



## Réunion publique d'**ouverture du débat public** **MERCREDI 5 OCTOBRE 2011 à ORLÉANS**

*Cette synthèse analytique des débats a été vérifiée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Ce n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org) tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.*

*La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.*

La seconde réunion publique d'ouverture du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon a rassemblé, mercredi 5 octobre, environ 400 personnes au gymnase Olympe de Gouges à Orléans.

### **PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE**

#### **1. L'aménagement du territoire est prioritaire par rapport à la liaison Paris-Lyon.**

Beaucoup d'intervenants voient, dans les apports de la ligne nouvelle en matière d'aménagement du territoire, le fondement du projet.

#### **2. La méthodologie de RFF pour évaluer les scénarios est discutée.**

Plusieurs participants estiment insuffisants les critères utilisés par RFF pour comparer les scénarios et demandent la prise en compte, dans les valorisations socioéconomiques, d'un critère "aménagement du territoire". Ils discutent la corrélation des gains minutes/nombre de voyageurs.

#### **3. Le scénario Est est, assez généralement, écarté.**

Si le choix entre les scénarios ne fait pas de consensus, l'option Est est écartée par la majorité des intervenants ; dans une moindre mesure, le scénario Ouest-Sud est contesté parce que considéré comme un facteur de division par certains partisans du projet.

#### **4. Le département de l'Eure-et-Loir « oublié » par le débat ?**

Un élu l'affirme ; la CPDP vérifie ce point et lui répondra.

#### **5. L'amélioration du réseau existant est-elle une alternative ?**

Plusieurs intervenants réclament son étude. RFF souligne qu'un tel scénario ne répond pas aux objectifs fixés par la lettre de mission du ministre.

#### **6. Le Centre et l'Auvergne ont-ils besoin du TGV ?**

En opposition avec les avis exprimés par la plupart des intervenants, plusieurs voix se font entendre pour remettre en cause l'utilité et la nécessité pour le « Grand Centre » d'une liaison à grande vitesse.

#### **7. La question du financement de la LGV est posée.**

La Sncf, en particulier, porte la question au débat et, d'autres participants, minoritaires, manifestent des préoccupations sur ce sujet.

#### **8. Les agriculteurs seront-ils les perdants du projet ?**

C'est la question que posent des représentants du monde agricole.

#### **9. Plusieurs élus locaux demandent une desserte "en ligne" d'Orléans et non une simple "dérivation".**



## Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP)** sur le projet de LGV POCL, **ouvre la réunion**

. Il donne la parole au **député-maire d'Orléans, Serge Grouard**, qui déclare que la grande vitesse, est un atout très fort pour les territoires qu'elle desservira. « Le constat est clair, à l'arrivée, sur le niveau de développement des territoires qui ont accueilli le TGV par rapport aux autres. »

Il rappelle que, avec Rémy Pointereau, il a fait inscrire dans la loi Grenelle la ligne POCL. Nous aurons l'occasion, dit-il, comme beaucoup d'autres, de vous remettre des cahiers d'acteurs.

. **Michel Gaillard** présente le débat public (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)*), un dispositif inscrit dans la loi, qui répond à deux objectifs : l'information et la participation du public dans l'élaboration des grands projets qui ont un impact sur l'environnement.

Le débat, explique-t-il, se déroule à un moment où tous les possibles sont ouverts. Le débat porte sur l'opportunité – on a vu, à cet égard, que des projets ont été annulés après un débat public – mais aussi sur les caractéristiques du projet, ses objectifs (desserte, temps de parcours, rythmes de circulation, services). La loi veut aussi que, durant le débat, le maître d'ouvrage présente à la discussion, le dispositif de la concertation qu'il devra organiser après le débat, si le projet est poursuivi.

Ce débat « POCL » est le plus important de tous ceux qui se sont déroulés (à l'exception de celui concernant le Grand Paris). Il concerne un ensemble de territoires exceptionnel, pour un montant d'investissement qui l'est aussi.

Les principes du débat sont au nombre de quatre : ouverture à tous ; transparence du débat ; équivalence des participants ; argumentation des avis... dans le respect des règles d'un débat démocratique.

Le président de la CPDP présente les membres de la Commission particulière, qui est neutre et indépendante, et précise le rôle dans le débat du maître d'ouvrage, qui aura, le moment venu, une décision à prendre sur la poursuite du projet.

Michel Gaillard rappelle quels sont les supports d'information, de communication et d'expression du public conçus par la Commission. Il met en avant l'importance des réunions publiques, qui sont au cœur du dispositif, et du site Internet qui permet à tous d'être informés, de poser des questions et de recevoir des réponses, de donner un avis ou d'apporter une contribution. Les cahiers d'acteurs, enfin, édités et diffusés par la Commission, permettent aux personnes morales de faire connaître leur avis à un large public.



La presse, rappelle le président de la CPDP, a un rôle important à jouer pour relayer le débat. La Commission l'en remercie, au même titre que les collectivités locales, qui ont très largement diffusé l'information sur le débat public.

