sont très pourvoyeuses de nuitées. Nous pouvons compter sur une clientèle d'affaires internationale, avec le nombre de groupes étrangers déjà installés dans l'Indre, comme Barilla, Aris, Arc International ou Guinard Centrifugation et bientôt, notre grande plateforme chinoise européenne, qui se développera sur 800 ha, avec 4 000 emplois agréés.

À cela, s'ajoute une clientèle sportive non négligeable. À titre d'exemple, la ville accueillera bientôt le Centre Européen de Tir, géré par la Fédération Française de Tir, qui représentera pour l'Indre plus de 40 000 nuitées par an, une clientèle étudiante, avec la création d'écoles d'ingénieurs à recrutement national et une clientèle touristique qui vient visiter notre Berry, dont le pays de George Sand ou les étangs de la Brenne.

Le raccordement du POLT au POCL, plutôt que la création d'un barreau Poitiers-Limoges en projet, est la bonne solution. C'est une solution alternative à la desserte du Limousin, avec un

parcours compétitif entre Paris et Limoges. Les territoires du Sud du POLT pourraient bénéficier ainsi du raccordement et opérer un vrai désenclavement, avec un raccordement possible qui permettrait une liaison de Limoges et Châteauroux vers Paris, mais aussi vers Lyon. L'avantage de ce projet : inclure Limoges dans le tracé en plaçant cette capitale régionale à deux heures de Paris et faciliter son accès à Lyon, alors que le barreau Poitiers-Limoges représente un coût écologique et financier à 2 milliards d'euros, non raisonnable.

La ville de Châteauroux soutient donc le projet POCL qui doit être pensé dans une logique d'harmonisation et d'intégration de tous les territoires, et en priorité ceux dont les perspectives de développement demeurent fragiles et qui manifestent le besoin absolu de se désenclaver. D'où la nécessité d'un tracé qui desservirait le plus de territoires possibles et qui intégrerait le plus de dessertes de grandes villes du Centre Auvergne possible, tout en étant économiquement pertinent dans son coût et dans les recettes qu'il pourra engendrer. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Très rapidement, je voulais rebondir sur les propos de Monsieur Sandrier, pour bien confirmer. Nous entendons, depuis le début du débat, des positions favorables aux scénarios Ouest-Sud et Ouest, et nous n'avons aucune peine à les entendre. Oubliez cette idée que RFF a déjà fait son choix et discutons vraiment de tous les éléments qui sont sur la table. À nouveau, si nous étions venus en débat sans ces éléments chiffrés, vous nous l'auriez à juste titre reproché. Donc, il est normal que, pour débattre, nous proposons des éléments chiffrés, avec tout le caractère imparfait qu'ils peuvent présenter aussi. Il y a des hypothèses derrière et nous pouvons tout à fait en discuter, mais à partir du moment où nous avons donné cela, nous avons livré les éléments au débat, nous n'avons pas de décision et nous ne disons pas : « Prenez le scénario le plus rentable ». Nous avons plusieurs débats publics qui se sont soldés par une décision de poursuivre le projet sur la base de scénarios qui n'étaient pas les plus « rentables », socioéconomiquement en tous cas, puisque financièrement, ce n'est pas le cas de toute façon. Donc, vraiment, nous n'avons pas de souci avec cela, y compris, je le dis une dernière fois, sur l'aspect intégrer POLT, évoquer le Poitiers-Limoges en coordination. À nouveau, le problème est au niveau du législateur. Certains élus, dans l'Indre en particulier, ont saisi sur ce sujet le Président de la République et les ministres concernés. Nous sommes extrêmement attentifs à la réponse qui sera apportée et nous évoluerions en même temps que l'éventuelle évolution de position du législateur. Là-dessus, nous restons donc tout à fait ouverts et à l'écoute de tout ce qui se dit.

Un petit point très rapide ensuite sur le volet environnemental. J'ai bien compris qu'il n'avait peut-être pas été assez précisé et, en plus, dans tous ses volets, donc nous ne pourrions pas tout creuser. Nous allons vite faire ensuite un petit zoom avec Sylvain Caillot sur la région.

Je voulais juste dire un petit mot avant sur l'aspect Grenelle. Effectivement, dans la loi Grenelle, il y a bien plus que des objectifs de transport. Pourquoi existe-t-il dans la loi Grenelle un programme de ligne à grande vitesse ? C'est aussi, il ne faut pas l'oublier, parce que le transport ferroviaire, la grande vitesse en particulier, est un des meilleurs sur le plan énergétique, sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. En l'occurrence, nous avons réalisé une première évaluation carbone des grands scénarios proposés pour le projet POCL et il permet d'économiser des émissions de gaz à effet de serre. Il répond donc en cela à un enjeu Grenelle. Nous voyons sur cette diapositive que nous sommes, entre la production pendant la construction et les économies pendant l'exploitation, sur une économie de gaz à

effet de serre de 7 à 14 millions de tonnes équivalent CO₂. Nous répondons donc bien à l'enjeu Grenelle de lutte contre le changement climatique, en l'occurrence.

Sylvain CAILLOT, RFF : Pour les enjeux environnementaux en région Centre, nous avons demandé à tous les organismes compétents, les régions, l'ONF, les associations, et avons récupéré auprès de tous ces acteurs, chacun dans sa compétence, gestion de l'eau, gestion des espaces naturels, etc. Nous avons donc été le plus exhaustifs possible, nous avons recueilli toutes les données et nous avons compilé tout cela dans un système, en essayant de différencier les enjeux forts en termes d'impact environnemental et de hiérarchiser tout cela pour pouvoir tout sommer. Un des sortants – ce n'est pas le seul, il y a aussi l'analyse d'environnementalistes – est cette carte d'enjeux hiérarchisés. Vous voyez sur cette carte les options de passage envisagées. Nous représentons tous les scénarios de manière indifférenciée, mais vous pourrez reconnaître les différentes options de passage.

Dans la Région Centre, tout au Nord, il y a la zone de la Beauce ; en descendant, la vallée de la Loire, au droit d'Orléans, avec des enjeux assez forts en termes de milieu humain, la population de l'agglomération d'Orléans et le franchissement de la Loire, avec le Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'Unesco ; le vaste massif de la Sologne, grande zone de forêts et de milieux humides, classé au niveau européen en tant que zone Natura 2000, qui a fait l'objet d'un document d'objectifs qui recense toutes les espèces présentes et dont une grande partie sont protégées au niveau européen ; dans la zone du Berry, il y a aussi des enjeux importants, autour de l'agglomération de Bourges, nous retrouvons du bâti périurbain et il faut être prudent sur l'insertion de la ligne ; il y a les enjeux de Champagne berrichonne, toute la vallée du Cher ; au niveau du site de Nevers, le bec d'Allier, donc, dans tous les scénarios où nous nous approchons de Nevers, il faut penser au bec d'Allier ; la vallée de la Loire, mais en général, nous la retrouvons quasiment dans tous les scénarios parce qu'elle traverse tout le territoire que nous voulons irriguer ; le Pays Fort, au Nord de Bourges, une zone de collines et de forêt. Plus anecdotique, puisque nous ne proposons pas d'option de passage dans ce secteur, il y a aussi la vallée du Loing, plus proche de Paris ; par contre, moins anecdotique, la forêt d'Orléans qui est un vaste massif forestier avec des zones humides et qui bénéficie du même niveau de protection que la Sologne.

Michel GAILLARD : Merci.

Mounir LYAME, habitant de Vierzon : Bonsoir. Je vais reprendre les quatre objectifs du projet, relier Orléans à la grande vitesse, desservir Bourges et les villes du Grand Centre. Il y avait aussi mettre clairement à deux heures de Paris et doubler l'axe Paris-Lyon.

Quand nous prenons la carte, j'ai pris le document distribué à l'entrée, c'est très simple : vous prenez les quatre scénarios, la majorité des 13 villes citées sur la carte sont directement concernées et se sont prononcées sur les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Il est plus facile de répondre aux enjeux d'aménagement du territoire, de desserte de ces territoires via les scénarios Ouest et Ouest-Sud, plutôt que d'arranger les villes de Moulins et Nevers concernées par le Médian. Il n'y a pas la carte, mais peut-être faudra-t-il la mettre par la suite lorsque, Monsieur Allary, vous répondrez, pour que nous voyions bien toutes ces villes du Grand Centre situées le long des scénarios Ouest et Ouest-Sud.

Ensuite, il ne s'agit pas simplement de doubler l'axe Paris-Lyon, il y a aussi la question de l'aménagement du territoire. Le réseau ferroviaire est organisé en réseau, cela implique la question de la cohérence et ne pas envisager la question du réseau classique dans le cadre du projet POCL est simplement une erreur. Je pèse mes mots : c'est une erreur. Dois-je vous rappeler que la loi Grenelle donne la priorité à la régénération des lignes classiques ? Cela

veut dire qu'il n'y a pas de concurrence dans le temps ou dans le financement entre la régénération des lignes classiques et la réalisation d'une ligne à grande vitesse comme le POCL. Le lien est direct avec deux lignes classiques, la transversale Nantes-Lyon et la radiale Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Je suis désolé de revenir là-dessus, mais en même temps, c'est normal, puisque sur la question du barreau de Poitiers-Limoges, je vais en parler parce que, Monsieur Allary, vous avez dit des choses avec lesquelles je ne suis pas forcément en phase. L'apport de voyageurs du Limousin, vous avez dit qu'il ne faut pas comparer le 1 million par rapport aux 40 millions sur le projet POCL. Non, nous disons qu'il y a 1 million de voyageurs supplémentaires qui viendraient du Limousin pour favoriser les coûts socioéconomiques de POCL, donc ils viendront s'ajouter non pas dans ces 40 millions, mais dans les 5 ou 6 millions en fonction des projets. Vous avez compté 1 million de voyageurs supplémentaires sur le barreau Poitiers-Limoges. Je ne fais qu'une simple opération, je les reporte de Poitiers-Limoges vers POCL, c'est tout ce que je fais et je m'appuie sur vos études concernant le barreau Poitiers-Limoges.

