

## 12<sup>e</sup> réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **MERCREDI 16 NOVEMBRE 2011, à Châteauroux (Indre)**

*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](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 12<sup>e</sup> réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré plus de 3 heures et a rassemblé 1 500 personnes à Déols, dans la banlieue de Châteauroux (Indre), le mercredi 16 novembre.

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

**1. La question du raccordement du POCL au POLT revient souvent comme une revendication.** RFF répète qu'elle est déjà assurée dans les quatre scénarios portés au débat.

**2. La majorité des intervenants se prononcent en faveur du tracé Ouest-Sud ou Ouest,** au nom de "l'aménagement du territoire". Une demande est souvent formulée : mieux inclure Châteauroux dans le maillage du réseau ferroviaire.

**3. À plusieurs reprises, il est demandé de ne pas réaliser le barreau Poitiers-Limoges.** La CPDP répond que cette ligne, qui a déjà fait l'objet d'un débat public, n'est pas dans le champ du débat public POCL. RFF explique que, du fait des temps de parcours, pour aller à Paris, les usagers préféreront utiliser Poitiers-Limoges que POCL.

**4. La nécessité de connexions de POCL à un axe est-ouest** est à nouveau exprimée. RFF répond que « POCL est un projet nord-sud », qui néanmoins améliore des relations est-ouest comme Lyon-Nantes.

**5. RFF aurait fait le choix de la "rentabilité financière"** avec les tracé Médian et Est, dénoncent plusieurs intervenants. Et ce, aux dépens de l'aménagement du territoire. RFF répond « que le projet, quel que soit le scénario choisi, n'a pas de rentabilité financière » et que les scénarios Ouest ne sont pas ceux qui ont le meilleur bilan en termes de création de valeur socio-économique.

**6. La "finançabilité" du projet fait l'objet d'interrogations.** Comment, en période de crise et compte tenu de l'état des finances publiques, trouver 12 à 14 milliards d'euros pour POCL ?

**7. La rénovation du réseau existant serait plus urgente que la création d'une LGV,** disent certains. RFF répond qu'on ne peut opposer la création de lignes à grande vitesse et la modernisation du réseau existant : la seconde est « la priorité première de RFF » et leurs financements n'ont pas les mêmes sources.

**8. Des opposants à la LGV évoquent « l'irréalisme » du projet** voire « le mythe du TGV ».

. **Michel Gaillard, président de la Commission Particulière du débat Public** ouvre la réunion en constatant la très forte mobilisation des Castelroussins, puis il donne la parole au maire de la ville, pour le traditionnel mot d'accueil.

. **Jean-François Mayet, maire de Châteauroux**, salue l'assemblée. Il se déclare « très heureux et très fier » que la réunion publique suscite une telle mobilisation.

Il met l'accent sur les points suivants :

1 – Le projet POCL est indispensable. « La ligne Paris-Lyon a trente ans », explique-t-il, « elle est saturée » ; ne pas la doubler « serait prendre un risque ».

2 – Il faut « profiter de cette seconde ligne pour desservir des territoires nouveaux et donc Châteauroux ».

3 – « Limoges, estime-t-il, est légitime à vouloir être à moins de 2h15 de Paris, au même titre que Clermont-Ferrand et d'autres villes ». Il exprime sa conviction que « certains défenseurs du barreau Poitiers-Limoges sont en train de faire marche arrière pour des raisons financières ». Il propose donc la rénovation de la ligne POLT, de façon à permettre aux habitants de Limoges et du Sud de rejoindre Paris « en ligne droite ».

4 – « On nous a fait croire, dit-il, que le gain de temps d'une ligne directe utilisant le POLT rénové, permettant à des TGV de rouler à 180/200 km/h, jusqu'à son point de jonction avec le POCL, ne ferait gagner que 15 à 20 minutes. Nous n'y croyons pas. »

### Présentation du débat public

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière (*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)*).

Il indique que c'est une étape importante dans la vie d'un projet et qu'il porte en préalable sur une question cruciale : l'opportunité du projet.

Il présente enfin le calendrier : à la fin janvier 2012 le débat public sera clos, fin mars, ce sera la publication du compte-rendu et du bilan du débat public et fin juin, au plus tard, RFF rendra publique sa décision quant à la poursuite du projet.

Le président de la CPDP rappelle aussi l'importance du « principe d'argumentation » dans les réunions publiques. Chaque position, dit-il, doit être expliquée pour être entendue.

### « Une LGV qui passe au milieu des 13 villes du 'grand Centre' et utilise le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune d'entre elles »

. A l'invitation du président de la CPDP, **Thomas Allary, directeur du projet POCL**, présente aux participants le projet porté au débat public par Réseau ferré de France.

Il rappelle que POCL repose sur deux « piliers », réunis en un seul projet inscrit au Grenelle de l'environnement :

- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire ;
- répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon : son trafic très important, de près de 40 millions de voyageurs, devrait encore augmenter jusqu'à atteindre un point critique en 2035 avec près de 67 millions de voyageurs par an.

A terme, explique-t-il, RFF n'a donc d'autre choix que de **doubler la ligne entre Paris et Lyon**.

