

## 11<sup>e</sup> réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **MARDI 15 NOVEMBRE 2011, à Moulins (Allier)**

*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 11<sup>e</sup> réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le thème « *Quel niveau de grande vitesse ? Quels impacts sur l'économie du projet de LGV POCL et sur le territoire ?* », a rassemblé environ 250 personnes à Moulins, le mardi 15 novembre, et a duré 3h15.

### **PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION THEMATIQUE SUR LA VITESSE**

**1. 320 ou 360 km/heure ?** pour RFF, le 360 km/heure (que préconise la SNCF, mais qui reçoit aussi, en particulier, l'appui de la FNAUT) n'apporterait qu'un gain de temps très modeste sur les trajets Paris-Lyon ou Paris-Centre mais aurait des effets particulièrement significatifs pour l'axe Paris-Sud-Est, notamment en termes d'apport de voyageurs. RFF met aussi en avant le manque de « retour d'expérience » sur cette technologie.

**2. L'alternative à POCL que serait la « modernisation des lignes existantes »** est évoquée à maintes reprises. RFF répond qu'elle a été étudiée, mais ne répondrait à aucun des objectifs du projet. Le maître d'ouvrage précise que la rénovation du réseau existant reste sa priorité principale, en particulier en termes d'investissements.

**3. Cette hypothèse de modernisation du réseau existant aurait pour conséquence une « réduction » de la vitesse (200 à 250 km/heure)**, qui a peu de partisans, et dont RFF souligne qu'elle ne permettrait de répondre à aucun des objectifs de POCL.

**4. Quelques intervenants contestent l'apport de la vitesse au transport ferroviaire ;** d'autres estiment que, compte tenu du contexte de crise, la recherche de la vitesse est inopportune.

**5. Les impacts environnementaux du projet POCL sont évoqués** (et en particulier ceux qu'auraient la traversée de la forêt de Tronçais), mais de nombreux acteurs estiment qu'il faut prendre en compte l'apport du report modal vers le train, et ses effets en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

**6. D'autres enjeux sont évoqués**, comme celui de la **sécurité** apportée par les trains par rapport à la route ; des questions sont posées sur le montant du **financement** du projet, parfois mis en rapport avec la celui de la dette française.

. **Michel Gaillard, président de la Commission Particulière du Débat Public** ouvre la réunion et passe la parole au Maire de Moulins pour un mot d'accueil.

. **Pierre-André Périssol, maire de Moulins**, souhaite la bienvenue à l'assemblée. Il remercie le président de la CPDP et son équipe pour l'organisation du débat public. Il remercie également l'ensemble des experts et personnalités invités à donner leur avis et leur souhaite la bienvenue.

### Présentation du débat public

. **Michel Gaillard** souligne que cette réunion thématique s'inscrit dans la continuité du débat public en cours et porte sur la vitesse, avec deux axes principaux : l'économie du projet et les impacts sur les territoires. Il rappelle que le projet POCL est calé sur un seuil de vitesse de 320 km/heure, mais qu'un certain nombre d'interrogations sur le seuil de 360 km/heure sont apparues tant à la lecture des études de RFF qu'au cours des réunions précédentes. Au-delà de la question du niveau de grande vitesse, la question de la vitesse a également été posée, rappelle-t-il, par les tenants d'une alternative qui serait de la modernisation de l'existant et impliquerait donc une vitesse moindre, 200 ou 250 km/heure.

Il expose les principes du 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 rappelle 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 sur la poursuite du projet.

### Desservir les territoires du centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **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 : 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. Parmi ces quatre scénarios, 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 n'est pas possible sinon nous ne pourrions pas assurer des temps de parcours intéressants entre chaque ville », précise Thomas Allary.

### Quels seraient les effets d'une augmentation ou d'une réduction de la vitesse ?

**Quelle vitesse ?** L'objectif n'est pas, dit Thomas Allary, « de faire de la grande vitesse pour la grande vitesse ». L'objectif majeur est « de rendre accessible les territoires du "Grand

Centre” avec l’objectif d’un trajet Paris-Clermont ou Paris-Lyon en 2 heures, comme l’a demandé l’Etat ». Pour atteindre ce temps de parcours, la vitesse de référence « classique » sur le réseau LGV français est fixée à 320km/heure.

