

15^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **MERCREDI 30 NOVEMBRE 2011, à Blois (Loir-et-Cher)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat 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 15^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, le mercredi 30 novembre, a duré 2 heures 30 et a réuni un peu plus de 100 personnes à la Maison de la Magie à Blois.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Les chiffres et la méthodologie des études de RFF sont contestés.** On leur reproche de « conduire presque automatiquement » au choix les scénarios Médian et Est « plus rentables ». RFF répond qu'« aucun choix n'est fait et qu'aucun scénario n'est rentable pour RFF ».
- 2. Beaucoup d'intervenants se prononcent en faveur des scénarios Ouest-Sud ou Ouest** et, souvent au motif que **faire passer la LGV par Orléans aurait un effet beaucoup plus positif que de seulement la relier grâce à un "barreau"**, même s'il est à grande vitesse.
- 3. La rénovation de l'existant est présentée comme un complément nécessaire ou une alternative à la LGV.** La question est posée de savoir s'il serait possible de financer les deux simultanément. RFF répond que **sa priorité numéro 1 est la rénovation des lignes**, mais que la seule modernisation du réseau ne permettrait pas d'atteindre les objectifs fixés à POCL par l'Etat.
- 4. Beaucoup d'intervenants se déclarent persuadés que la LGV, dans les scénarios Ouest et Ouest Sud, pourrait traverser la Sologne en utilisant le « couloir de nuisances » déjà créé par l'A71 et la ligne existante POLT.** RFF répond que cette possibilité est à l'étude, mais que le « jumelage » est loin d'être aussi évident qu'il paraît à certains.
- 5. Quelques intervenants estiment que le TGV n'est destiné qu'à satisfaire ceux qui ont des revenus élevés. Ils craignent des effets négatifs sur les populations les plus démunies,** si la ligne nouvelle entraînait la disparition de l'offre de transport actuelle « moins rapide, mais plus accessible aux faibles revenus ».

Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP),** ouvre la réunion et donne la parole au maire de Blois pour « un mot d'accueil républicain ».

« Il est impossible d'imaginer une ligne à grande vitesse qui passerait loin d'Orléans »

. **Marc Gricourt, maire de Blois et conseiller général du Loir-et-Cher**, déclare que cette réunion est, pour tous, un moment important : il évoque en particulier « le fort engagement des usagers et des élus de la région » depuis deux ans, pour l'amélioration des relations entre Blois et Paris. Les attentes actuelles quant à l'amélioration des dessertes ne pourront, dit-il, être dissociées de la réalisation de la LGV POCL. Il faut, ajoute-t-il, prendre en considération ce que cette ligne peut apporter au territoire régional et départemental. « Blois veut être reconnue comme la porte d'entrée culturelle et touristique du Val de Loire », car sur un rayon de 20 kilomètres, on trouve les principaux sites historiques et touristiques (Chambord, Cheverny...) mais aussi une forte activité économique. L'attractivité, rappelle-t-il, ne peut aujourd'hui se concevoir qu'avec des dessertes ferroviaires de qualité, permettant de se rendre aisément à Paris mais également dans les grandes capitales européennes. Il est donc, insiste-t-il, « impossible d'imaginer une ligne à grande vitesse qui passerait loin d'Orléans ». C'est pour cette raison que la ville de Blois défend le scénario Ouest.

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière qui l'accompagnent (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Le débat public, explique-t-il, est un droit et une étape importante dans la vie d'un projet. Il porte d'abord sur la question de l'opportunité du projet et intervient à une étape du projet où celui-ci est amendable. Il pose, dit-il, d'autres questions : en particulier, celle des caractéristiques du projet et celle des services offerts (la desserte, le trafic, les fréquences).

Un débat public est « ouvert à tous et tout le monde peut participer ». Il se déroule dans « la transparence ». « Tout est sur la table, rien n'est caché », insiste-t-il.

Il précise que « que la « première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques ». Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le site Internet du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat. Le débat, dit-il, sera clos fin janvier 2012. Fin mars au plus tard, le compte-rendu et le bilan du débat public seront publiés par la Commission Nationale du débat public, puis RFF aura trois mois pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL**, rappelle que ce projet est inscrit dans le Grenelle de l'environnement (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

L'Etat, explique-t-il, a demandé à RFF de réaliser les études nécessaires pour satisfaire quatre objectifs, regroupés en deux « piliers » :

- 1- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 - assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
 - améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « Grand Centre » ;
- 2- constituer un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, pour répondre à sa saturation.