Il précise le format des réunions : réunions de proximité, réunions thématiques et auditions publiques.

. **Pierre Bessin, secrétaire général aux affaires régionales (SGAR), représentant le préfet de région Michel Camux** : « C'est un projet issu du Grenelle de l'environnement, un projet "Coeur de France", qui est un levier pour l'aménagement du territoire. Il concerne 5 régions, 15 départements 17 millions d'habitants, un tiers de la France. C'est un projet qui a avancé rapidement et qui suscite une forte mobilisation en sa faveur. Un travail considérable a été mené depuis deux ans. Le débat public, une forme de démocratie participative, est une étape cruciale : il faut que l'on puisse s'exprimer sur l'opportunité du projet et sur les conditions dans lesquelles il sera réalisé. » Pierre Bessin rappelle aussi la dimension supranationale du projet.

Il faudra, dit-il enfin, prendre en compte l'acceptabilité sociale et environnementale du projet ; il faudra savoir le financer, réfléchir à toutes les conditions nécessaires pour qu'il se réalise au plus près de la volonté du législateur. Le débat public, dit-il, est là pour cela. Il faut qu'il soit riche et argumenté, pour qu'il puisse se clôturer positivement.

### « Les projets sont les brouillons de l'avenir »

. **Jean-Marc Delion, directeur général délégué aux investissements, Réseau Ferré de France (RFF)**, explique que ce débat permet de mettre en avant les valeurs de RFF : « ouverture, écoute, échange ». « Nous voulons, dit-il, mettre nos réseaux au service des habitants et des territoires. » Ce débat public « ne ressemble à aucun débat public mené jusqu'ici par RFF ». C'est un projet majeur, à l'échelle nationale et même européenne. Il répond à deux exigences : desservir les territoires du centre de la France et doubler la ligne Paris-Lyon. Ces deux piliers font l'équilibre du projet.

Nous sommes, dit-il, dans une stratégie de réseau plus que de ligne nouvelle.

Il est inhabituel, aussi, de rencontrer une telle mobilisation. Il faudra y associer le grand public.

Nous ne voulons jamais, dit-il, opposer les projets de lignes nouvelles à la rénovation du réseau existant, pour laquelle nous engageons deux fois plus d'investissements que dans la période précédente. C'est un projet qui va chercher un équilibre entre les grands territoires qui en sont les partenaires ; il faut qu'il n'y ait pas de perdant.

« Les projets sont les brouillons de l'avenir », conclut-il en citant Jules Renard.

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL (RFF)**, (*le diaporama utilisé en support de sa présentation est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)*).

Je reviens aux deux piliers sur lesquels repose le projet. Nous avons, sur le trajet Paris-



Lyon, un trafic de près de 39 millions de voyageurs, qui va encore augmenter. Et, il y a moins de 80 % des trains qui arrivent à l'heure sur la ligne actuelle.

L'idée d'origine a été d'inscrire dans la loi Grenelle un projet qui fait d'une pierre deux coups : désaturer Paris-Lyon et relier à la grande vitesse les villes du centre de la France

Thomas Allary présente des animations destinées à illustrer comment fonctionneraient les quatre scénarios portés au débat, et les bénéfices apportés par le projet : gains de temps, amélioration des connexions des liaisons à grande vitesse, de l'accès aux aéroports, des liaisons transversales, des déplacements régionaux par la libération de sillons, le rééquilibrage des gares avec l'arrivée à Austerlitz, le rééquilibrage des gares de Part-Dieu et Perrache, la diffusion de la grande vitesse grâce aux correspondances TER.

Orléans, précise-t-il, gagnera aussi dans ses relations sur Lyon. Et, des liaisons nouvelles seraient permises : entre 3 et 5 aller-retour quotidiens entre Les Aubrais et Roissy.

Le directeur du projet de RFF explique quelles études ont été conduites pour évaluer les quatre scénarios proposés. Aucun scénario, explique-t-il, carte à l'appui, ne peut éviter l'ensemble des contraintes environnementales, compte tenu de la taille du territoire.

Le projet en lui-même, dit-il, n'est pas automatiquement un outil d'aménagement du territoire ; en revanche, c'est un levier pour des politiques de développement territorial. Dans tous les scénarios, il présente à cet égard un avantage majeur.

Evoquant la question du financement, il indique qu'il n'y aura pas de "tour de table" pendant le débat. Une chose est certaine : RFF ne pourra investir que ce que le projet lui rapportera plus tard, ce que les voyageurs nouveaux apporteront comme financement en achetant les billets et qui reviendra ensuite à RFF, via les péages payés par l'opérateur ferroviaire. Le complément sera apporté par les collectivités publiques et le contribuable.

### Le projet ne doit pas aggraver le désert rural, mais assurer la solidarité entre territoires

. **Gaëtan Gorce, sénateur de la Nièvre** explique le souci des élus d'assurer l'équilibre des territoires, en particulier par la solidarité avec les villes petites et moyennes. La question, dit-il, est donc : comment desservir des pôles nationaux, tout en en faisant bénéficier tous les territoires, notamment ruraux ?