**Pourquoi pas plus de 320 km/heure ? Pourquoi pas 360 km/heure ?** Le directeur du projet POCL explique que RFF n’est « ni pour ni contre » mais que l’on manque de recul par rapport aux effets du 360 km/heure sur le système ferroviaire. Il cite l’exemple récent de la Chine, où des trains circulaient à 350 km/heure et où leur vitesse a été rapidement réduite.

Thomas Allary explique que si les trains circulaient sur la LGV POCL à 360 km/heure, on pourrait constater :

- un gain de temps « relativement modeste par rapport au projet dans son ensemble » (9 à 10 minutes au maximum sur le trajet Paris-Lyon) ;
- un gain de trafic équivalant à 1,5, voire 1,7 millions de voyageurs en plus du gain de 6 millions que permet le projet à 320 km/h ;
- un besoin supplémentaire en investissement de 5 à 10 %.

**Pourquoi pas moins de 320 km/heure ? Pourquoi pas 250 km/heure ?** Dans l’hypothèse d’une « modernisation de l’existant » - souvent évoquée comme « alternative » à la LGV -, dit le directeur du projet POCL, la vitesse, compte tenu des caractéristiques des infrastructures, ne pourrait dépasser 250 km/heure.

Trois scénarios, explique-t-il, sont envisageables pour cette modernisation :

- Le plus « modeste » consisterait relever la vitesse en réalisant des travaux locaux sur les voies. Les coûts en seraient néanmoins relativement élevés (1,5 milliards d’euros) pour des gains de temps « modestes » (de 4 à 20 minutes selon les villes) ;
- L’aménagement local des lignes existantes peut également être combiné avec la réalisation de petits barreaux à grande vitesse. L’investissement serait « important » (4,3 milliards) tandis que le gain de temps resterait « relativement minime » (entre 10 et 35 minutes).
- Enfin, un aménagement sur la ligne actuelle Paris-Lyon pourrait être réalisé en plus des autres travaux, mais l’investissement serait alors « très élevé » (plus de 7 milliards d’euros) « pour des gains de temps de parcours très inférieurs à ceux que permettrait POCL » (30 à 35 minutes au maximum pour les destinations les plus lointaines).

Thomas Allary conclut en expliquant que, malgré le montant de l’investissement, aucun de ces scénarios ne répondrait aux objectifs fixés par l’Etat à POCL.

**Thomas Allary** explique les méthodes de calcul de la valeur **socio-économique** créée par la réalisation du projet. Le résultat est positif dans tous les cas, même s’il est contrasté selon les scénarios. RFF, comme le prévoit la loi, ne pourra investir dans la réalisation du projet qu’en proportion des recettes futures et donc du nombre de voyageurs nouveaux générés par POCL, les recettes de RFF provenant des péages qui lui sont payés par l’opérateur ferroviaire, la SNCF et ses futurs concurrents. Le financement du projet devra donc aussi faire appel aux collectivités publiques, c’est-à-dire au contribuable.

**Jean-François Paix**, directeur adjoint à la direction voyage France-Europe de la **SNCF**, rappelle l’histoire de la grande vitesse en expliquant qu’aujourd’hui 300 agglomérations en profitent. Il montre que les effets de la grande vitesse ne profitent pas qu’à quelques pôles économiques majeurs, en citant le cas d’Epinal. Il conteste « qu’augmenter la vitesse serait forcément augmenter la consommation d’énergie ». La vitesse de 320 km/heure, dit-il, est indispensable au projet et cela, pour plusieurs raisons : attirer plus de voyageurs, obtenir plus de recettes, et donc rendre “finançable” la LGV. Il

précise que « si les trains circulaient à 360 km/heure », le projet serait « plus facile à financer ».

. **Jérôme Wallut, directeur général Alstom Transport France**, souligne l'importance de la performance mais surtout de la sécurité. La grande vitesse, dit-il, « ne s'est pas créée en quelques minutes » IL faut, dit-il, raisonner en termes de réseau et avec la vision d'un circuit fermé ». Il explique que si auparavant on parlait d'«un train pour une ligne», il faut parler maintenant d'«un train pour un réseau» et adapter matériel et infrastructures en fonction des flux de personnes. « Il n'y a plus de barrière technologique à monter en vitesse », ajoute-t-il. Il précise que, même si passer à 360 km/heure représente un investissement majeur, le bilan final est toujours positif. Néanmoins, reconnaît-il, la « V360 » implique aussi des contraintes car il faut penser, au-delà de la ligne, au réseau auquel on va se raccorder.