POCL, poursuit le directeur du projet, est donc basé sur ces deux piliers, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, à partir desquelles quatre scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est.

Trois de ces scénarios ont deux variantes d'arrivée sur Lyon : soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la ligne actuelle entre Mâcon et Lyon.

RFF : le bénéfice d'une LGV n'est pas là où la ligne passe, mais là où le TGV va pouvoir arriver

Thomas Allary explique que « le bénéfice d'une LGV n'est pas là où la ligne passe », mais « là où le TGV va pouvoir aller grâce à la ligne ». L'idée est donc d'avoir une LGV qui passe au milieu des 13 villes concernées et d'utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes », explique-t-il.

Pour aller d'Orléans à Blois par exemple, dans le scénario Ouest-Sud, le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'à Orléans, puis à partir d'Orléans le réseau existant pour aller jusqu'à Blois. « C'est, dit-il, le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train. »

Evidemment, ajoute-t-il, aucun train ne pourrait se rendre successivement dans les 13 villes concernées, elles seraient donc desservies par plusieurs types de TGV.

Ainsi, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, pour desservir Blois, le train irait à grande vitesse jusqu'à Orléans puis utiliserait le réseau existant.

Dans le scénario Médian, la ligne, au départ de Paris, irait plus à l'est afin d'éviter la forêt d'Orléans et la Sologne, et pour atteindre Orléans et Bourges, deux barreaux à grande vitesse seraient créés. Ensuite, pour rejoindre Blois, le principe serait le même que dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest.

Dans le scénario Est, il y aurait les mêmes barreaux de ligne à grande vitesse reliant Orléans et Bourges et le principe de desserte de Blois resterait le même.

Blois-Paris en 1 heure, Blois-Lyon en 2 heures à 2 heures 30

Entre Paris et Blois, les études menées par RFF montrent qu'il est possible d'envisager environ six allers retours quotidiens TGV, en plus des trains Aqualys. Avec une correspondance à Orléans, les voyageurs venant de Blois pourraient avoir accès à de nouvelles destinations : Lyon et Marseille, Roissy et Lille et, éventuellement, Clermont-Ferrand.

Le temps de parcours Blois-Paris serait d'une heure. Pour les dessertes nouvelles permises par une correspondance à Orléans, le temps de parcours serait d'1h30 de Blois à Roissy, d'un peu moins de 2h30 pour Lille, de 2h00 à 2h30 (selon les scénarios) pour Lyon.

Aucun des scénarios, précise Thomas Allary, « ne va pouvoir éviter toutes les zones sensibles au plan environnemental ». Si l'on ne peut pas encore quantifier l'impact, il est possible de définir le risque d'impact et « celui-ci est plus important dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud ».

L'investissement nécessaire est estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios « et intègre tous les aménagements nécessaires sur le réseau existant ». Par exemple, pour aller à Montluçon, les TGV vont devoir utiliser la ligne Bourges-Montluçon, qui n'est pas électrifiée ; son électrification est déjà incluse dans les estimations présentées.

. **Arlette Dubois-Besnard, membre de la Commission particulière du débat public**, qui anime la réunion, rappelle les règles de débat public, qu'elle choisit de présenter « de façon singulière », pour profiter de l'organisation de cette réunion « dans la Maison de la Magie ».

« La Maison de la Magie, que nous devons à Robert Houdin, dit-elle, abrite plusieurs niveaux. La Rotonde est la première étape. Du temple grec au bateleur du Moyen-âge, du physicien Pinetti à l'inventeur de génie Buatier De Kolta, vous l'aurez compris, chaque intervention a la même valeur : une personne, une voix.

Dehors, le dragon à six têtes qui, à toutes les heures, apparaît aux fenêtres. À l'intérieur, je serai le gardien du temple et chaque intervention sera limitée à trois minutes.

Le champ est circonscrit, mais il n'est pas borné. Dès lors, le débat est libre, ouvert à tous les avis sur ce projet. Le débat public est démocratique et il se doit d'être argumenté. En effet, la richesse d'un débat se nourrit de la confrontation avec les autres et vous comprendrez que le temps de prise de parole soit maîtrisé.