Ensuite, vous avez dit : « Nous allons raisonner par l'absurde, nous avons dit que ce barreau Poitiers-Limoges ne se fait pas ». Donc, il viendra alimenter en voyageurs les scénarios Ouest et Ouest-Sud et les temps de parcours ne seront pas les mêmes si nous faisons du Limoges-Paris via Ouest ou Ouest-Sud que via le scénario Médian, pour la simple et bonne raison que le raccordement le plus juste, le plus efficace est Ouest-Sud. Aller chercher dans le scénario Médian du Limoges-Paris via Bourges vous fait dévier de Vierzon à Bourges et ce temps de parcours, il faut le compter, donc ce n'est pas la même chose.

Enfin, vous faites d'une pierre trois coups avec le projet POCL en associant les lignes classiques. Vous faites Paris-Orléans-Clermont-Lyon, POLT vient en soutien du POCL, puisque, directement, sont concernés 5 millions d'habitants et 32 départements, et aussi, à noter, entre Nantes et Lyon, vous mettez la moitié de cette transversale en ligne à grande vitesse, entre Vierzon-Bourges et Lyon, ce qui favorise le report modal qui va forcément améliorer la rentabilité des scénarios Ouest et Ouest-Sud. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Corinne OLLIVIER, Syndicat des Cheminots CGT de Vierzon : Bonjour. J'ai eu peur un moment que les femmes n'aient plus le droit à la parole, mais je suis rassurée.

Michel GAILLARD : Il suffit qu'elles lèvent la main.

Corinne OLLIVIER : Tout d'abord, pour la CGT, il faut sortir du simple débat sur le tracé de la nouvelle LGV et replacer les enjeux sur l'aménagement du territoire, les enjeux en termes de développement économique, d'activités industrielles et d'emplois et de l'état du réseau ferroviaire dans nos régions. En clair, la CGT ne se laissera pas enfermer dans le débat politique ambiant.

Concernant l'aménagement du territoire, il ne peut y avoir une France à deux vitesses, ce qui passe par le désenclavement de nos territoires. Il y a nécessité de renforcer et moderniser les dessertes ferroviaires de nos régions, dans le cadre d'un véritable service public sous maîtrise et contrôle public accessible à tous. Le développement des transports voyageurs et marchandises doit répondre aux besoins des populations et des usagers. Participer à l'aménagement du territoire et au développement industriel, et non pas répondre

uniquement aux besoins du capital. Nous avons besoin d'un maillage fort dans le cadre d'un réseau unique et d'une cohérence et continuité territoriale. Aujourd'hui, dans nos territoires, il y a nécessité de rénover et moderniser les lignes ferroviaires existantes, tant il y a des besoins urgents, nombreux ralentissements dus au mauvais état de l'infrastructure par exemple.

Nous ne pouvons donc aborder le projet POCL sans au préalable parler de POLT, Paris-Orléans la Souterraine-Limoges-Toulouse. Non seulement POLT doit être réactivé et mis en œuvre rapidement comme un élément essentiel du maillage du réseau et intégré à tout nouveau projet de maillage éventuel comme POCL, mais POLT permet aussi de désenclaver le Sud de l'Auvergne, notamment le Cantal, car tous les tracés du POCL font de Clermont-Ferrand un cul-de-sac, ce qui pose aussi l'avenir de la ligne Clermont-Neussargues-Béziers. Il y a aussi besoin de rénover et renforcer les transversales, comme Bordeaux-Lyon-Genève et je rappelle également la Nantes-Lyon, qui est toujours d'actualité.

Sur les financements, aussi, nous réaffirmons avec force notre totale opposition au PPP, partenariat public-privé, les collectivités et les contribuables devenant pour des années de véritables vaches à lait pour les grands groupes du BTP. D'où la nécessité de créer un pôle financier public. Le débat, ce n'est pas d'être pour ou contre le TGV, le débat dans lequel certains voudraient nous cataloguer dès que nous avons une approche différente. Pour la CGT, nous ne pouvons partager l'attitude opportuniste de certains élus, dont la seule préoccupation est de voir arriver un TGV dans leur ville, peu importe si cela se fait au détriment d'autres lignes, d'autres territoires.

À la CGT, nous avons une vision globale de l'aménagement du territoire, de tous les territoires. Pour nous, c'est bien à partir d'un renforcement du service public ferroviaire dans nos territoires que ce projet POCL pourra trouver toute sa pertinence. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Madame.

Michel CANIAUX, délégué général d'ALTRO : Merci. Altro regroupe 35 collectivités de l'arc Atlantique et du Massif central. J'aimerais que nous sortions un peu de France et que nous allions en Espagne. Là-bas, il existe un autre modèle de grande vitesse et aujourd'hui, nous sommes restés dans un modèle qui n'est pas satisfaisant, puisqu'on nous parle de faire la course pour cinq minutes et les dessertes ne sont pas non plus satisfaisantes.

Que se passe-t-il en Espagne ? En Espagne, plutôt que la vitesse, ils privilégient la régularité. Cela veut dire que les TGV sont capables de rouler à 300 km/h, mais qu'ils peuvent, quand il n'y a pas de retard, rouler à 220 et donc avoir des garanties au niveau du service, c'est-à-dire de rembourser les voyageurs dès qu'il y a plus de cinq minutes de retard. C'est une politique où, pour la vitesse, ils n'en sont pas à cinq minutes près et le système marche.

La deuxième chose est au niveau des dessertes. C'est intéressant, nous allons prendre la ligne Paris-Cordoue-Séville. Sur cette ligne, nous voyons qu'il y a deux villes moyennes, Ciudad Real, à 170 km et 50 minutes de Madrid, et Puertollano, à 1 h 10 et environ 210 km de Madrid, qui a 50 000 habitants. Ces deux villes sont desservies par 21 allers-retours, dont 10 TGV grande vitesse, qui vont sur Cordoue-Séville.

Michel GAILLARD : Comment cela se rattache-t-il au sujet qui nous réunit ce soir ?

Michel CANIAUX, ALTRO : Le sujet est qu'il y a d'autres modèles de grande vitesse que celui qui nous est proposé là, qui sont plus avantageux pour les territoires. J'arrive justement à la conclusion qui est de dire que si nous transposons au scénario le plus avantageux en termes d'aménagement du territoire, qui est soutenu par une trentaine de collectivités, nous l'avons dit, c'est-à-dire l'Ouest-Sud, nous aurions Vierzon avec 10 allers-retours, Bourges avec 15 allers-retours, Nevers avec 8, Moulins avec 14 et Orléans serait desservie par des Paris-Lyon qui marqueraient l'arrêt à Orléans, donc qui renforceraient la desserte.

Enfin, dernière chose, nous voyons bien que c'est une histoire de modèles, qu'il n'y a pas un seul modèle, il y en a plusieurs. Ce qui est un peu dommage, c'est qu'aujourd'hui, les dessertes sont calquées sur le modèle français, qui n'est pas vraiment généreux. Nous savons que l'Espagne est en crise. J'ai regardé pour le prochain service, bien que ce soit un pays en crise, elle a maintenu sa desserte ferroviaire de la même intensité.

Enfin, dernière chose, on nous parle de cinq minutes qui font exploser les chiffres de trafic. Nous avons gagné, sur la ligne classique Poitiers-Limoges, 25 minutes. Malheureusement, entre Poitiers et Limoges, le trafic n'a pas explosé, il n'y a toujours que 10 personnes qui font le parcours de bout en bout. On va me dire que tout cela n'est pas comparable. Néanmoins, nous voyons bien que si, avec 25 minutes, nous n'arrivons pas à augmenter le nombre de voyageurs, alors, 5 minutes...

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Bien. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : J'ai bien noté tout ce qui a été dit tout à l'heure, par Monsieur qui habite Vierzon, sur l'aménagement du territoire, la cohérence du réseau, la priorité pour l'existant, le lien avec POLT, etc. Je voulais revenir sur les deux points techniques qui ont été évoqués, sur l'apport éventuel de voyageurs du Limousin. Je parlais effectivement d'un ordre de grandeur de 1 million de voyageurs dans la zone de Limoges, à comparer à la quarantaine de millions de voyageurs qui circuleraient sur POLT. Le nombre de voyageurs nouveaux permis par le projet Poitiers-Limoges, ce n'est pas que Limoges. Il y a justement l'ouverture sur la façade Atlantique, il y a d'autres types de trafics qui ne pourraient pas du tout être traités par POCL. Quand je parlais du million, je ne parlais pas du tout de voyageurs nouveaux permis par Poitiers-Limoges, mais du potentiel de desserte de Limoges depuis Paris. Nous sommes bien sur un projet radial Nord-Sud Paris province. Donc, je confirme bien ce que j'ai dit.