L'opportunité du projet, dit-il, est évidente. Là où passe le TGV, tout change pour l'économie, le foncier, l'immobilier, le tourisme...

Si le TGV passe à Nevers, cela permettra de valoriser le territoire au plan touristique et de corriger les effets négatifs de l'enclavement actuel.

Je défends, précise-t-il, la liaison médiane pour une meilleure solidarité des territoires :





elle permettra à Gien de profiter d'un décrochement des TGV et de desservir tout le bassin.

Le projet ne doit pas aggraver le désert rural mais apporter une réponse concrète aux besoins de nos territoires. Et, ces dessertes pourraient libérer des sillons sans accroître la charge de l'Etat.

### Pourquoi oublier l'Eure-et-Loir ?

. **Martial Chevallier, président du Pays de Beauce** regrette que le dossier du maître d'ouvrage ne prenne pas en compte l'Eure-et-Loir, dont les habitants sont concernés par le tracé. Nous avons pourtant, dit-il, 23 communes sur le territoire du projet ! Nous devons, dit-il, être inclus dans la réflexion, car nous sommes déjà très impactés par les infrastructures existantes. Il y a là un risque pour la qualité de notre agriculture, de nos paysages et de notre environnement !

. **Michel Gaillard** annonce que la CPDP répondra aux élus de l'Eure-et-Loir sur cette interrogation.

. **Michel Caniaux, association Altro**, dit que les scénarios Est et Médian tournent le dos au Centre. Il faut aussi passer à Vierzon et pas seulement à Nevers, ajoute-t-il. Pour moi, dit-il, le territoire du projet, c'est « l'hexagonal central », qu'il faut renforcer et le scénario Ouest-Sud en serait l'épine dorsale. La LGV est un outil, il faut l'améliorer pour répondre aux besoins de la Nièvre. Même Moulins aura sa part si on l'intègre dans le projet.

Mobilisons nous, lance-t-il, pour que la LGV soit un outil d'aménagement du territoire !

### Il faut intégrer dans le dossier l'alternative de l'amélioration du réseau existant !

. **Jean-Louis Poste, Nature Centre (France Nature Environnement)**. Nous avons été consultés par RFF, nous avons rencontré la CPDP, mais les fédérations de FNE n'ont pas voulu se prononcer sur l'opportunité du projet.

Nous souhaitons que l'on étudie l'amélioration du réseau existant, nous demandons que l'on intègre cette alternative dans le dossier du projet.

Il faut étudier les incidences financières, socio-économiques et environnementales de cette LGV : en France, l'urbanisation et les réseaux font disparaître l'équivalent d'un département tous les 7 ans ...

Il y a les problèmes du bruit, des zones humides, des espaces agricoles, la trame verte et bleue mais aussi la Loire, la forêt d'Orléans, la Sologne... La ligne pourrait faire des



dégâts énormes. Nous avons l'exemple des effets de la LGV Est sur le territoire qu'elle traverse.

Ce qui est vrai pour l'Auvergne, ne l'est pas forcément pour le Centre. Il faut une vision plus globale.

Au coeur de la France, il faut réaliser une infrastructure nationale, une étoile, dont le coeur pourrait être Montluçon. Un axe Nord-Sud qui croiserait une liaison transversale à Bourges.

**. André Thépin, habitant de Limoges.**

Pourquoi le dossier n'aborde-t-il pas la question de la technologie du train pendulaire ? Le projet Limoges-Poitiers est "dépecé" : pourquoi ne pas intégrer tout de suite dans le projet le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ? Cela apporterait plus de voyageurs, un meilleur taux de rentabilité et un meilleur aménagement du territoire.

Je demande que l'on fasse cette étude, au cas où la Limoges-Poitiers ne se ferait pas.

**La très grande vitesse n'est pas une priorité**

**. Joël Mirloup, rapporteur général du CESER Centre :** le TGV est bien un facteur de revitalisation, donc d'emploi et de vie meilleure pour les générations futures.

On se demande s'il ne serait pas moins coûteux de revitaliser le réseau existant. Or, c'est impossible, sauf dans quelques cas.

Nous sommes aussi soucieux que le fret ferroviaire ressuscite et que les TER soient améliorés.

L'addition du coût de ces mesures est difficile à supporter. Il faut donc opter pour la grande vitesse.

Mais, faut-il à tout prix que les trains roulent à 360 kilomètres/heure ? Ce n'est pas une priorité.

**L'aménagement de l'existant est-il une alternative ?**

**. Thomas Allary (RFF) répond à plusieurs des questions posées.**

L'aménagement de l'existant est-il une alternative ? Il existe, dit-il, des études sur l'intérêt de projets ferroviaires indépendants les uns des autres – Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ou Paris-Clermont – qui répondraient à certaines des demandes qui ont pu être exprimées. Ce travail existe. Mais, cela pourrait nécessiter 7 milliards d'euros d'investissements ... sans atteindre aucun des objectifs fixés pour POCL.