### « Souhaite-t-on réellement engager ces sommes-là ? Si c'est le cas, comment va-t-on financer cette ligne ? »

. **Thierry Jaccaud, rédacteur en chef de L'Ecologiste**, voudrait que le débat revienne à une question « plus terre à terre ». Il insiste sur le coût de toutes les infrastructures en projet et compare « les 14 milliards d'euros nécessaires pour le projet » avec « les 90 milliards du déficit français ». Il estime que la plupart des projets de LGV ne sont ni rentables ni finançables par la collectivité. Or, aujourd'hui, dit-il, « la dette rend l'emprunt impossible ». « Est-ce que l'on veut réellement engager ces sommes là ? Et si oui, comment va-t-on financer cette ligne ? », interroge-t-il.

Il doute, par ailleurs, « que la ligne Paris-Lyon arrive réellement à saturation ». Faisant référence au rapport Mariton, il déclare que les acteurs ferroviaires « surestiment quasiment toujours » la croissance du trafic.

Une des questions à se poser, dit-il, c'est : « Clermont-Ferrand, qui est actuellement à 3h25 de Paris doit-elle absolument en être demain à 2h00 ? » Pour le rédacteur en chef de *L'Ecologiste*, « ce n'est pas vital ». Il lui semble que l'on perd le « sens de la réalité » en voulant réduire ainsi les temps de transports. « La somme des intérêts particuliers, ce n'est pas l'intérêt général », ajoute-t-il.

Revenant sur les risques que selon lui, la LGV ferait courir aux milieux naturels et humains sur son parcours, il explique que le scénario Ouest-Sud, « soutenu par de nombreux élus », ne doit pas traverser la forêt de Tronçais, qui pourrait être classée au Patrimoine mondial de l'Humanité. Si un des atouts de l'Auvergne, dit-il, réside dans l'existence de grands espaces naturels, avec le passage de la LGV, ce territoire serait « fragmenté par le passage de la LGV POCL ».

Il est urgent, déclare-t-il, d'**améliorer le réseau ferroviaire existant** et d'abandonner le projet de nouvelle ligne.

. **Michel Gaillard** réagit à quelques manifestations de mécontentement qui ont ponctué cette dernière intervention. Le débat public, dit-il, suppose que se fasse entendre la diversité des points de vue. Il souligne que « sans cette diversité, le débat serait tronqué ».

. **Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro**, estime que « le débat est passé d'un extrême à l'autre ». Il lui semble qu'il faut trouver « un juste milieu » dans les discussions. Il pose la question de la rénovation des lignes existantes et de l'investissement sur les lignes TéoZ.

. **Richard Rousseau, expert ferroviaire**, explique que « le scénario Ouest-Sud intéresserait les 'navetteurs' qui se déplacent entre Paris, Orléans et Blois » et que, pour faire face à cette pointe, il faudra un parc significatif de trains, « de l'ordre de 25 à 30 rames et sans doute la moitié pour assurer Paris-Orléans ». Il demande donc que cette question soit étudiée plus



précisément. Quant au problème de saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon, il pense qu'il faut l'aborder « autrement ». Il cite l'exemple du RER : la saturation sur un RER est, dit-il, importante puisqu'elle est constatée 14 heures/jour, alors que sur une LGV, elle n'intervient que 2 heures par semaine.

Il dit ne pas comprendre pourquoi l'on parle de doubler la LGV actuelle, en citant l'exemple du Japon « entré dans la démarche de la grande vitesse dix ans avant la France » mais qui, jusqu'à présent, « ne parle pas de doubler ses LGV ».

. **Jacques Debeaud, président de Fédération Allier Nature (FAN)**, s'oppose au projet POCL. Pour lui, « la question de la vitesse est d'abord un problème d'éthique ». Selon lui, il est nécessaire de repenser « ce que nous sommes », « notre façon de penser ». Il ajoute que l'environnement « ne peut pas payer pour que nous allions plus vite ».