Entre les scénarios Ouest, Ouest-Sud et Médian, à ce stade des études, je maintiens le fait que le temps de parcours pour Châteauroux, et donc pour Limoges, est le même à cinq minutes près. Nous le voyons ici, sur les scénarios Ouest-Sud et Ouest, le TGV irait donc jusqu'au Nord de Vierzon et nous voyons le petit raccordement appelé Nord-Vierzon, qui lui permettrait de retrouver la ligne existante, puis d'aller jusqu'à Châteauroux. Dans le scénario Médian, nous aurions le TGV qui utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'à Bourges. Au-delà, il irait à Bourges et utiliserait le barreau Bourges-Châteauroux pour aller jusqu'à Châteauroux. Nous avons donc plus de sections à grande vitesse quand nous allons jusqu'à Bourges et nous avons cinq minutes d'écart de temps de parcours. Donc, je maintiens vraiment l'équivalence des temps de parcours pour Châteauroux et pour Limoges. Par contre, nous avons bien vu aussi que ce type de desserte conduit à shunter Vierzon, d'où la diminution de la desserte possible depuis Paris pour Vierzon dans ce scénario.

Je voulais revenir aussi sur un point qui a été évoqué, le fait que Clermont était en cul-de-sac avec POCL. De toute façon, Clermont est en cul-de-sac aujourd'hui, nous n'avons pas de train qui va directement de Paris jusqu'au Sud de Clermont. Nous avons dans tous les cas des correspondances avec, ensuite, d'autres types de dessertes vers Nîmes, vers Neussargues, etc. Ce sera donc exactement la même chose, sauf que le gain de temps de parcours jusqu'à Clermont se retrouverait forcément dans l'ensemble du trajet avec correspondance jusqu'au Sud de Clermont.

Un tout petit mot sur l'intervention de Michel Caniaux, pour Altro. Je sais qu'il existe d'autres modèles, dont nous pouvons parler sans aucun problème, mais je trouve un peu dommage de faire rêver les salles en évoquant 10 à 14 allers-retours pour Moulins ou Vierzon. La desserte ferroviaire en général, grande vitesse en particulier, repose sur des potentiels de trafic qui eux-mêmes reposent quand même sur la population concernée par la desserte. Que ce soit très clair. C'est la SNCF, et éventuellement ses concurrents, qui mettrait en œuvre la desserte à l'horizon de mise en service du projet. Nous n'avons fait que bâtir des hypothèses de desserte, qui sont bâties sur un seul impératif ; savons-nous, ou pas, remplir assez de trains de façon viable pour un opérateur ? En ayant ce type de raisonnement, nous ne remplirons jamais 14 trains pour Moulins, comme je l'ai entendu.

Michel GAILLARD : Bien. Monsieur le maire, vous voulez intervenir ?

Serge GODARD, maire de Clermont-Ferrand : Bonsoir. Le projet POCL est né au départ d'une nécessité d'une nouvelle liaison Paris-Lyon, entre deux capitales importantes. Très rapidement, nous nous sommes aperçus, en cherchant un autre trajet entre Paris et Lyon que les trajets traditionnels par l'Est, qu'il fallait passer par le Centre de la France. Ainsi, le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon est devenu également un projet d'aménagement du territoire et pas seulement un projet de transport.

Je crois que nous ne pouvons pas éviter cet aspect et surtout, quand nous regardons différents impératifs, aménagement d'une part, temps de parcours d'autre part et points de liaison enfin, nous nous apercevons que les deux objectifs ne sont pas incompatibles, à condition que nous y mettions un peu du nôtre. Je crois qu'y mettre du nôtre, cela veut dire prendre en considération les besoins. Paris-Lyon sont les deux points d'extrémité de cette ligne, sur laquelle il y a deux autres agglomérations importantes, de l'ordre de 500 à 600 000 habitants, Orléans et Clermont-Ferrand. Ces deux agglomérations ont la nécessité d'être desservies de la même manière, toutes les deux, convenablement.

Quand nous examinons les différents projets qui nous sont présentés ici, nous nous apercevons que pour aller de Paris à Clermont par le train, aujourd'hui, nous mettons plus de temps que nous en mettons pour aller de Paris à Marseille, tout le monde le sait. Clermont est plus loin que Marseille, par rapport à Paris, donc moins de 2h00 est un résultat qui ne peut qu'être satisfaisant, dans tous les cas de figure.

Par contre, il en va tout autrement pour la liaison avec Lyon. Clermont est une métropole importante, 500 à 600 000 habitants pour la plaque urbaine, 5 000 chercheurs dans nos laboratoires, 7 écoles d'ingénieurs, 35 000 étudiants dans les facultés, des entreprises de très haut niveau qui se développent à Clermont. Ces entreprises ont besoin de travailler avec la capitale lyonnaise voisine. D'ailleurs, elles travaillent avec cette capitale, mais elles ont beaucoup de difficultés parce que les liaisons avec Lyon, mises à part autoroutières qui vont encore peut-être s'améliorer, sont difficiles. Il est indispensable que Clermont puisse se tourner vers Lyon. De même, il est indispensable que Lyon se tourne vers Clermont. D'ailleurs, la capitale lyonnaise a bien fait savoir, par la voix de son maire Gérard Collomb,

qu'il était intéressé par cette liaison la plus proche possible vers Clermont, c'est-à-dire qu'il était en phase avec les Clermontois sur le parcours Ouest-Sud. Il a dit d'autant plus que, pour Lyon comme pour Clermont, l'ouverture directe vers l'Ouest ne peut se faire que par un passage proche de Clermont d'une ligne à grande vitesse. Quand je dis proche, c'est 60 ou 70 km, nous ne sommes pas d'une exigence folle, d'ailleurs cela ne correspondrait à rien, mais de là à nous mettre une gare d'interconnexion qui serait située quelque part 30 km au Sud de Nevers et que nous puissions dire que c'est une gare d'interconnexion pour l'Auvergne, ce n'est évidemment pas possible, personne ne pourra le croire.

Voilà tout ce que je voulais dire, pour bien réaffirmer la volonté clermontoise, des Clermontois, de soutenir le projet Ouest-Sud. Pour l'instant, c'est le seul qui puisse réellement remplir son rôle d'aménagement du territoire.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Michel AUFAUVRE, citoyen : Merci. Madame ne pouvait pas avoir le micro, je suis pareil. Depuis le début, en tant que citoyen, je suis un simple citoyen, mais, Monsieur Allary, je dois vous dire que votre présentation, pour moi, à partir du moment où vous avez présenté le tableau, je me suis demandé pourquoi j'étais ici. En fait, il n'est pas discutable. Il n'y a que deux projets, Médian et l'autre. Quand nous voyons la valeur actualisée, qui est de 1,1 d'un côté et de 10,6 de l'autre, il est ridicule de défendre les deux autres projets. Donc, je suis très court, je dis que dans la présentation, pour moi, les dés étaient pipés. Ce n'est pas cela, faire un débat. En tant que citoyen, je me sentais profondément méprisé. Voilà, j'ai dit ce que je voulais dire, maintenant je n'ai plus d'autres choses à dire.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Monsieur Allary, cela mérite une réaction.

Thomas ALLARY : Oui, je vais répondre très vite parce que, que n'aurions-nous pas entendu si nous ne présentions rien ? Nous venons débattre, il faut bien donner quelque chose à débattre. Nous venons donner le résultat de nos études. Nous n'allons pas faire exprès de mettre le même chiffre, pour dire quoi, d'ailleurs ? Les scénarios ne sont pas les mêmes, ils n'apportent pas la même chose en termes d'études. Les scénarios n'apportent pas la même chose en termes socioéconomiques, en termes quantifiés, ils ne coûtent pas le même prix, en termes quantifiés, ils n'ont pas la même capacité d'autofinancement, en termes quantifiés. Ce sont des chiffres, nous les mettons à disposition du public et nous attendons que vous nous donniez un retour dessus. Il y a, à côté de cela, des éléments plus qualitatifs : l'environnement, l'aménagement du territoire et le ressenti qu'a le public, l'utilisation que feraient les élus, les acteurs socioéconomiques, les usagers, de ce projet.

La ligne en elle-même ne va pas aménager le territoire, la ligne est une infrastructure physique. En elle-même, elle n'amène que des impacts, des soucis environnementaux, des soucis financiers. Ce n'est pas cela, la question. Là, nous savons qu'il y a des impacts. Ce que nous voulons comprendre, nous, pendant le débat public, c'est, avec ces différents types de scénarios, comment les acteurs locaux s'en empareraient pour profiter des nouveaux services offerts, des nouveaux trains, des nouveaux temps de parcours nettement améliorés, et ce qu'ils souhaitent développer autour. Quand nous parlons d'aménagement du territoire, c'est cela, qu'y a-t-il derrière ? Pour certains, du développement économique, pour certains du

développement touristique, peut-être d'autres choses pour d'autres. C'est à nous de l'entendre, c'est à vous de le dire pendant les débats.

Au début, nous présentons l'état de nos réflexions. Le fait que les scénarios ne soient pas équivalents, en termes financiers en particulier, nous n'avons pas à nous en cacher, donc nous le disons et, à nouveau, d'autres débats ont eu lieu où les projets les plus chers ont été retenus, où les projets les plus « rentables » socioéconomiquement n'ont pas été ceux qui ont été choisis. Le débat est là pour cela, mais pour débattre, il faut bien que nous proposons quelque chose. Ce que nous proposons, ce n'est ni plus ni moins que le résultat d'études qui sont d'ailleurs intégralement mises à disposition par la Commission sur son site, qui sont proposées au débat. C'est ce qui doit nourrir notre décision, maintenant.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Patrice JOLY, Président du Conseil Général de la Nièvre : Monsieur le Président, Mesdames Messieurs, bonsoir. J'interviens également au nom des élus des principales collectivités nivernaises, en particulier celles du Val de Loire nivernais.