L'Etat a fixé à RFF 4 objectifs pour POCL : relier Orléans au réseau 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 », constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

**Quatre scénarios sont présentés au débat public** : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Trois d'entre eux, Ouest, Médian et Est, ont deux possibilités d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon.

Le principe de POCL est donc « de réaliser une LGV qui passe au milieu de ces 13 villes et d'utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune d'entre elles ». Ce n'est pas le même TGV qui va desservir les 13 villes, « ce ne serait pas possible, sinon nous ne pourrions pas assurer des temps de parcours intéressants entre chaque ville », précise Thomas Allary.

Pour la desserte de Châteauroux, explique-t-il, un TGV pourrait aller à grande vitesse jusqu'à Vierzon et, à Vierzon, retrouver le réseau existant pour atteindre Châteauroux. Ce ne sont pour l'instant, explique-t-il, que des hypothèses : ce sont les opérateurs ferroviaires, la SNCF en particulier, qui, le moment venu, définiront les dessertes.

A ce stade, c'est RFF qui, dans ses études, a émis des hypothèses. RFF estime donc que plusieurs types de TGV pourraient être mis en circulation et, en particulier :

- un train qui ferait le trajet Paris-Orléans-Blois ;
- un autre, Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux ;
- celui qui irait à Clermont, pourrait s'arrêter à Bourges, Vichy-Moulins, Vichy puis Clermont ;
- celui qui irait à Lyon depuis Paris pourrait effectuer un seul arrêt à Roanne, pour assurer un temps de parcours identique à celui de l'actuelle ligne Paris-Lyon ;
- un autre relierait Clermont à Lyon ;
- un TGV qui viendrait du nord, rejoindrait Clermont ou Lyon puis Marseille et la Méditerranée.

Le projet devrait permettre en particulier :

- des gains de temps, dans tous les scénarios, depuis les métropoles régionales vers Paris et Lyon mais aussi sur l'axe Paris-Sud-Est ;
- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet, avec des correspondances à Paris, Lille, Lyon ou Bourges ;
- un gain de régularité : 8 allers retours quotidiens sur l'axe Châteauroux-Paris, 2 allers retours quotidiens sur Châteauroux-Orléans.
- la désaturation de la ligne LGV Paris Lyon actuelle et un gain de régularité pour la nouvelle ligne comme pour la ligne existante.

. **Michel Gaillard** donne alors la parole au président du Conseil général de l'Indre.

### **Fusionner le projet POCL et le projet de régénération de la ligne POLT ?**

. **Louis Pinton, président du Conseil général de l'Indre**, remercie l'assemblée et déclare que le conseil général et l'agglomération castelroussine sont « sur la même longueur d'ondes » que le maire de Châteauroux. « La politique de grande vitesse ferroviaire, dit-il, n'est pertinente que si elle respecte une double exigence : répondre aux nécessités du moment et s'inscrire dans une logique structurante d'aménagement du territoire. »

Il évoque deux nécessités : doubler la LGV existante entre Paris et Lyon et « permettre aux métropoles régionales, Clermont-Ferrand, Limoges, Orléans et Nevers, et à leurs régions, d'accéder à la grande vitesse, pour le plus grand bénéfice de leur désenclavement et de leur dynamisme économique ».

Il présente la requête de fusionner le projet POCL et la régénération de la ligne POLT, en posant la question : « sommes-nous capable en réunissant ces deux projets de satisfaire tout le monde ? »

. **Jean-Jacques Lozach**, président du conseil général de la Creuse, rappelle qu'à la réunion publique de Guéret, la totalité des élus de la Creuse s'est prononcée pour le scénario Ouest-Sud car, dit-il, « c'est celui qui se préoccupe, de façon offensive, de l'ensemble de cette inter-région ». Et, ajoute-t-il, « dans une perspective qui n'est pas uniquement celle de la rentabilité ». Si, précise-t-il, « le seul critère de choix est la rentabilité à court terme », « les débats publics sont inutiles ».

Pour lui, le principal défaut du débat public POCL est « qu'il ne tient pas compte d'autres projets avec lesquels il devrait être articulé comme le POLT, le barreau Est-Ouest et les autres projet du SNIT ».

. **Nicolas Forissier**, député de l'Indre et secrétaire général de l'association TGV Grand Centre Auvergne, qualifie le projet POCL d'« opportunité historique ». C'est, enfin, dit-il, « la possibilité de donner un TGV à la seule zone de France qui n'en a pas ». C'est pourquoi, il faut choisir pour cette LGV un tracé final « aussi équitable que possible ». Il porte au débat deux pistes de réflexion :

- « ce n'est pas le tracé qui compte ; ce sont surtout les interconnexions ;
- « les chiffres et hypothèses proposés par RFF ne tiennent pas compte du lien qui doit être fait avec le POLT ».

### **RFF : le raccordement de POCL avec POLT est prévu dans tous les scénarios**

. A la demande de la CPDP, **Thomas Allary**, RFF, réagit aux interventions.