Vous avez franchi le kaléidoscope juste après la Rotonde et vous voilà entre réalité et illusion. Vous croyez n'être qu'un pion sur l'échiquier du temps ? Pas du tout. Tout ce qui est dit ici est inscrit au verbatim, puis versé au compte-rendu. Puisse ce débat être riche de vos interventions, qu'il s'agisse d'avis ou de questions. »

Déclarant l'échange « ouvert », elle donne ensuite la parole à la salle.

. **Richard Rousseau, expert ferroviaire indépendant**, explique avoir participé à deux débats publics. Il estime que « bien que ce soit un remarquable exercice démocratique », il ne doit pas être « une usine à rêves ». Il est partisan de la grande vitesse, mais « aussi longtemps que le projet est crédible ». Il a donc des questions à poser, en particulier concernant le problème de saturation de l'axe Paris-Lyon. Il aimerait savoir à combien d'heures hebdomadaires équivaut la saturation de cet axe, aujourd'hui et en 2025. Pourquoi propose-t-on de prendre en compte des trajets de très courte distance alors que la très grande vitesse n'a pas été conçue pour cela ? Il estime que des solutions peuvent être trouvées pour aménager l'existant ou créer une gare à la Bibliothèque François Mitterrand à Paris.

. **Gilbert Moreux, simple voyageur**, se demande si avec le réseau actuel amélioré, sans LGV, on ne pourrait pas avoir le même confort sans forcément le gain de temps. Comment fera, demande-t-il, le voyageur lambda qui habite à 20 kilomètres de la gare de Blois ?

. **Catherine Bontron, utilisatrice hebdomadaire de l'axe Blois-Paris**, aimerait savoir comment ce projet peut désenclaver Blois car, à l'heure actuelle, le temps de parcours entre Paris et Blois dépasse 2 heures et, dit-elle, « c'est inadmissible ».

« Les études montrent qu'entre 2008 et 2035, le nombre de TGV en retard augmentera de 60 % »

. **Thomas Allary** explique que la saturation se définit par le fait d'atteindre un seuil de trafic qui rend l'exploitation difficile, en particulier par l'enchaînement des retards et parce que cela entraîne « une forte irrégularité ». Sur l'axe Paris-Lyon, les études de RFF montrent que cette irrégularité ne va aller qu'en croissant malgré les mesures d'exploitation qui sont déjà prévues (plus de rames doubles, plus de trains duplex, etc.). Les études montrent également qu'entre 2008 et 2035, le nombre de TGV en retard va croître de 60 %.

Effectivement, dit-il, le TGV n'est pas fait pour relier des villes distantes de 50 kilomètres l'une de l'autre. L'objet de POCL, rappelle-t-il, est le doublement de Paris-Lyon et la desserte ferroviaire du Centre de la France.

En réponse à une question d'un intervenant, il indique que l'hypothèse d'un arrêt à la Bibliothèque François Mitterrand à Paris n'est pas écartée.

Il explique ensuite que des études ont été menées sur la possibilité d'améliorer l'existant pour atteindre les objectifs fixés par L'Etat. Les différentes hypothèses examinées par RFF nécessiteraient un investissement de 1,5 à 7 milliards d'euros, qui ne permettrait pourtant qu'un gain de temps de parcours assez modeste. Et, toutes les hypothèses étudiées ne permettent d'atteindre aucun des objectifs fixés par l'Etat.

« Les tableaux présentés par RFF montrent que les scénarios Ouest et Ouest-Sud n'ont pas beaucoup de chances d'être retenus »

. **Bernard Valette, vice-président de l'agglomération de Blois**, ne comprend pas pourquoi il serait indispensable de gagner 15 minutes sur la ligne Paris-Lyon et pourquoi tout le projet devrait « s'appuyer sur ce postulat-là » et non sur la desserte de Clermont-Ferrand ou des autres villes du Centre. Il lui semble donc que le débat est « piégé » et « dénaturé ».

. **Thomas Allary** répond que « RFF ne veut rien démontrer et que les études n'ont pas déterminé de choix de scénario ». L'Etat, dit-il, a fixé quatre objectifs à RFF, dont celui d'un trajet Paris-Lyon en 2 heures, avec l'objectif de créer une alternative économique pertinente à la ligne actuelle.