Le projet POCL représente un saut qualitatif, il apporte des réponses à plusieurs enjeux à la fois, que seule la grande vitesse permet.

La technologie pendulaire ? Nous en parlons dans le dossier du maître d'ouvrage. Elle



n'offre aucune rentabilité socio-économique et ne répond pas aux objectifs du projet.

Le barreau Est-Ouest ? Il est mentionné dans la loi Grenelle. Mais, aujourd'hui ce projet n'existe pas. Et, par nature, POCL est un projet Nord-Sud.

### Un arbitrage en fonction du coût, de la vitesse et de la desserte des pôles urbains

#### **. Charles-Eric Lemaignan, président de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire.**

C'est un débat d'opportunité. Faut-il être dans le réseau européen, pouvoir aller aux aéroports ou non ? C'est un choix fondamental pour les années à venir. Cela concerne directement notre projet de quartier d'affaires près des Aubrais.

Aujourd'hui, la connectivité ferroviaire dont nous disposons n'est pas en équivalence avec nos besoins de mobilité

Comment choisir parmi les scénarios ? C'est un arbitrage en fonction du coût, de la vitesse et de la desserte des pôles urbains. Mais, attention à un logiciel préprogrammé, à la sacralisation de la minute gagnée ! Je conteste les hypothèses présentées dans le dossier du maître d'ouvrage. Notamment la comptabilisation des voyageurs attendus : prend-t-on en compte ceux qui viennent de l'Ouest ?

Je rappelle que la loi Grenelle prévoit qu'Orléans sera relié au réseau à grande vitesse : les scénarios Médian et Est ne répondent pas à cette exigence.

#### **. Pierre Alloraut, vice-président du conseil d'administration de l'université d'Orléans,**

précise ne pas présenter la position officielle de l'université, mais la sienne. Pour l'opportunité du projet, dit-il, la preuve n'est pas à faire si l'on respecte l'esprit de la loi. L'esprit de la loi, c'est de relier les métropoles – de relier, pas de « raccorder » Orléans – et les capitales régionales. La Nièvre peut ainsi être concerné par le scénario Ouest.

Notre université a besoin de mobilité, d'échanges entre universités – nous avons des difficultés, par exemple, à organiser chez nous des colloques –, d'attractivité du territoire, sachant que nous sommes sur un territoire équivalent à celui de la Belgique.

Les scénarios Ouest-Sud et Ouest répondent à l'esprit de la loi Grenelle. Les scénarios Médian et Est, non. S'ils étaient retenus, un recours juridique pourrait être envisagé.

### Dans tous les cas, Orléans sera desservi

**. Thomas Allary** répond que « dans tous les cas, Orléans sera desservi ». « Notre projet est basé sur le texte de la loi. »



La ligne, dit-il, ne passera pas à Clermont ; nous ne savons pas traverser les volcans d'Auvergne. Mais, elle passera à Orléans dans tous les scénarios avec des temps de parcours équivalents. Dans le scénario médian, elle poursuit vers Châteauroux, Vierzon. Il n'y aura pas de « tortillard », mais une ligne qui irrigue le territoire grâce à l'utilisation du réseau existant.

. **Jean Diry, conseiller municipal de Riom.** Avec le TGV, nous n'aurons plus d'arrêt direct à Riom pour aller à Paris.

. **Thomas Allary :** « Effectivement, il n'y aura pas d'arrêt à Riom. »

Je voudrai préciser une chose : pour les passagers qui viennent de Paris et Lyon, il y aura, avec POCL, un gain de 10 minutes pour les parcours vers le Sud-Est et vers Marseille, avec un report modal important. Nous avons un "moteur territoire" relativement constant, la différence entre la valeur socioéconomique des différents scénarios est créée par les gains sur les parcours longue distance vers le Sud-Est et Lyon.

« Je conteste que la minute gagnée en temps de trajet apporte des voyageurs supplémentaires »

. **Serge Grouard, député-maire d'Orléans** conteste "la méthodologie de RFF", qui induit que le scénario médian serait le plus avantageux et le moins destructeur au plan environnemental. Parce qu'il y a un gain de temps sur le trajet Paris-Lyon, dit-il, on y affecte mécaniquement des voyageurs supplémentaires. On présuppose que la minute gagnée en temps de trajet apporte un gain de fréquentation. Je le conteste, insiste-t-il : il faut parler fiabilité, sécurité, services.

Il faut prendre en compte une logique d'aménagement du territoire, qui crée un dynamique, qui génère la fréquentation future de la ligne. Si on décorrèle minutes et voyageurs gagnés, le choix « logique » induit par la méthodologie de RFF ne se justifie plus.

En matière d'évaluation environnementale, il y a une autre biais dans cette méthode : on ne donne de valeur aux territoires traversés qu'en fonction de leur statut juridique.

Un appel à l'union des partisans du projet

. **Rémy Pointereau, sénateur du Cher, président de TGV Grand Centre Auvergne,** rappelle le rôle de l'association en faveur du projet de ligne à grande vitesse POCL - qu'il préfère appeler « Coeur de France ». L'action de lobbying de l'association, « forte de 500 adhérents, de l'union des chambres consulaires et de la participation de citoyens de toutes sensibilités », dit-il, a été « payante ».