Sur le cadre des études de RFF. Le Grenelle de l'environnement, dit-il, a fixé une liste de LGV à réaliser, dont une première série doit être mise en oeuvre avant 2020. Dans cette liste, se trouve le projet Poitiers-Limoges, qui a un objectif de liaison entre Paris et Limoges en 2 heures. Le projet POCL arrive ensuite, dans une autre liste. Ces deux projets, dit Thomas Allary, ont donc des fonctionnalités, des objectifs et des temporalités différents. De ce fait, dans la préparation de POCL, RFF n'a pas intégré la desserte Paris-Limoges.

Sur la prise en compte de POLT dans le projet POCL. Thomas Allary insiste sur le fait que même si un TGV POCL allait jusqu'à Limoges, le trajet Paris-Limoges ne pourrait être effectué en 2 heures, ce que permet, en revanche, le barreau Poitiers-Limoges. Les usagers ne choisiraient donc pas POCL pour aller de Paris à Limoges. Quant aux « bénéfiques » attendus de la rénovation de POLT, il ne serait pas cohérent de les intégrer au bilan de POCL, puisqu'ils sont déjà comptés dans le bilan POLT.

Sur le barreau Est-Ouest. Ce « barreau », dit Thomas Allary, est un tout autre projet, dont les fonctionnalités n'ont pas encore été définies par l'Etat et qui ne peut donc être intégré aux études de POCL.

Sur le raccordement de POCL à POLT. Ce raccordement, dit le représentant de RFF, est, d'ores et déjà, prévu dans tous les scénarios. Et son coût, ajoute-t-il, est bien inclus dans le projet.

. **Michel Gaillard**, précise, concernant la ligne POLT et le barreau Poitiers Limoges, que la CPDP a bien entendu ce qui est dit sur ces questions. Le compte-rendu et le bilan qui seront publiés par la CNDP, ajoute-t-il, ne manqueront pas d'en rendre compte.

. **Michel Appert**, conseiller général de l'Indre, évoque le nouveau matériel roulant AGV (et AGV2) « qui a déjà été mis en circulation en Italie et devrait arriver en France d'ici la réalisation de POCL ». « Il est indispensable, dit-il, pour une meilleure compréhension du

public, d'inclure dans les études de RFF le matériel qui roulera à l'époque de la mise en service de POCL ».

. **Germain Lefebvre**, militant d'Europe Ecologie Les Verts, usager de la ligne POLT, estime qu'il est « irresponsable d'embarquer les populations dans un rêve lointain et peu réaliste » au lieu de prendre en charge le quotidien : les lignes ferroviaires "malades" et la réduction des dessertes en milieu rural. « Les échéances et les coûts sont irréalistes, dit-il, quand on annonce que POCL est prévu après 2020, alors que 19 projets de LGV sont prioritaires avant le POCL. » Quant au coût, ajoute-t-il, « personne n'est en mesure de dire qui pourra financer ce projet dans la situation économique actuelle ». Et pendant ce temps là, fait-il remarquer, « on ne rénove pas le POLT ». Ne peut-on, conclut-il, mener dès aujourd'hui des actions concrètes pour « mailler le territoire » ?

. **Jean-Pierre Jacquet**, ancien président de la fédération des Travaux publics de la région Centre, est favorable au projet POCL, avec une préférence pour les tracés Ouest et Ouest-Sud. Car, dit-il, « ils participent pleinement à l'aménagement du territoire régional ». Ils présentent, selon lui, « un double intérêt : développer les villes moyennes et favoriser l'emploi ».

. **Yvan Tricart**, porte-parole de la coordination Riverains impactés du Limousin, considère que deux des « affirmations » du représentant de RFF « sont fausses ». Il estime, en premier lieu « qu'il n'y a aucune garantie légale que le barreau Poitiers-Limoges se fasse ». En second lieu, il lui semble inexact d'affirmer « que le projet POCL et la LGV Poitiers-Limoges ne se situent pas dans le même espace temps, parce que l'un devrait être réalisé avant 2020, et l'autre en 2025 ». Il évoque, à cet égard, « un autre rapport de RFF » selon lequel, dit-il, « Poitiers-Limoges ne serait pas réalisé avant 2023 ». « Comment, demande-t-il, peut-on alors dire qu'il n'y a pas concordance de temps entre les deux projets ? »

. **Jean-Pierre Chauffier**, secrétaire régional des cheminots CGT de la région de Limoges, lit une déclaration de la CGT, qu'il demande à la CPDP d'annexer au verbatim de la réunion. La CGT déclare, en particulier, qu'il faut regarder « où nous en sommes, sur nos territoires, en termes d'emploi, d'activité industrielle, d'aménagement du territoire pour arrêter la désertification ». Elle dit « l'importance de rénover et moderniser l'existant, voire de rouvrir des lignes, avant de créer de nouvelles lignes » et d'un « maillage fort du réseau ». Le débat, estime l'organisation syndicale, « n'est pas d'être pour ou contre le TGV » ; elle craint qu'à l'occasion de la réalisation de la ligne nouvelle « des dessertes locales soient abandonnées, des régénérations nécessaires ne soient pas réalisées et que les TET (Trains d'Equilibre du Territoire) ne soient délaissés ».