FNE, fédération dont la FAN est membre, a fait des estimations pour la rénovation du réseau existant. A partir de celles-ci, le président de FAN estime que « l'on peut gagner 19 minutes sur certains tracés pour "seulement" 700 millions d'euros ». Si l'on construit un barreau à grande vitesse au nord de Nevers, « cela coûterait le double et on gagnerait à nouveau une vingtaine de minutes ». On donc, dit-il, avec ces travaux « gagner 40 minutes ! »

. **Guy Chambefort, député de l'Allier**, évoque les « contradictions » du projet. « Comment peut-on concilier la mise en place d'une ligne à grande vitesse pour 2025 et le fait que la SNCF envisage de ne plus commander de nouvelles rames de TGV ? », interroge-t-il.

. **Hervé Bocquet, architecte**, déplore « cette course à la vitesse ». « Une minute de trajet gagnée coûte environ un million d'euros sur Paris-Lyon, 3 millions d'euros sur Paris-Lille », explique-t-il. Il indique qu'en 2010, 97 heures de retard ont été calculées sur la seule ligne Paris-Rouen. Il demande donc à RFF : « Pouvez-vous chiffrer le coût d'une minute de retard ? ». Il poursuit en citant le cas de Marseille, où le TGV a, selon lui, « bouleversé les équilibres sociaux et causé une explosion des prix de l'immobilier ». Il conclut en mettant un « zéro pointé » à POCL au niveau écologique, pour les « saignées » imposées à la nature et les futures « catastrophes écologiques » que provoquera la réalisation de la ligne. Il préconise de s'inspirer du « modèle ferroviaire allemand » et d'améliorer le réseau existant.

### **« Le gain de POCL, c'est le gain de régularité pour les voyageurs »**

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux questions et interventions.

Sur le rapport Mariton, plusieurs fois cité. Il précise que ce rapport ne prend pas en compte le projet POCL. Pour être complet, dit-il, il faudrait aussi se référer à d'autres rapports, dont celui du groupe de travail du Sénat sur le SNIT. Concernant les chiffres – contestés – des prévisions de trafic, il indique que le rapport Mariton fait référence à des projets qui ont plus de 20 ans et dont les études préalables s'appuyaient sur des modèles « encore balbutiants » faute d'un recul suffisant. Aujourd'hui, dit-il, avec plus de 30 ans d'expérience de la grande vitesse ferroviaire, RFF peut s'appuyer sur « des modèles nettement plus fiables », dont les prévisions sont donc beaucoup plus proches de la réalité.

Sur la question d'Orléans. Pour RFF, le problème n'est pas le gain de temps entre Paris et Orléans mais plutôt le gain de temps très important qu'apporterait le projet pour le trajet Orléans-Lyon.

Sur la question de la traversée de la forêt de Tronçais. RFF, dit Thomas Allary, est « très conscient que c'est un point très sensible ». Mais, explique-t-il, l'autre alternative, le passage par la Vallée du Cher « impliquerait des contraintes environnementales encore plus fortes ».

Sur la question de l'aménagement de l'existant. Il explique que, dans cette hypothèse, le gain possible de temps de parcours sur Paris-Clermont est, au maximum, de 35 minutes, « en temps direct sans arrêt ». Il n'y a pas que Paris-Clermont dans la LGV POCL, ajoute-t-il,

« c'est l'ensemble des relations et temps de parcours qu'il faut comparer, car nous raisonnons sur 13 villes ».

Sur les investissements « à réaliser » sur TéoZ. Le directeur du projet POCL précise que les lignes existantes ont « déjà été modernisées ». « Il n'y a donc plus beaucoup de potentiel de gains de temps de parcours sur les lignes existantes. »

Sur la question de la saturation de la ligne Paris/Lyon. Ce que RFF a essayé de montrer, dit-il, c'est qu'aujourd'hui il est impossible d'ajouter des trains supplémentaires aux heures de pointe et ce, alors que le trafic est voué à augmenter. Cette saturation va d'abord pouvoir être absorbée partiellement par des mesures d'exploitation (dont l'augmentation du nombre de TGV duplex et de rames doubles, etc.) mais à l'horizon 2025, la régularité ne pourra plus être assurée (déjà aujourd'hui, seulement 80 % des trains sont à l'heure sur le trajet Paris-Lyon, contre 88 % sur Paris-Strasbourg).