Il y a, poursuit-il, une chance à saisir pour l'aménagement du territoire, pour les villes





d'Auvergne, pour Paris, Lyon et le sud de l'Europe.

Nous souhaitons d'abord, poursuit le sénateur Pointereau, respecter les objectifs du Grenelle de l'environnement. C'est la mission donnée à RFF. Ce projet arrive en tête de ceux qui permettent des économies d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Mais, dit-il, il ne s'agit pas de « regarder les trains passer » ; il faut favoriser un maillage du territoire, en travaillant sur les interconnexions.

Nous ne pouvons pas, dit-il, nous offrir le luxe de la division. Ce serait un piège, car alors rien ne se fera. Il cite l'exemple de la LGV PACA, lancée bien avant POCL et qui est aujourd'hui bloquée, faute d'accord entre les élus.

Il est, dit-il, « légitime » d'avoir une préférence pour un scénario, mais il ne faut pas tomber dans le piège de ne pas rechercher de consensus.

Le bon tracé sera celui qui se fera, insiste-t-il. Il faudra qu'il réponde au plus grand dénominateur commun en matière d'aménagement du territoire et de financement.

Nous organiserons, conclut-il, une réunion de l'association, en fin d'année, pour définir un consensus.

### « Les évaluations de RFF ne tiennent pas compte de la logique d'aménagement du territoire régional »

. **François Bonneau, président du Conseil régional du Centre** estime que le débat public est un moment essentiel pour l'aménagement du territoire. Une opportunité, dit-il, s'est présentée avec la saturation de la ligne Paris-Lyon et nos citoyens reconnaissent la grande vitesse comme un facteur d'aménagement du territoire. Or, il y a un grand vide ferroviaire au centre de la France. Et, personne ne comprendrait qu'Orléans ne mérite qu'un passage de la ligne par ricochet, une "virgule", qui ne contribuerait pas à l'aménagement du territoire.

Or, dit-il, les scénarios Est et Médian ne s'intéressent pas à Orléans, au Loiret, au Loir-et-Cher et à l'Indre, à l'irrigation du centre de la France et au nécessaire raccordement avec le projet POLT.

La question de l'environnement doit être intégrée en amont aux éléments du dossier. C'est pourquoi, il faudrait privilégier l'utilisation des couloirs d'infrastructures existants.

Outre que les prévisions à 20 et 30 ans laissent une marge d'incertitude importante, les évaluations du nombre de voyageurs effectuées par RFF ne tiennent pas compte de la logique d'aménagement du territoire régional. Elles se basent sur les trajets entre Paris, Lyon et Marseille.

Or, dit-il, nous avons des chiffres à produire, vérifiés par les faits qui permettent de prendre en compte la population de nos territoires. Il faut donc rechercher des aménagements au scénario Ouest, qui répondront aussi aux besoins de la Nièvre.



## Le Centre et l'Auvergne ont-ils besoin du TGV ?

**Jean Sivardière, président de la FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports)** s'interroge sur le périmètre du dossier du maître d'ouvrage. Il s'étonne que le projet POCL isole d'autres projets ferroviaires qui mériteraient d'être intégrés dans le dossier. C'est le cas, dit-il, du projet Poitiers-Limoges - un mauvais projet du point de vue de la FNAUT -, qui devrait être rattaché à POCL. C'est aussi le cas du doublement de la ligne Paris-Lyon via les deux branches Est et Sud de la LGV Rhin Rhône.

Il faudrait, estime-t-il, isoler la desserte du centre de la France dans un projet indépendant de la problématique Paris-Lyon (et ressusciter le projet ferroviaire du "Y renversé") pour évaluer l'intérêt spécifique de la desserte du Centre.

Il faut hiérarchiser les deux objectifs du projet POCL, car ils sont, de fait, concurrents. Le Centre et l'Auvergne ont-ils besoin du TGV ? (*mouvements d'humeur dans la salle*)

Quant au critère de la durée du trajet avec Paris : quel est le temps maximum acceptable ?

Je survis à Grenoble, dit Jean Sivardière, bien qu'étant à 3 heures de Paris par le TGV. Ce qui permet tout de même de faire un aller et retour dans la journée. Cette ligne est massivement utilisée par les Grenoblois et aucun d'entre eux ne réclame d'être à 2 heures de Paris...

Pour le centre de la France, Il suffirait de le mettre à 2h45, une durée qui permet de concurrencer la voiture et l'avion. Et cela, on peut le faire en modernisant les lignes existantes. L'utilisateur veut être en dessous des 3 heures pour aller à Paris. Il ne réclame pas forcément plus.

La LGV contribue-t-elle au développement économique ? Beaucoup de géographes ont démontré que l'effet TGV n'est pas pertinent pour le développement économique. Grenoble a connu un très fort développement, grâce à l'industrie et à l'université, dans les années 60-70, bien avant que n'arrive le TGV...