. **Michel Gaillard** rappelle que Poitiers-Limoges a déjà fait l'objet d'un débat public et qu'à l'issue de ce dernier, le maître d'ouvrage a pris une décision. Il précise que la CNDP, autorité administrative indépendante, obéit à des règles prévues par le code de l'Environnement. Elle ne peut, en particulier, « s'autosaisir », ni définir elle-même « le périmètre du projet qui est porté au débat ». Ce n'est donc pas elle, explique Michel Gaillard, « qui décide si POLT est inclus ou non dans le projet POCL ». En tout état de cause, précise-t-il, le compte-rendu et le bilan du débat public feront état de tout ce qui aura été dit durant les réunions publiques.

## RFF : notre priorité est la modernisation du réseau existant

. **Thomas Allary**, répond aux questions et apporte des précisions, après les interventions de la salle.

Sur le « saut technologique » mentionné à de nombreuses reprises, que constituerait le dépassement de la V320 (320 km/heure), le représentant de RFF explique que le projet est basé sur la V320 parce que ce niveau de vitesse est « le seuil de référence européen actuel en matière de grande vitesse », que ce niveau de vitesse est « connu » et « maîtrisé » et « qu'il permet de répondre aux objectifs de temps de parcours du projet POCL ».

Faut-il aller au-delà et passer à la V360 ? Le 360 km/heure, dit Thomas Allary, est mal maîtrisé – on ne l'a, à ce jour, principalement utilisé qu'en Espagne et en Chine. Il implique de changer de technologie pour l'infrastructure car, en particulier, il nécessite une voie sur dalle. Les simulations, dit-il, ont montré que les gains de temps de parcours qu'il permet resteraient « modestes » pour POCL. Sur le trajet Paris-Lyon, on gagnerait entre 9 et 10 minutes supplémentaires par rapport à la vitesse de 320 km/heure. En revanche, les gains pourraient être plus intéressants sur l'axe Paris-Sud-Est. Mais, fait-il remarquer, pour les relations avec et entre les 13 villes du « Grand Centre » de la France, la 360 km/heure n'aurait pas d'effet significatif.

En revanche, selon les scénarios, on pourrait gagner, à cette vitesse, entre 1,5 et 1,7 millions de voyageurs supplémentaires. Mais, un investissement supplémentaire serait nécessaire, « qu'on peut évaluer entre 5 et 10% du coût global du projet », selon les scénarios.

Sur l'intérêt de moderniser le réseau existant. Le directeur du projet POCL précise que RFF n'oppose par la création de lignes à grande vitesse et la modernisation du réseau existant. « Ce sont deux choses différentes et complémentaires », dit-t-il. La modernisation est « la priorité n°1 de RFF » ; un investissement de plus de 13 milliards d'euros d'ici à 2015 lui est consacré. Chaque année, 2 milliards d'euros sont investis dans la rénovation du réseau existant contre 1 milliard pour le développement de lignes nouvelles.

## RFF : tous les scénarios proposent un raccordement de la ligne POCL avec POLT

Sur la possibilité d'« arrêts TGV qui prendraient 15 minutes », évoquée dans une intervention. Thomas Allary rappelle que tous les temps de parcours présentés au débat public sont, pour pouvoir faire des comparaisons valables entre les scénarios, « calculés sans arrêts ». Les schémas de desserte, dit-il, ne sont que des hypothèses car il est impossible de prévoir ce que décideront les opérateurs ferroviaires, dont la SNCF, dans 15 ou 20 ans, au moment de la mise en service de la ligne. Mais, précise-t-il, en tout état de cause, il n'est pas question de « 15 minutes d'arrêt » : aujourd'hui un train classique s'arrête environ 5 minutes d'arrêt et un TGV 7 minutes.

Sur les « idées reçues ». Le représentant de RFF précise que « tous les scénarios permettent une relation Châteauroux-Lyon ». Sur l'axe Châteauroux-Lyon, dit-il, on peut imaginer un potentiel de 6 allers retours quotidiens dans les scénarios Médian et Est alors qu'on n'aurait que 4 allers retours dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest. Il ajoute que « tous les scénarios proposent un raccordement de la ligne POCL avec POLT ». Dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, un barreau raccorderait POLT et POCL via Vierzon. Dans le scénario Médian, le raccordement se ferait par Bourges et permettrait un gain de temps. Dans le scénario Est, le raccordement se ferait plus au nord, via Orléans.

Sur le barreau Poitiers-Limoges. RFF, dit Thomas Allary entend ce qui est dit sur « le rôle néfaste de ce barreau » mais, précise-t-il, « ce n'est pas à RFF de revenir ou non sur un projet ». Si la décision en était prise par l'Etat, « évidemment les études de RFF prendraient en compte cette évolution ».

. **Laurent Frémont, président de la Jeune Chambre économique de Châteauroux et de sa région**, déclare, au nom de son association, que cette nouvelle ligne est une nécessité. La question, dit-il, n'est pas celle de la réalisation de la ligne POCL mais de « son raccordement à nos territoires », c'est-à-dire au sud de la région Centre et du Limousin. Il évoque renforcement du lien rail-air (avec l'aéroport Marcel Dassault) et du lien rail-route (avec l'A20). L'impératif, dit-il, est de raccorder POLT et POCL et, par voie de conséquence, « le potentiel de voyageurs de l'actuelle ligne POLT doit être pris en compte dans l'étude du projet POCL ». Il ajoute que « le raccordement de Limoges au POCL doit se faire par Châteauroux et le sud de Bourges ».