Sur la question de la rénovation de l'existant. RFF, rappelle-t-il, a pour mission principale la rénovation du réseau existant (13 milliards d'euros seront investis dans cet objectif d'ici 2015, soit 2 milliards par an). Sa deuxième priorité est le développement de lignes nouvelles dont les LGV (1 milliard d'euros sont investis chaque année dans ce but).

. **Corinne Roecklin, responsable environnement pour le projet POCL de RFF**, explique le processus de « fragmentation » de l'espace rural : dans les espaces non urbanisés, dit-elle, les éléments d'urbanisation et d'infrastructures sont des obstacles qui fragmentent l'espace. Et, dit-elle, plus on fragmente le territoire, plus on crée de ruptures des connexions entre les différents milieux naturels et « plus la biodiversité s'appauvrit ». Cette prise de conscience - un peu tardive, reconnaît-elle - est aujourd'hui présente dans tous les projets d'aménagement de RFF.

. **Jean-François Paix, directeur adjoint à la direction voyage France-Europe SNCF**, répond à une interpellation sur le fait que « la SNCF ne commanderait plus de TGV ». Il explique que la SNCF dispose actuellement d'un parc de 480 rames TGV et reçoit chaque mois de nouvelles rames de ses fournisseurs. Mais, dit-il, « les péages de RFF augmentent régulièrement et déstabilisent le modèle d'exploitation des TGV tel qu'il était en vigueur jusqu'à présent », ce qui, ajoute-t-il, ne peut pas « ne pas peser sur nos capacités d'investissement ». Il précise néanmoins « que la SNCF n'a jamais dit qu'elle ne ferait plus de commandes ». Pour des projets d'une ampleur telle que POCL, dit-il, « il y aura évidemment des commandes nouvelles de matériel ».

Le manque de régularité de trains, explique-t-il, « a un coût pour le transporteur, pour le voyageur et pour la collectivité » : pour cette raison, dit-il, « les projets de désaturation ont beaucoup de sens ».

### « Une desserte ferroviaire est de bonne qualité dès lors que le trajet ne dure pas plus de 2h45 »

. **Jean Sivardière, président de la FNAUT**, estime que pour clarifier le débat sur le problème de la vitesse il faut isoler l'objectif de desserte des territoires du Centre et l'objectif de doublement de la ligne Paris-Lyon.

Pour la FNAUT, dit-il, « une desserte ferroviaire est de bonne qualité dès lors que le trajet ne dure pas plus de 2h45 ». Pourquoi ? En 2h45, « on peut facilement faire un aller-retour dans la journée et ce temps de trajet permet au train de concurrencer efficacement l'avion et même de le marginaliser ». Le président de la FNAUT estime que ce temps de trajet peut être obtenu, pour les villes concernées par le projet POCL, par la seule modernisation du réseau classique. Il fait part de sa conviction que « le TGV n'est pas nécessaire pour créer du développement économique ». Il cite, à cet égard, le cas de Grenoble « qui a pu se développer sans desserte ferroviaire exceptionnelle ». L'important, dit-il, c'est d'avoir des trains « fréquents, ponctuels et confortables ».

### « Plus on passe à l'ouest, plus on perd de clientèle »

Mais, dit Jean Sivardière, le problème de POCL se pose différemment, du fait de la saturation progressive de la LGV Paris-Lyon. L'objectif d'un doublement de cette ligne, dit-il, est donc « inévitable », car la desserte va se dégrader et la clientèle se décourager. Dans ce contexte, dit le président de la FNAUT, il semble intéressant de choisir le tracé qui minimise le temps de déplacement entre Paris et Lyon, c'est-à-dire le scénario Médian avec la variante de passage par Roanne.

Jean Sivardière estime que, dans ce contexte, il serait « intéressant » d'opter pour une vitesse supérieure à 320 km/heure afin de marginaliser l'avion - « un vrai danger pour l'environnement » - sur les relations intérieures. Cela, ajoute-t-il, permettrait aussi de soulager des centaines de milliers de riverains des nuisances sonores constatées aux abords des aéroports.