Deux points, sur l'opportunité et sur le tracé. Je voudrais tout d'abord vous dire que les voies de communication ont historiquement toujours favorisé les échanges et que ces échanges ont été facteurs de progrès, qu'ils soient techniques, économiques ou humains. Pour un territoire comme celui de la Nièvre, qui a été abandonné de l'aménagement du territoire et des grandes voies de communication depuis la dernière guerre, la perspective d'être desservi par une ligne à grande vitesse est une opportunité que nous souhaitons pouvoir saisir, nous qui avons des difficultés à l'achèvement de l'axe autoroutier A77 et qui ne devons la réalisation d'un réseau haut débit que grâce à l'intervention des collectivités locales et du Conseil Général en particulier, et que nous faisons les efforts qu'il faut, avec les moyens qui sont les nôtres aujourd'hui, pour favoriser le désenclavement de notre territoire.

Dès lors, une ligne LGV devient une opportunité, une compensation de cette mise à l'écart que nous avons constatée au cours des années passées. Puis, l'opportunité, parce que nous savons l'intérêt écologique que représente le développement des transports collectifs auquel concourrait la réalisation de cette ligne. Voilà pour ce qui concerne l'opportunité. Vous aurez compris que, sur le principe, nous sommes favorables à la réalisation de cette ligne à grande vitesse.

S'agissant du tracé, avec la collectivité départementale et les élus que je représente, nous sommes attentifs à un tracé qui prenne en compte au mieux les enjeux économiques et qui permette d'en mieux maîtriser les impacts, parce que nous savons qu'ils sont réels.

Nous sommes sur un projet qui permettra sa réalisation. Aujourd'hui, au regard des différents enjeux financiers, nous savons très bien que certains tracés ne pourront pas être réalisés dans le cadre de la situation des finances publiques que nous connaissons. La question de la rentabilité est importante, parce que c'est celle qui permettra de réduire la part du financement public. Nous sommes également attentifs à un tracé qui permettra de faire le tour de table le plus large, c'est-à-dire celui qui permettra de desservir au mieux l'ensemble des territoires du Centre de la France, qui ont effectivement besoin de ce désenclavement dont ils n'ont pas bénéficié au cours des années passées, et celui qui offrira les meilleures opportunités économiques de développement et, cela a été dit, c'est un des enjeux importants.

Pour ces raisons, bien évidemment, nous ne pouvons, en tant que Nivernais, qu'écarter le tracé Ouest-Sud, pour la raison simple qu'il conduirait à mettre Nevers et Moulins dans un cul-de-sac. Surtout, il ne permettra pas un enjeu important, qui est moins la liaison Nevers-Paris ou Moulins-Paris que la liaison vers Lyon. Aujourd'hui, nous mettons plus de trois heures pour aller à Lyon. La perspective est une heure, et c'est un élément important d'aménagement du territoire dans son ensemble, c'est-à-dire que nous serions sur un projet qui, globalement et du point de vue de l'intérêt général sur lequel nous nous plaçons, est le plus intéressant du point de vue des opportunités d'aménagement du territoire.

Nous pourrions être sur le tracé Est, bien évidemment, parce que c'est celui qui traverse la Nièvre de part en part, qui est le plus intéressant, mais nous sommes soucieux aussi de l'intérêt général dans son volet aménagement du territoire. C'est la raison pour laquelle nous sommes sur le choix d'un tracé Ouest ou Médian avec, pour ce qui nous concerne, une option, un choix un peu plus fort pour le tracé Médian, qui permettrait le décrochage à partir de Gien et qui desservirait le Val de Loire, à la fois du Cher et du Nivernais, mais nous cherchons toujours et nous discutons avec les collectivités pour trouver le trajet qui sera le plus utile à l'ensemble de nos territoires. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président.

Philippe BEL, Conseil du Développement de la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire : Bonsoir. Monsieur le président, le Conseil de Développement s'exprime dans son cahier d'acteur sur l'opportunité du projet pour les quatre objectifs et nous indiquons le scénario qui nous paraît répondre le mieux aux aspirations de l'ensemble des territoires. Le consensus est en effet indispensable pour profiter des dispositions de la loi qui permettent à un projet de la liste supplémentaire – ce qui aujourd'hui, il faut bien le reconnaître, est le cas de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon – d'accéder à la liste principale, celle dont la réalisation peut être lancée d'ici 2020.

C'est donc ainsi que notre Conseil s'est à l'unanimité prononcé en faveur du scénario Ouest passant par Roanne, mais le Conseil s'est bien évidemment interrogé sur la faisabilité financière. La première ressource étant les péages, nous nous sommes intéressés aux aménagements qui augmenteraient le trafic du tracé Ouest. Par exemple, et nous revenons sur une question qui a été longuement débattue ce soir, certains travaux sur la ligne classique Vierzon-Châteauroux-Limoges pourraient, en complémentarité avec POCL, mettre Limoges à près de deux heures de Paris. Je m'explique : aujourd'hui, Paris-Châteauroux, c'est une 1 h 20 ; Châteauroux-Limoges, sur la ligne classique, c'est une heure. Donc, au total 2 h 20, et non 2 h 30 comme le dit Monsieur Allary. Il s'agit de voir comment nous pourrions arriver à gagner 10 minutes en faisant certains travaux sur la ligne classique.

Je me suis donc informé auprès de vous, Monsieur le Président de la Commission, de savoir ce que coûteraient ces travaux d'aménagement et vous m'avez très aimablement répondu que ma question était hors sujet. Alors, merci d'abord de m'avoir rendu pour quelques instants mes 17 ans, époque heureuse où mon professeur de philo me traitait parfois de hors sujet. Pardonnez-moi, mais rechercher la solution optimum pour tous, notamment au niveau de la nation, ne me paraît pas hors sujet. C'est d'ailleurs bien ce qu'a compris le gouvernement qui, dans son avant-propos du site, indique bien que la faisabilité doit être abordée et traitée au regard des capacités de financement public. Avec un taux de rentabilité inférieur à 3 %, le barreau Limoges-Poitiers ne sera pas finançable, alors que la mise à près de deux heures de Paris-Limoges avec POLT enrichira la valeur du scénario Ouest – vous nous avez dit souvent

qu'il fallait rechercher des solutions qui enrichissent les scénarios –, le seul compatible avec un aménagement du territoire partagé.

J'ajoute que cette solution, contrairement à ce qu'indiquait Monsieur Allary, n'est pas possible avec le scénario Médian, pas seulement parce qu'il y a un écart de cinq minutes, encore cinq minutes de plus qu'il faudrait trouver, mais surtout parce qu'un barreau de raccordement pour venir à Bourges, puis un second pour contourner Vierzon vers Châteauroux, l'itinéraire proposé n'est ni direct ni performant pour relier Limoges à Paris.

Pour conclure, j'affirme une nouvelle fois, Monsieur le président, que cette question n'est pas hors sujet car, au contraire, le simple bon sens nous impose de travailler à la mise en commun du projet Paris-Limoges avec celui de Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Bien.

Philippe BENSAC, maire-adjoint de Bourges : Bonsoir, Monsieur le Président. Je représente ce soir Serge Lepeltier qui, comme vous le savez, est au le forum international de Durban. Je voulais juste ce soir partager une réflexion qui découle évidemment de la position de la ville de Bourges, qui s'est prononcée très clairement pour le tracé Ouest, tout en acceptant l'idée, dans le cadre consensuel que nous venons d'indiquer, d'accepter le tracé Médian, mais toujours dans le but d'éviter une guerre fratricide des territoires. Donc, le maire de Bourges, lors de la réunion de Bourges, je le rappelle, s'est très clairement prononcé pour le tracé Ouest.

Ce que je voulais simplement évoquer en plus ce soir, et je vais terminer mon propos par une question, il se trouve que la SNCF vient de publier son cahier d'acteur et la SNCF se dit elle-même non pas répondant en tant qu'exploitant, mais en tant qu'expert ferroviaire. Ce sont les termes même employés aujourd'hui dans la presse.

Donc, la question que je veux vous poser est pourquoi, aujourd'hui, au-delà du débat public, et j'ai bien compris, Monsieur le Président, qu'il y aurait une suite publique, et donc il serait peut-être bien d'auditionner les autres acteurs, exploitants mais aussi experts ferroviaire. Je rebondis sur ce que disait Michel Caniaux, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, je vous rappelle que les LGV sont ouvertes à la concurrence. Aujourd'hui, vous avez des compagnies entières comme la Deutsche Bahn, Trenitalia, notamment, même des acteurs privés nouveaux, des opérateurs privés.

Donc, aujourd'hui, nous pouvons nous poser la question sur les 100 ou 150 sillons dans chaque sens qui vont circuler sur cette future LGV. J'ai à peu près calculé une quinzaine de sillons à l'heure sur une douzaine d'heures d'ouverture, avec des variations en fonction des horaires de pointe. Sur ces 150 sillons dans chaque sens, il y aura à peu près entre 30 et 40 sillons qui permettront de récupérer des voyageurs intermédiaires, c'est-à-dire des voyageurs qui iront à Paris ou à Lyon, mais en partance de Vierzon, de Bourges, de Châteauroux, de Montluçon, de Clermont-Ferrand. Cela veut dire qu'un tiers de ces sillons sera réservé aux voyageurs intermédiaires, ceux qui paient leur billet moins cher parce qu'ils vont moins loin. Nous avons donc bien compris qu'il y avait une différence dans la rentabilité des voyageurs qui étaient sur de plus longues distances, par rapport aux voyageurs intermédiaires que nous sommes.