Toutes les études de comportement, explique-t-il, montrent que les voyageurs sur l'axe Paris-Lyon, s'ils ont le choix, choisissent de faire le trajet Paris-Lyon en 2 heures plutôt qu'en 2h15 ou 2h30. L'objectif d'un Paris-Lyon en 2 heures n'est donc pas inscrit dans le projet « au détriment de la desserte du centre de la France », mais pour permettre au projet d'être « finançable et viable ».

Il précise que la desserte de Clermont-Ferrand en 2 heures n'a pas « disparu du projet », dont elle est un des quatre objectifs : tous les scénarios permettent un Paris-Clermont-Ferrand en moins de 2 heures.

. **Charles-Antoine de Vibraye, vice-président de l'association Blois Paris Illico**, estime que Blois a souvent été oubliée par la SNCF. Il juge que le projet est « formidable », car il va apporter un service complémentaire « qui complètera parfaitement les dessertes locales ». Privilégier la rénovation de l'existant, dit-il, tient d'une « courte vue », car rien n'est prévu, par exemple pour le matériel Corail qui devrait être, à long terme, remplacé par du matériel TER. L'association appuie donc les scénarios Ouest et Ouest-Sud, « qui place Blois le plus près possible de la ligne radiale ».

. **Bernard Mériel, maire-adjoint de la ville de Blois**, estime que, dans les tableaux présentés par RFF, on voit que les scénarios Ouest et Ouest-Sud « n'ont pas beaucoup de chances d'être retenus ». Il s'interroge sur la prise en compte de l'aménagement du territoire, « car choisir de se concentrer sur un renforcement de la ligne Paris-Lyon renforce le développement de ces régions-là, au détriment du Centre ». Il est persuadé qu'il y a des améliorations à faire sur la ligne actuelle Paris-Lyon et qu'il est possible de travailler sur les fréquences au lieu d'essayer de gagner cinq minutes sur un seul axe.

. **Thomas Prigent, militant écologiste et usager régulier de la SNCF**, se demande « comment il sera possible d'entretenir la ligne nouvelle ». Il pense que l'on peut faire POCL avec un budget moindre et, en même temps, entretenir un réseau régional à la circulation fiable, en région Centre et ailleurs. Il lui semblerait intéressant d'évaluer, dès maintenant, le nombre de ceux qui ne vont plus utiliser le train à cause de la dégradation de la qualité du service.

. **Thomas Allary** explique que les études présentées par RFF sont disponibles dans leur intégralité sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org et que le débat n'est ni « faussé » ni « tronqué ».

Il n'est pas possible, dit-il, de parler de « rentabilité » à propos de POCL, car le projet ne peut s'autofinancer. « RFF ne peut donc gagner d'argent avec POCL. »

Enfin, il fait part de sa surprise d'entendre dire que « les scénarios Médian et Est affaibliront la desserte de certaines villes » en termes de temps de parcours et de fréquences, « alors qu'ils sont équivalents dans tous les scénarios pour la majorité de ces villes ».

. **Eric Boileau, président de l'Association Blois Paris Illico**, répond à Thomas Allary que « la différence est grande entre relier avec un barreau Orléans et mettre Orléans sur la ligne LGV ». Il demande à RFF d'expliquer comment le TGV arriverait à Orléans et comment il repartirait ensuite vers Lyon. Il demande quel sera l'impact environnemental, car la région a déjà été « sérieusement endommagée par le passage de l'A71 et de la ligne POLT ».

Ouest et Ouest-Sud peuvent-ils utiliser les « couloirs de nuisances » existants ?

. **Yvan Saumet, président de la Chambre de Commerce et d'industrie du Loir-et-Cher**, estime que le projet POCL est « une formidable opportunité pour le développement économique de Blois », car la liaison avec Rhône Alpes est de première importance pour les industriels de la région mais aussi pour le tourisme. S'il n'existait pas la nécessité de doubler la ligne Paris-Lyon, dit-il, il n'y aurait pas la possibilité d'avoir une ligne à grande vitesse dans le « grand Centre » de la France. La CCI, dit-il, est plutôt favorable à un scénario Ouest ou Ouest-Sud car « elle craint que le barreau sensé desservir Orléans et donc Blois ne soit la cause d'un surcoût de financement ».