Des experts de la FNAUT, dit-il, ont, grâce à des études, démontré que l'existence du TGV a permis de supprimer 300 vols quotidiens Paris-Province et qu'en 2030 le TGV aura permis d'absorber 30 % du trafic aérien. Doubler la ligne Paris-Lyon dans le scénario Médian avec la variante Roanne est, fait-il remarquer, « la condition incontournable de financement du POCL car les autres scénarios ne sont pas finançables ». « Plus le train passe à l'ouest, plus il perd de clientèle », conclut-il.

. **Jean-Paul Dufrière**, président du Conseil général de l'Allier, n'a pas pris de position sur les scénarios présentés au débat, « car il croit à l'expression des citoyens dans le cadre du débat public ». Mais, pour lui, un scénario qui traverserait à la fois la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain ne peut qu'être écarté. Il explique que le projet POCL a toujours été envisagé par les populations de l'Allier « comme un moyen de rallier Paris ou Lyon en un aller-retour dans la demi-journée » et qu'il faut donc lui donner la vitesse suffisante pour atteindre cet objectif. Il se déclare « pour le projet », mais estime que son financement poserait « de vraies questions aux collectivités territoriales ». « D'autres sources de financements devront être imaginées et proposées », conclut-il.

. **Jean-Michel Chavarochette**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Moulins Vichy, dit l'importance de la protection de l'environnement. Il est, précise-t-il, « en faveur du progrès » mais aussi « pour la préservation du patrimoine et de l'environnement ». Dans ce cadre, ajoute-t-il, il est favorable au scénario Médian ou à défaut au scénario Ouest.

. **Daniel Coffin**, membre du CESER Auvergne où il représente la CGT, évoque les solutions alternatives et l'amélioration de l'existant. L'amélioration de l'existant, dit-il, est inévitable, « car les conditions dans lesquelles les voyageurs sont transportées aujourd'hui sont inacceptables ».

. **Jean-Paul Drapier**, maire et conseiller général de Bourbon-Lancy, rappelle que quand on parle de vitesse, « il faut prendre en compte les bassins de vie ». Les sites industriels en milieu rural, dit-il, « représentent des bassins économiques très puissants », relativement isolés qui gagneraient à une meilleure accessibilité.

. **Jean-Michel Guerre**, vice-président du Conseil régional d'Auvergne, en charge de l'attractivité des territoires et des politiques contractuelles régionales, pense qu'il ne faut « pas opposer la régénération des voies actuelles et l'utilisation de la grande vitesse » car les deux sont nécessaires. « Nous avons besoin de la grande vitesse », car il ne faut pas que certaines régions soient moins développées que d'autres, explique-t-il. Il estime que tous les scénarios impliquent « une casse environnementale » et qu'il faudra trouver « la moins mauvaise solution ». Le développement durable, dit-il, « c'est aussi le report modal,



de la voiture vers le rail et la LGV doit servir à ça ». Pour le financement, dit-il, « dans la situation actuelle, on ne pourra jamais fonctionner sans un investissement européen ». D'ici quelques années, ajoute-t-il, « l'emprunt européen sera possible et il pourra aider ce genre de projet, à condition qu'une partie du projet POCL s'intègre dans un trajet européen ». Il pose à RFF la question suivante : « Quel serait l'impact environnemental du 360km/heure par rapport au 320km/heure ? »

. **Soufiane Sankhon, adjoint au maire d'Orléans**, pense qu'il est important pour le territoire que le projet POCL se réalise car il représente, « un enjeu économique important pour le rayonnement au niveau industriel ou des grandes écoles ». Il répond au rédacteur en chef de *L'Ecologiste* que « ce qu'Orléans désire, c'est d'être connecté au réseau national et international ». Il précise aussi que « les scénarios Ouest ou Ouest Sud sont les plus en phase avec le Grenelle de l'environnement ».

. **Pierre Kaluzny, Association de protection des confluent de la Loire et de l'Allier, membre du collectif Stop LGV POCL**, s'interroge sur l'aménagement du territoire. « C'est ici, dit-il, une « obsession » de recentralisation de la France sur Paris. » La grande vitesse, se traduit, pour lui, par « un train à deux vitesses » car, « certains auront les moyens de se payer la vitesse mais pas d'autres ». Quant au report modal de l'avion vers le train, il ne se ferait pas particulièrement en faveur de l'environnement, puisque, selon lui l'essentiel des gaz à effet de serre serait causé par le transport routier.