Ma question est la suivante : si vous voulez que nous résolvions cette équation un peu particulière de desserte des territoires et de rentabilité liée au modèle économique bien compris, et que tout le monde a certainement bien compris ce soir également, je pense qu'il faudra que vous proposiez qu'une commission financière ad hoc survive au débat public en intégrant non pas simplement l'expert ferroviaire également exploitant SNCF autour de la table, avec RFF, mais également des représentants des élus. Je vous rappelle que nous avons fondé une association qui s'appelle TGV Grand Centre Auvergne. Je pense qu'elle a beaucoup travaillé, elle va d'ailleurs conclure prochainement ses travaux dans le cadre du débat public et je serai satisfait de votre réponse si vous acceptiez l'idée qu'il y ait une commission ad hoc sur le plan financier, qui prenne en considération d'autres expertises que celle de la seule SNCF. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Je laisserai Monsieur Allary répondre, mais ce type de décisions et de considérations seront à prendre en compte et à traiter après le débat public, dans le cadre de la concertation qu'évoquait Monsieur Allary tout à l'heure. Nous n'en sommes pas à ce stade, mais je le laisserai répondre. Voulez-vous répondre tout de suite ?

Thomas ALLARY : Oui, je peux répondre deux choses, d'une part que le dossier qui vous est présenté est bien celui de RFF. La SNCF, étant aujourd'hui un opérateur potentiel parmi d'autres, garde ce rôle d'opérateur et les données qui vous sont présentées sont celles de RFF.

Le deuxième point, sur le principe, je reprends vos termes, d'une commission ferroviaire avec d'autres expertises, c'est une chose à laquelle nous serons totalement ouverts dans la suite du débat. Si le projet doit se poursuivre dans le cadre de la concertation, il est évident qu'il faudra associer un maximum d'acteurs. Il faut travailler avec cette ouverture à la concurrence, avec des modèles qui aujourd'hui ne sont pas du tout maîtrisés. Plus il y aura d'acteurs autour de la table, mieux ce sera pour en parler.

Michel GAILLARD : Merci.

Yves FROMION, député du Cher, Président du Syndicat de pays Sancerre Sologne : Le pays Sancerre Sologne, ce sont les 62 communes du Nord du département du Cher, qui vont de la Loire, la limite de la Nièvre, jusqu'à la Sologne que nous connaissons. Hier soir, l'ensemble des communes a délibéré sur le cahier d'acteurs que nous avons élaboré. Toutes les communes se sont positionnées en faveur du tracé Ouest, 5 communes se sont abstenues. Sur 62, c'est extrêmement significatif. Donc, premièrement, solidarité avec le département du Cher, solidarité avec la desserte de Bourges, solidarité avec la desserte du Sud de notre département.

Ensuite, ce territoire du Syndicat de pays Sancerre Sologne est très durement impacté par le tracé Médian, qui le coupe en deux du Nord au Sud, en passant du côté de Vailly dans le Nord, qui coupe complètement le territoire et dans une partie qui est particulièrement fragile, le Pays Fort. Nous l'avons d'ailleurs évoqué tout à l'heure sur le tableau que vous avez montré. Le Pays Fort est donc très lourdement impacté et pour l'économie de ce territoire très fragile, ce sera un problème quasiment insurmontable. De plus, le tracé devra soit passer sur le vignoble AOC de Menetou-Salon, soit sur le vignoble AOC de Sancerre. Nous ne pourrions pas passer entre les deux, car les deux se connectent aux environs d'Humbligny, Montigny, etc., enfin les gens du Cher connaissent cela. C'est-à-dire que nous allons quand même, là aussi, lourdement impacter l'une de nos pépites en matière économique dans ce département, et notamment dans le Nord du département du Cher. Donc, le Syndicat de pays

s'est à l'unanimité prononcé contre le tracé Médián. Je sais que cela peut faire un peu de peine à Monsieur le Président du Conseil Général de la Nièvre, mais enfin, nous sommes aussi obligés de tenir compte des intérêts de notre population. Je n'en dirai pas plus, le cahier d'acteurs vous sera adressé et vous découvrirez dedans l'argumentation que je ne veux pas développer maintenant.

Je voudrais me tourner vers Monsieur Allary pour lui demander de répondre à une question qui m'interpelle. Lorsque nous voyons les prévisions de nombre d'usagers entre le tracé Médián et le tracé Ouest, la différence est de l'ordre de 1 million à peu près. Je voudrais savoir comment le tracé Médián, qui est pratiquement direct en descendant de Paris vers Nevers, peut capter 1 million de voyageurs de plus que le tracé Ouest qui, lui, passe par Orléans et dessert toute une partie Sud de la région Centre et qui captera ce qui vient de Clermont-Ferrand, comme on nous l'a expliqué. Comment cet aménagement du territoire peut-il se traduire par un déménagement des voyageurs ? Il y a là quelque chose qui me laisse vraiment perplexe. Je voudrais que vous m'expliquiez comment ce tracé Médián peut capter 1 million de voyageurs de plus.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur.

Guillaume BERTRAND, militant ferroviaire à Limoges : Tout à l'heure, nous avons parlé de l'Espagne. J'aurais envie de parler de l'Allemagne. Nous avons déjà cité la Deutsche Bahn.

Michel GAILLARD : Ne vous éloignez pas trop, s'il vous plaît.

Guillaume BERTRAND : Je ne vais pas m'éloigner du tout, parce que je pense que nous pouvons nous inspirer de certains autres modèles. En fait, ce qui est intéressant, si nous partons sur du Nord-Sud en Allemagne, nous avons par exemple Interlaken-Berlin, c'est un TGV, un intercity express qui s'arrête 20 fois, qui dessert des villes moyennes qui nous concernent, 30 à 50 000 habitants, Interlaken-Berlin, c'est quand même important, qui change même de sens. Il change de sens en gare de Bern, en gare de Bâle et en gare de Francfort. Après, si nous prenons sur les flux Est-Ouest, nous avons par exemple du Dresde-Cologne, qui rebrousse en gare de Leipzig et qui s'arrête dans des villes qui font 20 000 à 30 000 habitants.

Michel GAILLARD : Que voulez-vous démontrer ? Qu'il existe d'autres modèles ?

Guillaume BERTRAND : Je veux montrer que des trafics ont disparu parce que la technostucture, la SNCF, à un moment donné, a découragé des voyageurs qui avaient envie de voyager entre les Alpes et la façade Atlantique, que ce soit sur l'axe Lyon-Nantes ou Lyon-Bordeaux, c'est-à-dire que les voyageurs ont progressivement disparu et, en fait, nous avons des potentiels de trafic entre villes moyennes qui ont aussi disparu.

Il y a eu par exemple un sondage en gare de Limoges pour savoir si les voyageurs avaient envie d'aller à Lyon par le train et la SNCF s'est vanté d'avoir un tout petit score de voyageurs qui envisageaient de prendre le train entre Limoges et Lyon, tellement c'est quelque chose qui est devenu déraisonnable, parce qu'il n'y a qu'un seul aller-retour par jour et qui met 5 heures. Je dirais que le projet POCL a été pensé avec des TGV-avions, c'est-à-dire Paris-Lyon-Marseille. Nous avons une dominante de circulation, 20, 30 par jour, qui font Paris-Lyon-Marseille, puis nous avons des TGV qui ne vont que trois fois par jour à Chalon-sur-

Saône, cinq fois par jour à Annecy. Les villes moyennes sont très pauvres, alors qu'en Allemagne, les villes moyennes ont un cadencement à l'heure. Il y a l'intercity express qui va à 280 à l'heure, mais il y a des intercity express pendulaires ou divers qui vont à 250 ou 230 à l'heure, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de rupture entre les trains de voyageurs TéoZ et le TGV. Il existe toute une gamme de trains différents qui permettent d'éviter cette fracture territoriale.

Pour le débat POCL, je dirais que nous ne pourrions pas construire le Paris-Orléans-Clermont-Lyon comme nous avons construit le Paris-Lyon-Marseille. Il faudra s'appuyer sur la multifonctionnalité des liaisons transversales, éventuellement sur le fret, qui est souvent écarté d'un revers de main. Il faut vraiment réfléchir au modèle et à modifier complètement la façon dont nous concevons le système ferroviaire français.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur le Président.

Rémy POINTEREAU, Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne : Bonsoir. Tout d'abord, nous nous réjouissons bien sûr de la mobilisation et du succès de ce débat public, notamment à Vierzon et dans toutes les villes que nous avons pu rencontrer. L'objectif de ce débat, par rapport à nos concitoyens, est bien sûr de discuter, de débattre de l'opportunité de ce projet, du bien-fondé, mais aussi des scénarios. Nous avons beaucoup parlé des scénarios, de l'opportunité un peu moins.

Nous savons bien que, de toute façon, le TGV ne réglera pas tous les problèmes, c'est évident. Toutefois, il faut savoir que ce projet est vital pour nos territoires, et vital en termes d'aménagement, de développement économique et d'attractivité, à la fois pour les jeunes, pour les étudiants, pour les entreprises, mais également pour faire venir des médecins, parce qu'en termes de désertification médicale, nous avons des soucis dans nos départements et nous le savons, nous avons aussi des soucis en termes de dépopulation. Donc, le TGV est indispensable pour nos territoires et, en tant qu'élus responsables, nous n'avons pas le droit de refuser un tel projet, parce qu'il s'agit de l'avenir des futures générations. Au même titre d'ailleurs que nos aînés, qui ont défendu un temps donné et qui se sont battus pour le rail au XIXe siècle et pour l'autoroute voilà 30 ans. Je m'adresse à ceux qui sont opposés : où en serions-nous si nous avions refusé ces équipements ? Je pense qu'il faut l'intégrer dans notre débat.