. **Philippe Defossez, membre du Conseil économique social et environnemental de la région Centre**, estime que pour la ligne POCL, il faut « raisonner desserte », penser aux articulations vers le grand-Ouest jusqu'à Nantes et aux interconnexions avec les infrastructures aéroportuaires. Il faut aussi, dit-il, réfléchir aux impacts environnementaux qui s'inscrivent dans le « positif » quant à la réduction des gaz à effet de serre mais dans le « négatif » quant à la biodiversité. Il lui semble que, contrairement à ce qu'explique RFF, les scénarios Ouest et Ouest-Sud peuvent utiliser les « couloirs de nuisances » des infrastructures existantes.

. **Christophe Salvat, chargé des transports au Conseil général du Loir-et-Cher**, s'étonne du tableau multicritères présenté par RFF car on y retrouverait certains objectifs fixés par l'Etat alors que d'autres feraient défaut et, en particulier, l'amélioration de la desserte des villes du « Grand Centre » ou encore l'insertion d'Orléans dans le réseau à grande vitesse. Il estime que si l'on choisit le scénario Ouest qui offre un Paris-Lyon en 2 heures, il pourra réellement s'opérer un partage des trafics sur les deux lignes Paris-Lyon.

. **Sylvain Caillot, chargé d'études chez RFF**, revient sur la question de la traversée de la Sologne dans le scénario Ouest-Sud. L'importance de la biodiversité en Sologne, dit-il, a été reconnue au niveau européen. La traversée, prévue sur un peu plus de 70 kilomètres, se traduirait par une emprise totale de l'ordre de 700 hectares. Or, dans cette grande zone, il est très probable que la ligne puisse impacter des habitats d'espèces protégées. Commentant la demande de jumelage de la LGV, dans la traversée de la Sologne, avec des infrastructures existantes, demandée à plusieurs reprises, il explique qu'une autoroute est construite selon des caractéristiques routières qui sont différentes des caractéristiques d'une

LGV et qu'en beaucoup d'endroits il y aurait une réelle difficulté « à coller à l'autoroute existante ».

. **Michel Languerre, adjoint au maire d'Orléans**, estime que le POCL est un « formidable outil d'aménagement du territoire » qui permettra de relier les villes de la région Centre au réseau à grande vitesse français et européen. Cependant, estime-t-il, les chiffres qui figurent dans le dossier de RFF « conduisent à choisir, de façon assez automatique, les scénarios Est et Médian, jugés plus rentables ». Or, dit-il, de toutes façons, « le train reste plus intéressant que l'avion ». Sur un trajet si court, « le transport ferroviaire est plus compétitif de porte à porte et de centre ville à centre ville que l'avion ». En outre, « les usagers professionnels jugent le temps ferroviaire plus rentable que celui de l'avion, car ils peuvent travailler dans le train ». Enfin, « le prix du billet reste un critère essentiel ». Le temps de trajet entre Paris et Lyon, conclut-il, ne fait donc pas pencher la balance de façon décisive en faveur des scénarios Est et Médian.

« Il faut parier sur le report modal »

. **François Bonneau, président de la région Centre**, estime qu'il faut d'abord raisonner en termes d'aménagement du territoire et « considérer que de nombreuses zones du Centre sont pénalisées par l'absence de la grande vitesse ». Il faut, dit-il, « parier sur le report modal » et « faire en sorte que d'ici 15 ans, faire 500 kilomètres par avion soit impossible ».

. **François Thiollet, conseiller municipal de Blois**, déclare ne pas comprendre comment on peut à la fois défendre le tourisme en Loir-et-Cher et prôner un tracé Ouest-Sud qui traverse la Sologne. Il demande des chiffres concernant l'accès des villes moyennes au TGV. Les scénarios du projet, dit-il, prévoient un report de l'ordre de 75 % du trafic actuel Paris-Orléans sur la ligne à grande vitesse, ce qui signifie que pour qu'elle soit viable, il ne devrait rester qu'un quart des usagers sur la ligne actuelle. Il ne comprend pas comment il est possible d'assurer que les deux lignes fonctionneront simultanément. Il craint que l'offre ferroviaire actuelle, qui offre des temps de parcours plus longs mais qui est financièrement plus accessible pour beaucoup, ne disparaisse. Ce sont, dit-il, « les cadres supérieurs qui ont le plus besoin de TGV », or il estime qu'il vaudrait mieux répondre aux besoins des classes moyennes et des plus pauvres.