La vraie justification du projet POCL, dit-il, n'est pas la desserte du centre de la France mais le doublement de la ligne Paris-Lyon pour éviter la dégradation du service, ce qui permet de raccorder le train avec le réseau du sud de la France... Et, ce qui permettra de financer la ligne.

Il demande à RFF des gains chiffrés en voyageurs/km.

. **Michel Gaillard** : « Il était important de confronter les points de vues, les perceptions différentes de ce que sont les projets de lignes à grande vitesse. Mais, je rappelle qu'ici on débat de POCL et non de Poitiers-Limoges ou de Rhin-Rhône. »



## « Ouest-Sud et Est sont des positions extrémistes, que nous devons écarter »

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers** : « J'ai entendu des élus orléanais, qui m'ont donné de l'espoir. »

Oui, dit-il, le projet est opportun. Il faut le faire avancer ensemble, malgré son coût et le contexte de crise. Le projet n'est pas encore financé : il faut d'abord trouver les moyens politiques d'un rassemblement pour le financement du projet, sinon nous perdrons cette opportunité.

Il faut donc choisir des options de tracé équilibrées. Nous sommes solidaires de Bourges et Moulins : ce doit être le scénario Ouest ou Médian par Roanne. Il existe un risque que le scénario Ouest-Sud nous divise. Il coûte 14 milliards d'euros, il a le plus faible potentiel en termes de voyageurs et donc de billetterie. J'ai une préférence évidente pour le scénario Médian, qui est moins cher. Ouest-Sud et Est sont des positions extrémistes, que nous devons écarter. Il faut chercher la voie d'un accord politique.

. **Bernard Martin, vice-président du conseil général de la Nièvre, chargé des transports** : la ligne est une opportunité de désenclavement pour le département. Nous retiendrons un tracé qui réponde à de fortes exigences aussi bien en termes de protection de l'environnement que de possibilités de financement par les collectivités publiques, de cadencement et d'interconnexions au réseau TER.

Il est clair qu'une desserte satisfaisante de la Nièvre exclut l'option Sud-Ouest, qui fait de Moulins et Nevers des "culs de sacs" TGV et exclurait la Bourgogne.

## N'oublions pas le prix du billet !

. **Hélène Cholet, "citoyenne", usager de la SNCF et de Air France** : on a parlé de gain de temps de 10 minutes, qui permettait la concurrence avec l'avion. On oublie le coût du billet. Ce gain de 10 minutes intéresse une minorité d'hommes d'affaires. Mais, je remarque que le prix du billet TGV est cher et rejoint celui de l'avion. C'est une donnée qu'il faudrait prendre en compte.

. **Thomas Allary** : je reviens sur nos études socio-économiques, qui suscitent des interrogations. Il n'y a pas de pré-supposé dans les modèles que nous utilisons mais des constats à partir de comportements éprouvés et qui ne sont pas propres à POCL. La sensibilité au prix du billet, l'environnement, le temps de parcours sont intégrés avec une marge d'incertitude. On ne sait pas quantifier l'aménagement du territoire, d'où des études qualitatives. Cette marge d'incertitude est la même pour tous les scénarios et nos approches permettent donc une aide à la décision. Il manque encore, bien sûr, dans cette réflexion, les échanges avec le public, que précisément le débat public va nous apporter.



## « La très grande vitesse est la clé du financement du projet »

. **Michel Leboeuf, directeur grands projets et prospective de la SNCF** : la SNCF versera au débat public, en fin de mois, un cahier d'acteur. Sans préjuger de ce qu'il contiendra, je peux déjà vous indiquer quels sont nos points d'attention.

C'est d'abord, évidemment, la dégradation des conditions de circulation sur la ligne Paris-Lyon.

Deuxième point d'attention : le financement du projet. C'est un problème existentiel pour le projet. Dans le meilleur des cas, le projet est tout juste finançable ; peut-être ne l'est-il pas. Le moteur financier est sur le trajet Sud-Est - 7 millions de voyageurs vont de Paris à la Méditerranée - et il faut absolument augmenter le gain de temps.

Pour favoriser le report modal – POCL est un projet du Grenelle de l'environnement –, il faut donc offrir une vitesse de 360 km/heure.

La SNCF veut aussi que le projet rassemble, sans qu'il y ait de perdants.

Enfin, pour la desserte des villes, nous estimons qu'il faut donner la priorité aux gares actuelles. Les gares nouvelles doivent apporter quelque chose de plus que les gares actuelles et non pas s'y substituer.

## Moduler les tarifs pour la clientèle très pressée, pour ceux qui le sont moins et pour tous les autres

. **Alain Tanton, président de l'agglomération de Bourges** : Il y a une opportunité pour ce projet, mais ce n'est pas seulement un projet pour aller à Paris. Aujourd'hui, pour faire Bourges-Lyon par le train, il faut 3h45, avec des arrêts nombreux. Le projet constitue une ouverture vers le couloir rhodanien et l'Europe de l'Est.