Quant au choix des scénarios, l'association TGV Grand Centre Auvergne souhaite tout d'abord le respect de la loi sur le Grenelle de l'environnement, et cela a été dit : relier Orléans à la grande vitesse, améliorer la desserte de Bourges, de Vierzon et de toutes les villes du Grand Centre, mettre Clermont à deux heures de Paris. C'est l'objectif. Nous avons fait réaliser une enquête auprès de tous les adhérents de l'association TGV GCA pour réaliser le cahier d'acteurs et trouver un consensus. Il nous faudra un consensus, sans préjuger de ce que nous dirons le 13 décembre prochain à Paris. À titre personnel, je pense que le tracé Ouest est celui qui permet de faire la synthèse de tous les tracés, que ce soit la liaison Vierzon-Châteauroux-Limoges, que ce soit la liaison Bourges-Nevers-Moulins, en améliorant bien sûr l'arrivée vers Clermont, cela me paraît indispensable, mais nous savons que si nous n'avons pas de consensus, ce projet ne se fera pas, donc il faut absolument que nous ayons cette union sacrée pour trouver un choix de tracé pour ce projet.

Enfin, par rapport à la crise que certains ont évoquée, je pense qu'au-delà de cela, demain, sur un tel tracé qui sera amorti sur pratiquement un siècle, nous n'avons pas le droit de faire un projet au rabais. Je vous le dis très sincèrement et, encore une fois, il faut penser à

l'aménagement du territoire et à notre future génération, parce que c'est pour eux que nous faisons cela.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Je rappelle, Monsieur le Président, pour les cahiers d'acteurs, attention de ne pas dépasser la date du 10 janvier

Denis VACHERON, Président des Vignerons de Sancerre : C'est une partie qui n'a pas été évoquée pour l'instant. Nous faisons partie des gens qui sont impactés sans en tirer aucun bénéfice. Cela nous traverse et, de toute façon, nous ne serons jamais à moins d'une heure de la gare. Qu'elle soit à Nevers ou à Bourges, cela ne change absolument rien pour nous.

Partant de cette réflexion, il me semble quand même nécessaire de dire que les gens de la Bourgogne nivernaise n'en veulent pas trop chez eux. Ils en veulent bien les avantages, mais pas les inconvénients. Donc, le tracé général, ils préfèrent le Médián avec les avantages que cela leur procure sur la ligne refaite existante Briare-Nevers. C'est donc favoriser le Médián pour ne pas avoir les inconvénients du problème. Nous n'avons pas vocation à se mettre des coups de pied quelque part, donc nous ne sommes pas d'accord non plus sur le projet Médián. Donc, il me semble qu'il serait raisonnable de le mettre où les gens le veulent : le projet Ouest. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : D'accord, merci.

Christian BONTÉ, citoyen contribuable : Je voudrais revenir sur le financement. Beaucoup d'élus ont pris la parole ce soir, c'était pareil à Bourges, et aucun n'aborde le financement. Nous survolons le financement. Cela m'étonne. Je sais qu'ils ont la pression fiscale facile, il leur suffit d'augmenter les taux d'imposition, nous le voyons tous les jours. Je voudrais savoir quelle est la méthode de financement envisagée. Nous parlons d'un partenariat public-privé. Si c'est le cas, opèrerons-nous comme pour les autoroutes ? Brader, une fois que les contribuables auront payé ces lignes TGV, les brader au privé, qui aujourd'hui récolte, pour les autoroutes, des milliards tous les ans et va même jusqu'à offrir des parties fines, d'accord.

Je suis très sceptique sur tous les apports que peut avoir une ligne TGV. Je sais que c'est très difficile, de toute façon, de l'évaluer. Par contre, je pense que, le moment venu, quand l'étude aura suffisamment avancé, il m'apparaît indispensable qu'il y ait un référendum dans les zones concernées, que les citoyens sachent ce que cela leur coûtera localement et verront à ce moment-là s'ils se prononcent pour ou contre ce projet le moment venu. Donc, j'appelle de tous mes vœux un référendum le moment venu et je mets au défi les élus ici présents d'aller dans ce sens aujourd'hui.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Vous donnerez votre nom exact.

Christian BONTÉ : Pourquoi, me dit Monsieur Fromion ? Parce que, jusqu'ici, nous avons fait confiance aux élus et nous voyons dans certains cas, les gares betteraves et autres, ce que cela donne. Alors, merci, je pense que c'est aux citoyens... L'Europe, c'est un autre sujet, les

Français ont voté contre la Constitution européenne, vous avez contourné leur vote et nous voyons aujourd'hui où cela nous a menés. Alors, Messieurs, respectez un peu le citoyen.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Voilà, alors je disais, vous donnez à la demoiselle votre nom exact, pour que nous puissions mettre votre intervention sur le verbatim, sinon elle n'y sera pas.

Alain BRUNAUD, Président de la Chambre de Commerce et d'industrie du Cher : Je suis aussi chef d'entreprise berrichon, berrichon parce que j'ai des entreprises à Bourges, à Vierzon, à Châteauroux, au Blanc, donc je suis très sensibilisé au sujet, en tant que non seulement à Vierzon, à Bourges, mais dans tout le Berry. En plus, mon principal partenaire industriel est lyonnais.

Je voudrais donner un peu le point de vue des entreprises sur ce sujet. Qu'attendons-nous ? Nous n'attendons pas du confort, ni de la justice, ni de l'équité, nous attendons un tremplin pour un développement économique, une rupture, un retournement de tendance dans le développement économique, puisque nous sommes sur des territoires qui, sauf événement de rupture, sont en régression, en récession pour l'emploi, l'économie et la démographie. Par contre, nous, chefs d'entreprise, nous avons le sentiment que là, nous avons la clé pour un rebond et pour une exploitation des potentiels sous-exploités.

Je vais m'en expliquer, et ce n'est pas du rêve éveillé, nous avons des arguments pour justifier ces convictions. Alors, nous l'avons évoqué tout à l'heure, il y a un consensus qui commence à se faire entre les acteurs économiques sur le scénario Ouest, qui paraît, par rapport aux enjeux de développement. Par contre, un événement nouveau, la SNCF s'est prononcée en faveur du scénario Médian, probablement avec des enjeux de nombre de voyageurs et c'est là que nous divergeons, nous ne sommes pas d'accord sur les hypothèses.

Donc, je m'explique. Premièrement, et le député Fromion l'a évoqué tout à l'heure, nous ne sommes pas d'accord et je n'ai pas rencontré depuis le début du débat public un seul chef d'entreprise qui ne soit pas surpris quand on lui dit que moins 10 minutes en TGV, cela fait gagner 1 million de voyageurs. Pourtant, le modèle économique est censé représenter son propre comportement.

Sur les enjeux d'estimation de passagers générés par le local, il est clair que ces enjeux, et je n'en fais pas le reproche au modèle économique, ne peuvent pas prendre en compte les ambitions de rupture que nous avons. Ceci étant, et je rappelle les limites du modèle, le modèle calcule le nombre de voyageurs en fonction du temps minimum de parcours entre Bourges et Paris ou d'autres destinations. Il ne va pas prendre en compte la fréquence, le nombre de voyages dans la journée. Donc, nous savons bien, nous, qu'entre un aller-retour dans une journée ou cinq ou dix allers-retours, cela change tout dans la fonctionnalité et dans la compétitivité qu'apporte cette offre. C'est une limite du modèle.

Du coup, quand nous regardons les calculs qui sont faits sur les chiffres, si nous regardons Bourges où le nombre de voyageurs est assez important et a bien été pris en compte dans le développement, ceci étant, entre l'Ouest-Sud, l'Ouest et le Médian, nous avons exactement le même nombre de voyageurs. Pourtant, nous, les acteurs économiques, nous pensons qu'il existe des différences en fonction des lignes cul-de-sac. Sur le scénario Médian par exemple, nous le voyons d'ailleurs dans le tableau qui évoque les fréquences, il y a moins de liaisons avec Roissy, il n'y a pas de liaisons avec l'aéroport de Saint-Exupéry. Je rappelle au passage

que cet aéroport est considéré par certains entrepreneurs comme plus intéressant que Roissy, d'ailleurs ; pas de liaison directe avec Clermont et moins de souplesse pour augmenter les fréquences, si les résultats sont bien à hauteur de nos ambitions. Si nous avons un réel développement démographique et économique, il est clair que les scénarios Ouest ont plus de souplesse et offrent plus de possibilités que le scénario Médian. Je rappelle que dans le scénario Ouest, nous avons quelque chose d'équilibré, avec une gare nouvelle très proche de Bourges, une gare nouvelle très proche de Nevers, donc nous avons un système équilibré.

Je passe très vite sur les arguments. L'enjeu est commun à Bourges, Vierzon, Châteauroux, nous avons un tissu industriel né de l'armement qui a ses spécificités, qui travaille avec toute la France. Deuxièmement, il y a la dynamique parisienne, dont nous pouvons bénéficier. Le Nord de la région en a bénéficié depuis 30 ans. À moins d'une heure de Paris, nous sommes capables de bénéficier, sur les aspects résidentiels, de cette attraction. Ces deux facteurs énormes concernent l'ensemble du Berry et de Bourges Sud.