. **Florent Leprêtre, représentant de la Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher**, rappelle que les moyens de transport sont nécessaires pour toutes les activités économiques. Il met l'accent sur les enjeux agricoles dont, dit-il, « on parle trop peu ». Il estime, en particulier, qu'il faudrait « optimiser l'utilisation du foncier ». Pourquoi, demande-t-il, ne pas « envisager l'utilisation des couloirs de nuisance déjà créés par l'autoroute » ?

. **Arlette Dubois-Besnard** précise qu'une réunion thématique à Gien abordera de manière détaillée la problématique des agriculteurs et de l'agriculture.

RFF : le jumelage des infrastructures n'est pas aussi facile qu'on pourrait l'espérer

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions de la salle.

Sur le choix de la « rentabilité » qu'aurait fait RFF. Il dit à nouveau qu'« aucun scénario n'est rentable ». Le gain de trafic permis par le gain de temps de parcours « est démontré par une

réalité constatée » : « l'utilisateur ferroviaire est sensible aux différences sur le temps de parcours, même de 5 minutes ». Ce même constat est utilisé pour calculer le gain de voyageurs que l'on anticipe. Les études, dit-il, prévoient que le trafic généré par la desserte du "Grand Centre" serait d'environ 12 millions de voyageurs par an - dont 4 à 4,5 millions de nouveaux voyageurs - et que le trafic lié aux déplacements sud-est atteindrait 28 millions de voyageurs.

Sur l'hypothèse du report de voyageurs de la ligne existante vers la nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et Orléans. Il explique que le même phénomène ferait reporter sur le "Paris-Lyon" de POCL deux tiers des voyageurs de l'actuelle LGV Paris-Lyon.

Sur l'enjeu agricole. RFF, dit-il, a travaillé en collaboration avec les chambres régionales d'agriculture et souhaite élargir ces collaborations à d'autres acteurs agricoles dans le cas où le projet serait poursuivi, mais, pour le moment, « les options de passage sont encore très larges » : la problématique foncière et agricole ne peut donc être traitée, à ce stade, que « de façon très peu concrète et détaillée ».

Sur un jumelage des infrastructures dans les couloirs de nuisance. Ce jumelage, dit-il, « n'est pas aussi facile qu'on pourrait l'espérer et est donc encore à l'étude ».

. **Gilles Clément, président de la Communauté de Communes du Pays de Chambord**, explique que les prévisions de l'INSEE font état d'une augmentation de population importante. Il faut donc, dit-il, que le scénario Ouest permette un accès aux flux de populations qui circuleront sur cette ligne, pas seulement vers Paris mais aussi vers Lyon. En travaillant, dit-il, il sera possible d'améliorer les conditions de protection de la biodiversité.

. **Michel Caniaux, délégué général de l'association Altro**, soutient le scénario Ouest-Sud et cela, pour quatre raisons. Premièrement, dit-il, POCL « va permettre une meilleure irrigation du territoire en particulier du "Grand Centre" », un espace où la métropolisation reste encore à construire et la solidarité entre collectivités à renforcer. En deuxième lieu, « parce que ce scénario dessert mieux l'Auvergne ». En troisième lieu, « parce qu'il dessert Roanne sans ambiguïté ». Enfin, « parce qu'il permet une connexion avec le barreau est-ouest – prévu au SNIT – et, en particulier, avec sa composante Bordeaux-Lyon.

. **André Boissonnet, conseiller général du Loir-et-Cher**, déclare que le président du Conseil général soutient les scénarios Ouest et Ouest-Sud parce qu'ils permettent de répondre aux objectifs fixés par l'Etat.

. **Arlette Dubois-Besnard** remercie le public des questions « riches et pertinentes » qui ont été soulevées. Le **président de la CPDP** rappelle que les cahiers d'acteurs sont recevables jusqu'au 10 janvier 2012 et clôt la réunion publique.