. **Jean-Luc Poisson, adjoint au maire d'Orléans**, présente la position de la ville d'Orléans : « POCL est un formidable outil d'aménagement du territoire », qui permettra « de connecter de nombreuses villes du Centre de la France au réseau à grande vitesse français et donc européen ». Les chiffres fournis par RFF, dit-il, poussent « à choisir automatiquement » les scénarios Est et Médian, « jugés plus rentables » du fait d'un gain de temps de 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon. Et cela, poursuit-il, parce que « RFF nous explique que chaque minute gagnée apportera un potentiel supérieur de voyageurs ». Mais, cette démonstration n'a pas convaincu l'adjoint au maire d'Orléans. Il estime que sur un trajet si court, le train est, de toutes façons, plus compétitif que l'avion, en particulier « du fait du prix du billet » et « notamment parce qu'on peut y travailler ». Le choix de la ville d'Orléans, dit-il, se porte sur les scénarios Ouest-Sud et Ouest qui « sont ceux qui se préoccupent le plus de l'aménagement du territoire et du développement des territoires du Centre ».

. **Grégory Bernard, conseiller municipal de Clermont-Ferrand, représentant le maire Serge Godard**, déclare qu'un des enjeux pour les Clermontois est de pouvoir se rendre à Paris en 2 heures, l'autre – pour lui, plus important – est la liaison avec Lyon, certains tracés permettant de rejoindre Lyon en 2h15. Or, explique-t-il, Clermont-Ferrand a quatre fois plus d'échanges commerciaux avec Lyon qu'avec Paris. Et ce, d'autant que « Lyon a une carte à jouer » dans le concert des grandes métropoles européennes, en particulier, en se tournant vers l'Ouest. La question de la liaison Est-Ouest est donc, dit-il, « centrale ». C'est pourquoi, il est favorable à « un tracé qui permette de faire de l'aménagement du territoire une priorité ».

. **Michel Blondeau, président de l'Association des maires de l'Indre** (qui regroupe 240 maires sur 247) soutient le projet. Il remet à la CPDP au débat public une motion, votée à l'unanimité des maires, lors de l'assemblée générale du 23 septembre 2011.

**« Si l'on veut que les régions ne soient pas désertées par les jeunes, il faut des transports. »**

. **Anne-Marie Aubry, conseillère générale suppléante dans le canton ouest de Châteauroux**, explique que Vierzon est une gare de correspondance sous-exploitée. Elle estime que « si l'on veut un développement pour les populations, il faudra qu'on leur en donne les moyens ». Elle souhaite également défendre le fret. Elle se déclare en faveur du scénario Ouest-Sud, sans oublier « deux belles transversales sur lesquelles il faut rêver » :

Quimper-Lausanne-Italie et Bordeaux-Strasbourg-Allemagne. Si l'on veut que les jeunes restent dans les régions, dit-elle, il faut développer les transports.

. **Jean-Claude Béchade, simple citoyen limousin**, estime que le POCL est un formidable atout pour les zones du grand Centre de la France. On ne doit pas, dit-il, négliger la liaison est-ouest. C'est pourquoi, « on doit privilégier la transversale Bordeaux-Lyon ». La ligne Lyon-Clermont-Montluçon-Limoges, dit-il, permettrait de réunir la Bretagne et la Normandie à la vallée du Rhône, sans passer par Paris.

### **RFF : la LGV n'aménage pas le territoire ; elle apporte un gain d'accessibilité, de temps de parcours, de fréquence**

. **Thomas Allary** répond, à l'invitation de la CPDP, aux questions et remarques de la salle.

Sur la question sur Châteauroux. Il précise de nouveau que, dans tous les scénarios de POCL, il y a un raccordement à POLT permettant la desserte de Châteauroux et, donc, un gain de temps Paris-Châteauroux de 15 à 30 minutes, selon les scénarios.

Il précise qu'aucun des quatre scénarios n'est rentable « au sens financier du terme ». Ils sont tous, dit-il, très coûteux et « aucun ne se financera uniquement par le prix du billet de l'utilisateur ». « Nous ne sommes pas dans un projet de rentabilité financière », dit-il.

Sur la relation entre minute gagnée sur le temps de parcours et gains de voyageurs. Ce n'est pas, explique Thomas Allary, « une lubie de technicien ». C'est un constat fait sur les projets antérieurs de LGV et sur « 30 ans d'expérience de la LGV Paris-Lyon » : « le gain de temps de parcours entraîne un gain de voyageurs ».

Sur la prise en compte de l'aménagement du territoire. Certains intervenants estiment que « plusieurs scénarios n'intégreraient par l'aménagement du territoire ». Le directeur du projet POCL rappelle « qu'une LGV, en elle-même, n'aménage pas le territoire ». C'est, dit-il, « un outil proposé aux territoires et à leurs acteurs pour conduire des politiques territoriales de développement ». La LGV, elle, n'apporte qu'un gain d'accessibilité, un gain de temps de parcours et, parfois, un gain de fréquence. Le projet POCL est donc, souligne-t-il, « quel que soit le scénario, très favorable à l'aménagement du territoire ».