Là-dessus, nous avons une différence et nous pensons que le scénario Ouest offre beaucoup plus de potentiel pour valoriser cet ensemble.

Deux mots sur le POLT. J'ai une question nouvelle, qui n'a pas été posée : est-ce que le potentiel du TGV fret a été étudié comme moyen complémentaire, en termes de financement, pour apporter un plus ? Ce sont les industriels qui ont suggéré cette question, en liaison d'ailleurs avec les reports de Châteauroux.

Michel GAILLARD : Je rappelle qu'il y aura prochainement une audition publique sur le fret à Lyon pour évoquer seulement cette question du fret en lien avec le projet POCL.

Jorg ROIG, Europe Ecologie Les Verts : Bonsoir. Quel que soit le trajet choisi, le citoyen doit mettre la main à la poche. Alors ma question : avez-vous évalué le montant par habitant des taxes, des impôts locaux, fonciers ? Ceci est important, sachant que le montant des pensions et des salaires est très faible dans le Cher. Dans ce cas-là, il faudra plus d'un siècle pour rentabiliser cette ligne.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur Allary, sur ces interventions.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de répondre simultanément à plusieurs questions, en particulier, dans un premier temps, celle de Monsieur Fromion et de Monsieur Brunaud, sur comment nous avons des potentiels relativement similaires sur les territoires du Grand Centre, selon les scénarios.

Je voudrais m'appuyer peut-être, si c'est possible, sur la façon dont les TGV iront dans chacune des villes. Nous avons dit tout à l'heure que nous utilisons à la fois le réseau existant et la ligne nouvelle. Par exemple, si nous voulons aller à Châteauroux, nous verrons que le TGV utilise la ligne existante jusqu'à Vierzon, puis jusqu'à Châteauroux. Si nous regardons dans le scénario Médian, exactement le même principe, le TGV qui passe par Bourges utilise la ligne à grande vitesse jusqu'à Bourges. Bourges n'est absolument pas un cul-de-sac, comme cela a été dit, puisque le TGV y poursuit sa route, au-delà de Bourges, et va jusqu'à Châteauroux.

Donc, nous avons des distances qui peuvent être différentes, la grande vitesse n'est pas toujours non plus utilisée de la même façon. Nous pouvons avoir parfois des distances un peu plus longues, mais des temps de parcours équivalents, parce que nous empruntons plus longtemps la ligne à grande vitesse. Tout simplement en l'occurrence, pour Châteauroux,

c'est quasiment similaire des deux côtés et nous avons cinq minutes de temps de parcours d'écart.

Si nous faisons l'exercice sur Clermont-Ferrand, sur le scénario Médian, nous voyons que le TGV décrocherait au Nord de Moulins, puis utilise le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. Donc, il utilise plus longtemps le réseau existant, par exemple, que dans le scénario Ouest-Sud. Regardons sur le scénario Ouest-Sud. Là, le TGV circulera plus longtemps sur la ligne nouvelle et moins longtemps sur la ligne existante, mais, en fait, il a un plus long parcours par la ligne nouvelle.

Autrement dit, il ne faut vraiment pas regarder, à nouveau, où est la ligne. Il faut regarder quelle longueur et quelle grande vitesse et, ensuite, quelle longueur de ligne existante et quelle vitesse. Quand nous faisons ces calculs, nous sommes effectivement sur des temps de parcours qui sont équivalents. Pour Clermont, c'est deux heures dans tous les cas. Pour Châteauroux, c'est la même chose à cinq minutes d'écart.

Quand deux scénarios proposent le même temps de parcours, la même gare de départ et la même gare d'arrivée, très logiquement, le modèle de trafic identifie le même potentiel de trafic. C'est en cela que, sur les destinations comme Châteauroux, Bourges, Clermont, Moulins, Nevers, Orléans, Blois, entre les scénarios Ouest et Médian en particulier, puisque c'était les deux sur lesquels vous m'interrogez, il y a extrêmement peu d'écart. D'ailleurs, si nous regardons la décomposition du trafic nouveau, entre les trafics liés au territoire du Centre de la France et ceux liés au doublement de Paris-Lyon, nous voyons qu'effectivement, la majorité des trafics nouveaux se situe bien dans le Centre de la France, mais de façon relativement équivalente selon les scénarios.

Par contre, nous avons effectivement une différence importante sur le doublement de Paris-Lyon. Je sais que la réflexion est faite, le fait que 10 minutes d'écart ne permettent pas un écart de trafic aussi significatif. Aujourd'hui, c'est ce qui est constaté dans les trafics ferroviaires. Nous n'avons pas inventé le modèle pour POCL, il repose sur les constats qui sont faits sur les trafics réels qui sont faits. Aujourd'hui, en TGV, un écart de temps de 10 minutes, ou même simplement de 5 minutes, nous avons tout de suite un effet très significatif. J'entends, je vois, et plusieurs débats nous ont dit non. Nous sommes prêts à faire évoluer nos modèles sur ce sujet mais, aujourd'hui, c'est très réellement ce que nous constatons, donc je vous explique pourquoi nous en arrivons à ces chiffres. Effectivement, pas de problème pour rediscuter les modèles.

Tout cela pour dire que les scénarios permettent des temps de parcours extrêmement proches pour toutes les villes concernées. Quand il y a un écart pour certaines villes, par exemple Montluçon où il y a un écart assez net entre, par exemple, l'Ouest-Sud et les autres scénarios, nous avons le même écart dans l'autre sens, avec d'autres villes, en l'occurrence Nevers dans l'Ouest-Sud et le Médian. Du coup, l'ensemble se compense et, au général, nous avons bien une équivalence des trafics liée au territoire et par contre, une différence liée aux 10 minutes sur le doublement Paris-Lyon. C'était sur les trafics.

Plusieurs questions portaient sur le financement. Je voudrais juste dire un mot pour rappeler que nous ne sommes pas du tout au stade du projet où nous pouvons parler du financement de ce projet. Nous savons dire aujourd'hui comment une LGV de ce type se finance, comment elle se finance aujourd'hui. Elle se finance, donc, avec RFF, qui tire ses recettes des voyageurs nouveaux. Toutes ses recettes nouvelles, il les met dans l'investissement du projet. Seulement, il n'a pas le droit d'aller au-delà, il n'a pas le droit de s'endetter plus que ce que le projet va lui rapporter. C'est la loi. Au-delà, ce sont les collectivités publiques, État et

éventuellement Union Européenne, et donc le contribuable, à la source, qui financent le complément. Aujourd'hui, c'est comme cela. Nous avons vu tout à l'heure qu'en termes un peu plus quantitatifs, nous étions sur une participation des collectivités qui pourrait être évaluée entre 9 et 12 milliards d'euros, selon les scénarios.

Est-ce qu'un montage particulier, type PPP, avec la participation du privé, permettrait de changer ce schéma ? En fait, non. Nous ne savons évidemment pas si nous ferions un PPP, une concession ou des travaux classiques, avec RFF qui paye directement les entreprises, mais quel que soit le montage, même si nous avons un partenaire privé, il apportera de la technicité, il apportera peut-être des avantages en termes de partage des risques, de tenue des délais, etc., mais il n'apportera pas de financement en lui-même. Un partenaire privé n'est pas un mécène, il ne finance pas la ligne, il est un acteur qui apportera des éléments mais, à la sortie, il demandera forcément qu'on lui paye. C'est le travail normal de toute entreprise. Donc, à la sortie, qui payera ? Toujours le voyageur et le contribuable. Il n'existe que ces deux sources de financement dans un projet de LGV aujourd'hui.

Michel GAILLARD : Je vais prendre encore deux questions, et nous aurons clos la rencontre.

Brigitte ROIG, Europe Écologie Les Verts : Je voulais vous poser une question à propos du nombre de voies, parce que là, nous parlons de tracés. Combien de voies avez-vous prévues, sachant que sur la ligne nouvelle 1, Paris-Lyon, tous s'accordaient à dire au bout de quelques années que l'erreur commise était qu'il n'y avait pas de troisième voie. On ne fait pas circuler des TGV à 350 km/h comme on fait circuler des trains sur une ligne classique. Le moindre ralentissement, le moindre problème technique sur un TGV fait que les TGV s'empilent. Vous pouvez vous retrouver avec des dizaines de TGV empilés et les retards induits. Paris Gare de Lyon, il est arrivé que 5 000 personnes pouvaient arriver le soir à 2 h 00 du matin, parce qu'ils n'avaient que deux voies. Donc l'erreur, apparemment, d'après les experts, était qu'il n'y avait pas une troisième voie.

Allez-vous faire la même erreur ? Déjà que c'est un coût énorme, qui impactera l'environnement, impactera le budget, l'économie de la France entière... Nous ne savons pas ce que deviendra cette régression sociale, ces dettes, et j'espère que vous avez réfléchi à ce problème.

Michel GAILLARD : Merci, Madame.

Michel CLEMENT : Je voudrais savoir les dispositions que vous pensez prendre pour les personnes handicapées, pour le matériel roulant.

Michel GAILLARD : Très bien, nous allons vous répondre, puis il y avait la question de Monsieur.

Etienne PHILIPPE, citoyen de Vierzon : Bonjour. Les projections de l'INSEE sur le territoire indiquent toutes que l'exode des zones rurales va continuer et que les grandes métropoles vont continuer à se développer. Il semble que les chiffres avancés reposent, en fait, sur ces projections. La question est : admettons-nous et continuons-nous sur ce fil ou le débat politique ne repose-t-il pas sur une décision d'inverser cette tendance et de s'orienter vers un volontarisme d'aménagement du territoire ?