On a dit que le projet avait deux piliers : l'aménagement du territoire et le doublement de la ligne Paris-Lyon. Mais, les 10 minutes que gagneraient les Marseillais pour aller à Paris peuvent-elles pas être mises en balance avec la desserte de 17 millions d'habitants ?

Il faudrait moduler les tarifs selon que la clientèle est très pressée ou l'est beaucoup moins.

Nous ne voulons pas du tracé Est. Quant au scénario Ouest-Sud, il a du mal à rassembler. Les tracés Ouest et Médian nous paraissent les meilleurs, mais si le scénario Ouest est choisi, il faudra desservir Roanne.

Nous sommes assez sceptiques quant aux prévisions de voyageurs : quand l'autoroute A71 a été réalisée, on nous prédisait des chiffres de fréquentation au péage qui interdiraient toute rentabilité. Tous ces chiffres ont été exposés !





. **Thomas Allary** : les 10 minutes de gain de temps sont importantes pour le report modal ; ce sont les études qui le disent...

. **Philippe Bel, habitant d'Orléans** : pour Orléans, l'essentiel c'est l'accès direct, rapide, fonctionnel aux grands aéroports parisiens et la question des dessertes est essentielle. Or, RFF ne s'engage pas sur ces dessertes.

RFF affirme que les scénarios Est et Médian sont plus facilement finançables. Mais qu'en sait-il ? Qui peut aujourd'hui s'engager sur le prix du kérosène dans 15 ans ?

Nous pensons que les scénarios Ouest peuvent irriguer le Limousin, qu'un million de voyageurs sur POCL, c'est possible avec le POLT, en économisant le barreau Limoges-Poitiers.

Les scénarios Ouest apporteront un plus fort gain de voyageurs en reliant Limoges, c'est d'ailleurs une donnée fournie par RFF lors du débat public Poitiers-Limoges.

Il y a là une opportunité pour le maître d'ouvrage d'améliorer le projet pour l'intérêt général.

### Le sujet majeur, c'est le financement

. **Guy Janvrot, président de Nature Centre (FNE)** : la question centrale est celle du prix. Comment va-t-on payer cette ligne et qui va payer ? On nous annonce un coût de 14 milliards d'euros. Mais nous savons par expérience que ce sera plus. Peut-être 20 milliards dans 15 ans...

Qui va payer ? La SNCF a 7 à 8 milliards d'euros de déficit et RFF 20 milliards... Et, on sait que la « solution » du partenariat public-privé, c'est de l'endettement.

Or, il est prévu que seulement 30 % des projets inscrits au SNIT se réaliseront...

S'y ajoutent les problèmes de préservation de l'environnement: la ligne devra traverser la Loire et la Sologne, la plus grande zone route Natura 2000 de France. Cela aura encore un coût supplémentaire.

. **Thomas Allary** : sur le financement, il est difficile d'en dire beaucoup plus aujourd'hui. Mais, par principe, plus le projet apporte de voyageurs et plus la part de RFF dans ce financement sera importante.

Pour la traversée de la Sologne : nous avons étudié le « jumelage » de la LGV avec l'autoroute. Ce n'est pas si facile. Il n'y a pas de solution évidente à ce stade.

### Il faut prendre en compte le critère d'aménagement du territoire

**Eric Doligé, président du conseil général du Loiret.**

Nous attendons que la SNCF nous explique aussi ce qu'on pourrait faire, en parallèle, pour le fret – la réalisation de la LGV permettra-t-elle de débloquent des sillons pour le fret ? – et en matière d'horaires.



Quant au choix entre les scénarios, si on regarde le tableau comparatif de RFF, le problème est réglé. Or, ce n'est pas si simple. Il faudrait ajouter à ce tableau un critère relatif à l'aménagement du territoire. Et, le développement économique permet aussi le développement social ; il faut intégrer cela dans le bilan économique du projet. Si nous ne favorisons pas le développement de nos territoires, nous allons augmenter les problèmes et les coûts sociaux. Cela doit aussi entrer en ligne de compte.

Nous sommes pour le scénario Ouest, parce que nous nous appuyons sur d'autres critères que ceux de RFF.

### « Préserver l'environnement, ce n'est pas toujours préserver l'agriculture »

. **Eric Thirouin, administrateur de la FNSEA, qui représente Xavier Belin, son président.**

« Il y a 160 pages dans le dossier du maître d'ouvrage et 3 paragraphes sur l'agriculture... Vous parlez de 15 départements, j'en compte 16 ... vous avez oublié 10 % du territoire. Il faudra que RFF fasse un travail complémentaire sur ce thème. »

On nous explique que l'agriculture sera prise en compte dans une réunion thématique sur l'environnement. Mais, préserver l'environnement ce n'est pas toujours préserver l'agriculture. On sait bien que les compensations aux atteintes à l'environnement se traduisent toujours par un prélèvement de terres agricoles. Chaque année, des milliers d'hectares de terres agricoles disparaissent, ce qui équivaut à un département tous les 6 ans.