Sur les relations est-ouest. Le représentant de RFF rappelle que POCL, par nature, est un projet nord-sud, mais qu'il apporte aussi des améliorations sur certaines relations est-ouest : en particulier, des trains Lyon-Nantes pourraient être opérés, permettant de gagner 15 à 30 minutes sur le temps de parcours actuel, sans passer par Paris. Le gain de voyageurs permis par les relations est-ouest, précise-t-il, « a bien été déjà intégré aux études de RFF ».

### **RFF : POCL pourrait avoir un effet bénéfique indirect sur le fret**

Sur la question du fret. RFF rappelle que POCL est un projet « voyageurs ». Mais, en soulageant la fréquentation des lignes « classiques » ou en remplaçant des trains actuels par des TGV, le projet va libérer certaines capacités sur les lignes existantes et pourrait permettre d'y faire circuler plus de trains de fret.

. **Jean-François Piaulet, président de PGA Electronic et d'Indre Initiative**, estime que l'arrivée du TGV aurait des retombées économiques « considérables ». Limoges, dit-il, a envie d'être près de Paris. « Nous souhaitons que la ligne passe par Châteauroux. » Même si, dit-il, « l'investissement ne sera pas rentable immédiatement, il le sera pour les générations futures ».



. **Jean-Yves Hugon, maire adjoint de Châteauroux**, indique que les élus de Châteauroux ont voté à l'unanimité pour le scénario Ouest-Sud. Il précise que si, par exemple, le tracé Est était retenu, « les conséquences sociales et économiques pour l'Indre et la région seraient dramatiques », et que « si le barreau Limoges-Poitiers était réalisé, la désertification serait accentuée ».

. **Sylvie Raymond, hôtelière restauratrice et présidente de l'Association des logis de l'Indre**, explique que la création de la nouvelle LGV est une « chance historique » car elle doublerait la ligne Paris-Lyon et aurait pour ambition de « désenclaver les territoires ruraux et notamment notre département de l'Indre ». C'est un « formidable espoir pour le maintien et le développement de nos activités », précise-t-elle. Certaines entreprises de l'Indre, à capitaux étrangers, notamment allemands et italiens, sont très intéressées par la LGV pour simplifier les échanges avec leurs sièges sociaux. Le TGV, dit-elle, peut aider à développer le tourisme dans l'Indre en créant des emplois qui « eux ne sont pas délocalisables ». L'Association soutient donc les scénarios Ouest et, plus particulièrement, Ouest-Sud. Elle souhaite également le maintien de la ligne historique POLT et son raccordement à POCL.

. **Paulette Picard, présidente de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre** s'exprime au nom des acteurs économiques du département. Pour eux, le projet POCL est aussi un « projet de territoire ». Ils sont partisans des scénarios Ouest et Ouest-Sud, « qui répondent le mieux à la nécessité d'ouverture vers les axes européens du territoire central de la France ». Leur préférence va vers le scénario « le plus au sud et le plus à l'ouest possible ». Les acteurs économiques, dit-elle, « dénoncent un débat public orienté, qui exclurait le Limousin au risque de pénaliser les scénarios Ouest et Ouest-Sud et ce, au profit d'un meilleur doublement de la ligne Paris-Lyon ». « Les analyses de rentabilité ne doivent pas oublier le caractère structurant de la LGV POCL », ajoute-t-elle. Ces scénarios, insiste-t-elle, sont « les seuls à offrir à Châteauroux les raccordements les plus courts, à améliorer les liaisons entre le Limousin et l'Île de France », soit à garantir des relations plus rapides avec les aéroports de Paris et le réseau LGV européen.

. **Guy Dumignard, adjoint au maire de La Souterraine (Creuse)**, explique que la gare de La Souterraine (5700 habitants) accueille chaque année 160 000 voyageurs. Ce qui a nécessité la construction d'un pôle intermodal de 2 millions d'euros, avec le concours de la SNCF. « C'est donc, dit-il, une gare "confortée" de l'axe POLT. » Il faut, dit-il, raccorder le projet POCL à la ligne POLT via le scénario Ouest-Sud et cela, « sans faire de Châteauroux un cul-de-sac ». Il estime qu'il n'est pas « acceptable » que « la rentabilité soit l'élément déterminant du choix de RFF ». ».

### **« Quand on voit l'état des finances publiques comment trouvera-t-on 14 milliards d'euros pour réaliser un tel projet ? »**

. **Jean Delavergne, conseiller régional Europe Ecologie Les Verts du Centre**, relève ce qu'il considère être un point de consensus : « La LGV Poitiers-Limoges serait une ineptie dangereuse pour l'Indre. » Mais, dit-il, « on a du mal à comprendre comment la ligne TGV POCL pourrait sauver notre liaison POLT puisqu'il y a urgence et que la LGV ne serait pas réalisée avant 2025 ». Et, dit-il, 19 autres projets de LGV doivent être réalisés avant POCL, « qui représentent plus de 75 milliards d'euros d'investissement ». « Qui peut croire aujourd'hui, ajoute-t-il, quand on voit l'état des finances publiques que l'on trouvera 14 milliards d'euros en plus des 75 milliards pour réaliser un tel projet ? »

Il évoque le « mythe du TGV » et cite un rapport de la Cour des Comptes qui démontrerait « que la priorité absolue donnée au TGV ces trente dernières années a conduit à plomber

RFF avec une dette de 29 milliards d'euros ». Les usagers, dit-il, se plaignent de retards, de correspondances de trains manquantes. Ce sont là, dit-il, les priorités. Il fait enfin référence au dossier du maître d'ouvrage pour s'étonner que, pour l'instant, « RFF n'ait pas prévu de raccorder le projet POCL avec le barreau d'interconnexion LGV du sud de l'Île-de-France, qui, seul, permettrait une liaison intéressante avec l'ensemble des lignes TGV ».