Autre observation, les chiffres sont très forts quand il s'agit de parler d'argent, de minutes, c'est très facile, mais quand il s'agit de parler de qualité de vie des citoyens et d'aménagement

du territoire, il y a beaucoup plus de difficultés pour valoriser un projet par rapport à un autre. Nous voyons le décalage entre ce qu'annoncent les gens qui participent au débat. Tous, ou aux trois-quarts, sont pour un projet Ouest, alors qu'en chiffres, c'est le plus dévalorisé. N'est-ce pas là l'illustration d'un écart entre ce que nous sommes capables d'évaluer et ce que les gens veulent ?

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Dernière question, puis nous nous en tiendrons là et je repasserai le micro à Monsieur Allary.

Nicolas LESAGE, Président d'associations de commerçants et de chef d'entreprises PME-PMI : J'ai une petite question à vous poser. Il me semblait que POCL voulait dire Paris, Orléans, Clermont et Lyon. J'entends Orléans qui dit : « Tracé Ouest ». J'entends Clermont qui dit : « Tracé Ouest-Sud ». L'agglomération d'Orléans, environ 450 000 habitants, l'agglomération de Clermont-Ferrand, sensiblement la même chose, j'entends un consensus, soit sur le tracé Ouest-Sud, soit sur le tracé Ouest, mais j'entends aussi RFF qui s'obstine à nous dire que le scénario le meilleur est le scénario Médian. Les élus de l'agglomération d'Orléans sont tous d'accord, les élus de l'agglomération de Clermont-Ferrand sont également tous d'accord, et tous rejettent le tracé Médian.

J'entends aussi une espèce de gymnastique qui consiste à dire que, quand nous perdons 10 minutes sur un trajet, nous perdons 1 million de voyageurs, mais sur Châteauroux, même si c'est 5 minutes, nous ne perdons rien. Alors, où nous perdons des voyageurs sur Lyon quand nous perdons 10 minutes, mais dans ces cas-là, nous en perdons aussi sur Châteauroux, ou alors nous n'en perdons pas. Aujourd'hui, nous pouvons dire que, dans tous les cas de figures, le train restera le moyen le plus rapide, même avec les 10 minutes supplémentaires, de joindre Paris à Lyon.

Enfin, je voudrais parler des coûts, puisque j'entends 14 milliards d'euros, j'entends 12 milliards. Il a été démontré que si nous utilisons un des tracés Ouest et que nous rénovons la ligne POLT, il n'est plus nécessaire de mettre en place un barreau Poitiers-Limoges, puisque l'objectif du barreau Poitiers-Limoges est de mettre Limoges à deux heures de Paris. Or le mix POCL plus rénovation de la ligne POLT met Limoges à deux heures de Paris. Donc, je pense que les 2 milliards économisés sur ce barreau Poitiers-Limoges devraient être pris en compte pour le calcul, 14 milliards si nous prenons le tracé le plus cher, qui est le Ouest-Sud. Si nous prenons le tracé Médian, doivent se rajouter au coût de ce tracé Médian le coût du nécessaire barreau Poitiers-Limoges. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Je vous remercie. Monsieur Allary, quelques éléments de réponse.

Thomas ALLARY : Je vais les prendre dans l'ordre, puisqu'ils portent quand même sur des sujets différents. Je vais déjà revenir sur les questions de Monsieur Brunaud auxquelles j'ai oublié de répondre tout à l'heure.

Sur le modèle qui ne prend pas en compte des ruptures, cela répond aussi à une autre question, de façon générale, effectivement, les modèles avec lesquels nous travaillons intègrent un maximum de données, d'hypothèses aussi. Ils n'intègrent pas, effectivement, des ruptures de comportement, de développement, de mode de vie. Nous sommes dans un exercice prospectif et nous ne saurions pas quelle rupture intégrer. C'est donc une des limites du modèle, et je rebondis sur les propos de Monsieur Philippe qui disait que c'est la décision politique qui peut inverser les tendances que mesure l'INSEE. Eh bien oui, c'est exactement

l'objet de ces débats de dire : voilà, nous, les scénarios tels qu'ils ont été dessinés, voilà qu'elle peut être leur évaluation chiffrée avec les modèles que nous pouvons élaborer aujourd'hui. La volonté politique, et ce qui est issu du débat et c'est bien une décision politique, c'est elle qui permet d'aller au-delà de ce que disent les modèles. Donc, nous sommes en plein dans l'exercice du débat public.

D'ailleurs, j'aimais bien la question qui était : le scénario Ouest et Ouest-Sud seraient dévalorisés par les modèles et est-ce que ce n'est pas l'écart entre les modèles et ce que les gens veulent ? Oui, peut-être, et justement, c'est exactement ce à quoi doit servir le débat. Il doit servir à mesurer cet écart, donc nous le mesurons. Par contre, quand nous le mesurons, j'entendais parler de consensus sur les scénarios Ouest-Sud et Ouest, nous avons fait 17 réunions et, vu de notre fenêtre, le consensus n'est pas aussi clair ; pour l'instant, je dirais qu'il n'y a pas de scénario qui se détache particulièrement. Au niveau de Vierzon et d'Orléans, c'est très clair, mais dans d'autres régions, ce ne sera pas du tout la même chose. Nous entendons les choses, mais je voulais juste dire que beaucoup de positionnements différents ont été exprimés.

(Brouhaha)

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, nous sommes à la moitié du débat, il reste encore des réunions, alors allons au bout et après, nous ferons le bilan.

Thomas ALLARY : Sur le potentiel TGV fret, typiquement, cette hypothèse n'a pas été intégrée dans le projet, sachant qu'aujourd'hui, il n'existe pas de modèle TGV fret, il existe des projets qui ont du mal à se mettre en œuvre, avec des résultats que nous ne savons pas modéliser. Pour l'instant, c'est quelque chose qui n'est pas intégré. Effectivement, selon la suite du projet, c'est quelque chose qui peut tout à fait être envisagé dans les études.

Sur le nombre de voies, il était demandé si nous avons prévu plus que deux voies, avec les avantages en termes de souplesse d'exploitation que cela permettrait. A ce stade, non, parce qu'effectivement, il y a des avantages, en termes de souplesse d'exploitation, si un TGV est bloqué, il peut ne pas bloquer les suivants, mais il y a aussi un coût, un coût environnemental, plus de surfaces consommées, plus d'emprise, il y a évidemment un coût budgétaire, un coût d'investissement, pour une utilisation qui resterait tout de même marginale. Sur la longueur du trajet, c'est quelque chose d'important. Donc, à la fois un coût et à la fois l'avantage, en termes de souplesse d'exploitation, à partir du moment où nous avons deux lignes parallèles qui relient les deux mêmes points d'extrémités, nous pouvons tout à fait imaginer que la souplesse d'exploitation se trouve plutôt dans une utilisation intelligente de ces deux lignes, et qu'à partir d'un moment, si un TGV est bloqué sur une ligne, c'est l'autre qui est utilisé pour opérer les trains. À nouveau, c'est quelque chose que nous entendons, que nous n'écartons pas, mais qui n'est pas intégré pour l'instant dans les études.

Les dispositions concernant le matériel roulant pour l'accessibilité aux personnes handicapées, le projet ne parle pas pour l'instant de la technique du matériel roulant. En plus, c'est du ressort de l'exploitant, donc de la SNCF. Par contre, il est clair que la loi de 2005 prévoit la mise en accessibilité, à la fois les infrastructures, les gares, par exemple, et des matériels roulants. Compte tenu de l'échéance du projet, 2025, nous pouvons clairement imaginer que nous serons sur un parc qui aura été rendu très largement, voire totalement accessible.

Un tout dernier point sur le fait que 10 minutes d'écart semblent donner, dans les modèles, des écarts de trafic relativement importants sur Paris-Lyon et Paris-Marseille, alors que cela semble être nettement moindre sur Châteauroux, par exemple. Effectivement, l'écart de temps de parcours donne aussi un écart de trafic sur Châteauroux, sauf que le potentiel sur lequel nous le calculons n'est évidemment pas du tout le même. Nous sommes sur quelques centaines de milliers de voyageurs concernés alors que, quand nous appliquons les 10 minutes à Paris-Lyon, Paris-Marseille, nous sommes dans un ordre de grandeur de 70 millions. Du coup, le résultat n'est pas du tout le même. Puis, à nouveau, quand nous calculons une différence sur Châteauroux, peut-être qu'effectivement, dans un scénario, il y aura un petit bonus pour Châteauroux, mais dans le même scénario, il y aura un effet plutôt négatif sur une autre ville. Le bilan, au total, de toutes les villes concernées dans le Grand Centre de la France est relativement équilibré entre scénarios.

Michel GAILLARD : Je crois que nous allons mettre un point final à la rencontre. Je voudrais d'abord tous vous remercier. Je voudrais rappeler, Monsieur le député, ce que je dis souvent, que le débat public n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum. C'est un lieu où nous débattons, nous opposons les arguments, nous exprimons notre avis et nos observations. Croyez-moi, Monsieur le député, sans faire de dénombrement de qui est pour, qui est contre, parce que ce n'est pas l'objectif, nous saurons quand même exprimer le poids qui aura été donné dans ces rencontres à telles ou telles options. Je voulais simplement le préciser.

Merci à tous, en tout cas. Je rappelle que sur le site, vous trouverez un compte rendu, le verbatim et le film de la réunion.