Pour nous l'opportunité du projet est proportionnelle à l'enclavement du territoire qui pourrait être desservi. Le désenclavement est aussi une de nos préoccupations. Par rapports aux scénarios présentés par RFF, nous posons 5 questions et nous souhaitons avoir des réponses

1. Un remembrement linéaire est-il envisagé ?
2. Quand est-il prévu - souvent c'est trop tard ?
3. Combien estimez-vous qu'il y aura de ponts sur le linéaire du tracé ?
4. Quelle consommation d'espaces agricoles nécessiteront les compensations environnementales ? Sur quelle largeur ?
5. Comment envisagez-vous d'ajouter l'économie du foncier au dossier du maître d'ouvrage ?

. **Michel Gaillard** : « Nous avons rencontré les chambres d'agriculture et c'est à ce moment là que nous avons décidé d'organiser une réunion à Gien où l'on abordera l'activité agricole. »

. **Thomas Allary** : la question agricole est un volet majeur du projet et nous avons associé à nos travaux les chambres d'agriculture. Nous connaissons l'importance de la



problématique foncière, mais nous ne savons pas répondre à vos questions à cette étape. Nous pourrions le faire à la fin de l'enquête d'utilité publique.

Oui, un aménagement foncier est envisagé, et ce sera le plus en amont possible. Pour vous répondre sur le nombre de ponts qui seront nécessaires et sur la « consommation » des compensations environnementales, il est encore beaucoup trop tôt : nous en sommes à envisager des scénarios et nous n'avons pas encore de tracé.

. **Sylvain Caillot, chargé d'études, RFF** : « On peut estimer que la LGV aura une emprise moyenne de 100 mètres de large et une emprise globale de 5 000 hectares au total. Ce sont les données à intégrer. »

. **Pierre-André Perrissol, maire de Moulins, président de la Communauté d'agglomération de Moulins, ancien ministre** : « Nous voulons que la ligne se fasse et le plus vite possible. Il ne faudra pas opposer une partie de l'Auvergne à une autre ni l'Auvergne à d'autres régions. Il faut se réunir sur une solution réalisable, en écartant les scénarios extrémistes, qui marginalisent une partie du territoire. Ce qui compte, c'est la desserte. Nous devons rechercher la meilleure desserte moyenne de nos agglomérations. Je rappelle que la Bourgogne sera essentielle pour lâcher la variante par Macon, défendre avec nous une variante par Roanne et contribuer au plan de financement. »

### Comme FNE, nous voulons éviter de nouvelles brèches dans le territoire

. **Michel Masson, administrateur de la FNSEA, chambre d'agriculture du Loiret**

Les agriculteurs ne s'opposent pas aux infrastructures. Mais, pour nous, une infrastructure nouvelle se traduit généralement par une double peine. C'est d'abord un prélèvement sur nos exploitations pour réaliser l'infrastructure. Puis, un second prélèvement pour compenser l'atteinte à l'environnement que constitue l'infrastructure. On nous prend encore des terres pour faire une zone naturelle ou protégée... On pourrait même parler de triple peine, puisque nous devons aussi endurer le choc psychologique.

Pour nous, pour le Loiret, les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont les moins pénalisants.

Comme FNE, nous voulons éviter de nouvelles brèches dans le territoire : il faudrait, autant que possible, réutiliser les couloirs d'infrastructures existants.

### Le dossier du maître d'ouvrage ne parle pas du patrimoine...

. **Olivier de Charsonville, délégué de l'association Vieilles maisons françaises** : on n'a pas parlé du patrimoine. Le patrimoine – architectural, naturel, gastronomique...-, c'est l'identité nationale, c'est le tourisme et, derrière, ce sont des entreprises d'accueil du public, des hôtels, des restaurants... C'est un enjeu fort.

Or, dans le territoire du projet, il y a un patrimoine très riche, classé par l'Unesco, la Sologne et sa zone Natura 2000, des monuments, des zones humides et des cours



d'eau... qui seraient impactés par chaque scénario.

A cet égard, nous préférons bien sûr le scénario Médian, qui a le moins d'impact sur le patrimoine.

Nous vous proposons de travailler avec vous sur ces thèmes.

. **Thomas Allary** : toutes les données que vous évoquez sont intégralement recensées dans nos études, qui sont accessibles sur le site du débat public.

### **Conclusion de la réunion publique**

. **Michel Gaillard** : nous avons reçu, pendant la réunion, 5 questions écrites. Elles auront toutes une réponse écrite. Le débat est ouvert depuis 3 jours et déjà 4 cahiers d'acteurs ont déjà été soumis à la Commission. Notre site web a reçu 55 avis, 25 questions et 3 contributions. 10 000 connexions ont déjà été constatées. On voit bien l'intérêt que suscite ce débat public.

Merci de votre participation à cette réunion, qui a été riche d'échanges.

Nos prochaines réunions publiques auront lieu à Vichy (le 12 octobre) et Roanne (le 13). Je vous rappelle qu'il est prévu, le 24 novembre prochain, une réunion à Orléans sur le thème du financement du projet.