. **Michel Caniaux, délégué général de l'Association Altro**, « qui regroupe 34 collectivités et des acteurs économiques », déclare que le scénario Médian est dangereux car il exclut l'Indre du réseau à grande vitesse. Les deux "épines" du scénario Ouest sont, pour lui, Moulins – qui se retrouve en cul-de-sac – et la liaison Châteauroux-Roissy, qui serait « inexistante ». Pourquoi faut-il choisir le scénario Ouest-Sud ? demande-t-il. « Parce que, c'est le seul qui permet d'irriguer l'hexagone central et donc de développer une nouvelle métropolisation. » Mais, précise-t-il, « Poitiers-Limoges est nécessaire, pour des fonctions transversales ».

**Luc Bourdige, vice-président du Conseil général d'Auvergne en charge des transports**, estime que Ouest-Sud est le meilleur scénario. En particulier parce que la grande majorité des flux de la région auvergnate est tournée vers Lyon et Rhône-Alpes. Mais, fait-il remarquer, nous ne pouvons pas « porter le projet seuls ». D'où sa demande « aux pouvoirs publics » d'organiser « une véritable convergence ». Il précise que Ouest-Sud présenté comme le scénario le plus coûteux (14 milliards) « serait peut-être au final le moins cher ».

### **RFF : plus le doublement de Paris-Lyon est performant, plus il apporte au projet dans son ensemble »**

. A l'invitation de la CPDP, **Thomas Allary**, répond aux questions posées par la salle.

Sur « les conséquences "dramatiques" qu'aurait pour Châteauroux le scénario Est ». Le tableau comparatif établi par RFF, explique-t-il, résume une analyse prenant en compte les avantages et inconvénients pour les 13 villes du projet, dans leur ensemble. Mais, dit-il, si l'on choisissait, par exemple, le scénario Ouest-Sud, on serait fondé à parler d'autres effets – qui pourraient aussi être jugés négatifs – pour d'autres territoires comme Nevers ou Moulins.

Sur la prise en compte, dans les études, de la desserte de Limoges. Si, dit Thomas Allary, cette desserte était prise en compte par les études de POCL, « le gain de temps de parcours, au sud de Châteauroux serait exactement le même puisque c'est celui de l'axe POLT ». Dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian, dit-il, les temps de parcours varient entre 1h20 et 1h25. « Les scénarios Médian et Est ne sont donc pas favorisés par le fait que le Limousin n'est pas pris en compte. Si on le prenait en compte, les quatre scénarios évolueraient dans les mêmes proportions. »

Sur l'affirmation que les scénarios Ouest et Ouest-Sud seraient les seuls à créer de la "valeur socio-économique". Pour le directeur du projet POCL, selon les études de RFF, les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont, en fait, « ceux qui en créent le moins ». La création de valeur liée à la desserte du Centre de la France, dit-il, « varie très peu en fonction des scénarios ». Mais, dans le scénario Est, « il y a un gain supplémentaire lié au gain de temps de parcours de 10 minutes sur Paris-Lyon ». Il crée, dit Thomas Allary, de la valeur pour le projet dans son ensemble, ce qui rend le projet plus finançable. « Plus le dédoublement de Paris-Lyon est performant, plus il apporte au projet dans son ensemble », précise-t-il.

Sur le fait que le projet POCL ne serait pas raccordé au barreau d'interconnexion du sud francilien. Le directeur du projet POCL explique que ce raccordement coûterait environ 800

millions d'euros ... pour seulement une dizaine de trains par jour. Ce qui, fait-il remarquer, « serait un peu cher ». Ces trains, dit-il, « pourraient très bien utiliser la grande ceinture, qui est la ligne d'interconnexion actuelle et qui apporterait exactement les mêmes fonctionnalités en un temps de parcours à peine majoré ».

Sur le fait que le scénario Ouest-Sud pourrait être "le moins cher" si on intégrait les liaisons est-ouest. Thomas Allary insiste sur le fait que « des liaisons est-ouest sont assurées dans tous les scénarios ». Il précise que le coût plus élevé du scénario Ouest-Sud est lié essentiellement à « sa longueur, plus importante, et aux reliefs rencontrés, plus difficiles à prendre en compte ».

. **Jean-Marc Garnier, "citoyen lambda"**, définit ce qu'il pense être l'objectif de RFF : « amortir le projet et développer des métropoles ». Dans l'avenir, dit-il, il faudra relier Lyon à Bordeaux et ce jour-là, « on aura besoin de la desserte la plus au sud et la plus à l'ouest ». C'est pourquoi, il se prononce donc en faveur du scénario Ouest-Sud.

. **Marie Fy, représentante de l'Association des Paralysés de France (APF)**, porte au débat l'attente des adhérents de l'APF : la LGV les intéresse beaucoup mais « ils souhaiteraient que l'on évite les erreurs qui ont été faites jusqu'à maintenant en matière d'accessibilité aux trains des personnes handicapées ».

. **Frédéric Perrot, responsable du Front National dans l'Indre, section de Châteauroux**, donne son sentiment : « On nous ment ! » Il évoque la situation du pays, qui selon lui, « empêcherait de financer un tel projet ». Pour lui, avec ce projet de LGV, « on est dans la fiction ». Il évoque les sociétés qui déposent leur bilan et demande : « Que sera l'intérêt si nos enfants ont un TGV mais pas de boulot ? » Il demande si les habitants du Centre « auront des prix sur le TGV » compte tenu du fait « que ce sont les contribuables qui vont en partie financer le projet. « Le TGV aidera-t-il les entreprises à se développer ou incitera-t-il les gens à partir ? », demande-t-il en conclusion.

. **Didier Thillet, président de l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées**, lit un courrier que l'association adresse aux parlementaires, au préfet, aux sénateurs et à la présidente de la chambre de commerce. Il réaffirme la position de l'Association : « Nous demandons une liaison grande vitesse pour mettre Châteauroux à 1 heure de Paris. » Il sollicite la réalisation d'une étude d'un tronçon de LGV reliant Paris-Orléans-Lyon à Châteauroux. Cela représenterait, dit-il, « une économie d'un milliard d'euros par rapport au barreau Poitiers-Limoges ». Le tronçon Châteauroux-POCL, dit-il, « serait beaucoup plus compatible avec le respect de l'environnement ». Il évoque la possibilité « de modifier la loi dans le cadre de laquelle est inscrit le projet POCL ».

. **Eric Martin, directeur général en charge du développement et de la cohérence territoriale, Communauté d'Agglomération Limoges-Métropole**, estime que le débat sur le projet POCL est important pour la restructuration du réseau ferroviaire en France. Non seulement, dit-il, la liaison avec Lyon est indispensable mais la desserte des régions Auvergne, Centre et Limousin sera positivement impactée. Il rappelle que POCL modifie le réseau ferroviaire français hérité du 19<sup>e</sup> siècle.

### **RFF : Le projet doit rester dans le cadre qui a été défini pour rester réaliste**

. A l'invitation de la CPDP, **Thomas Allary** répond aux questions posées par la salle.

Sur la mise en cause des études de RFF. Le directeur du projet POCL indique que « tous les effets induits du projet sont intégrés dans les études ». Si un usager peut gagner du temps, dit-il, le bénéfice qu'il en tire est présenté dans l'étude. Par contre, précise-t-il, « les effets qui

seraient induits par des prolongations hypothétiques ne seront évidemment pas inclus ». « Le projet concerne déjà un territoire très vaste. Il est très coûteux. A un moment donné, il faut se fixer des limites. POCL doit rester dans son cadre pour rester réaliste », explique-t-il.

. **Jean-Pierre Barrière**, conseiller municipal de Châteauroux et membre du conseil d'administration de l'association Urgence ligne POLT, explique que la LGV doit se faire avec « la plus grande intelligence d'aménagement du territoire et de cohésion sociale ». Le scénario Ouest-Sud lui paraît « le plus pertinent en termes d'aménagement du territoire, d'égalité et de solidarité ». Il renforcerait, dit-il, l'attrait de la ligne POLT.

. **Jeannine Danger**, citoyenne de Châteauroux, parle du retard des trains et du gain de régularité et de temps que peut apporter le TGV « pour les gens qui travaillent ».

. **Guy Avizou**, 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Guéret, soutient le scénario Ouest-Sud car il « permettra la desserte par la grande vitesse de territoires aujourd'hui privés de cet atout essentiel au développement économique ». Ce tracé est, selon lui, « la dernière occasion de s'insérer dans le maillage national et européen de la grande vitesse ». Enfin, précise-t-il, POCL doit s'articuler avec POLT, qui doit être modernisé.

. **Jean Daniel**, adjoint à la ville de Limoges et conseiller régional du Limousin, se déclare « assez satisfait de n'avoir entendu ce soir aucun discours contre la grande vitesse ferroviaire ». Il insiste sur l'importance du projet pour le Limousin : « C'est, dit-il, le début de cette transversalité espérée depuis des dizaines d'année. » Il fait part de sa conviction qu'il ne faut surtout pas opposer les projets entre eux : le barreau LGV Poitiers-Limoges, dit-il, est « extrêmement complémentaire ». Le projet, rappelle-t-il, est soutenu financièrement et voté par 98 % des collectivités concernées. Il n'est donc « pas question de revenir sur ce projet ». Il ne faut pas oublier, conclut-il, que « Limoges et son agglomération regardent aussi vers l'ouest, qu'il soit français ou européen ».

. **Michel Gaillard** rappelle qu'un compte-rendu, un verbatim et la vidéo de la réunion publique seront mis en ligne sur [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Il indique que plus de 400 contributions et avis ont déjà été déposés sur le site du débat public.