. **Guy Charmetant, maire de Montbeugny délégué communautaire rail et route** pose une question à Thomas Allary : « On gagne de 15 à 70 minutes avec la LGV. Avec la ligne conventionnelle améliorée, on en gagne 35. Dans ce delta de 15 minutes à 35 minutes, les 15 minutes correspondent-elles à l'apport du scénario Ouest-Sud ? S'il n'y a pas unanimité de toute l'Auvergne sur un trajet Médian ou Ouest, quel serait l'intérêt de Moulins de continuer à militer pour la LGV ? »

### **« Les sensibilités environnementales sont plus importantes dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest »**

. **Thomas Allary**, répond aux questions posées par les intervenants.

Sur le financement. Aujourd'hui, dit-il, pour un projet LGV, le premier financeur est RFF, le maître d'ouvrage. RFF tire ses ressources des péages que lui verseront les entreprises ferroviaires qui, elles-mêmes, tirent cet argent du prix des billets nouveaux qui seront vendus. Or, explique-t-il, de par ses statuts, RFF ne peut apporter au projet plus que ce que le projet va lui rapporter. » Le financement qu'apporte RFF ne suffira donc pas, ajoute-t-il, et le complément sera fourni par les collectivités publiques : Etat, collectivités locales et, éventuellement, Communauté européenne.

Sur la question du financement de la rénovation de l'existant. Thomas Allary explique que RFF n'aurait pas plus d'argent à mettre dans la modernisation de l'existant si on ne faisait pas la LGV : les modes financements sont distincts et il n'y a aucune possibilité de transferts entre eux.

Rénover le réseau, dit le directeur du projet POCL, est nécessaire. Nous nous y attachons dès maintenant et cet effort sera poursuivi si nous réalisons POCL, car certaines sections du réseau existant seront utilisées également par la LGV. Dans ce dernier cas, les deux volets de financement seraient, bien entendu, coordonnés.

Sur la protection de l'environnement. Thomas Allary rappelle « que l'on ne pourra éviter l'ensemble des zones sensibles dans le territoire du projet ». Nous avons essayé, dit-il, de les évaluer pour comparer les scénarios entre eux et il s'avère que les sensibilités sont plus importantes dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest – et en particulier sur le milieu humain. Ce n'est, insiste-t-il, pas un jugement, c'est un état de fait, démontré par les études.



Sur l'impact du 360 km/heure. Le représentant de RFF évalue le gain de temps de parcours entre 3 et 10 minutes selon les villes. C'est, dit-il, un gain réel, « mais qui reste modeste par rapport à celui permis par le passage à la grande vitesse (320 km/heure). Il y aurait cependant, fait-il remarquer, un impact sur le nombre de voyageurs nouveaux : 1,5 à 1,7 millions de voyageurs supplémentaires, selon les scénarios, s'ajouteraient aux nouveaux voyageurs attirés par la grande vitesse.

Sur la question du fret. Le directeur du projet POCL insiste sur le fait que la ligne nouvelle serait dédiée aux voyageurs. Ce n'est qu'indirectement, par les sillons qu'elle permettrait de libérer sur les lignes classiques, qu'elle pourrait influencer sur la problématique du fret.

### « La V360 pose un problème de bruit »

. **Christophe Keseljevic**, direction de la stratégie de RFF, explique que l'impact supplémentaire de la V360 au niveau environnemental se traduit essentiellement par une augmentation du bruit (du fait de l'augmentation du bruit aérodynamique). Les Japonais, dit-il, ont récemment mis en sommeil la V360 car ils n'arrivaient pas à résoudre ce problème de bruit. Mais, fait-il remarquer POCL « nous laisse dix ans pour essayer de résoudre ce problème », ce qui, selon lui, est « tout à fait faisable ».

. **Michel Gaillard** demande en quoi la V360 peut-elle impacter la desserte, puisque s'arrêter prend du temps, surtout à cette vitesse. Dans ce cas de figure, demande-t-il, serait-il possible de faire Paris-Blois à 360 km/heure ?

. **Sylvain Caillot**, RFF, précise qu'il y a corrélation entre la vitesse et le rayon de courbure de la ligne : « Plus nous augmenterons la vitesse, dit-il, plus les rayons de courbure doivent être longs. »

. **Thomas Allary**, RFF, précise que le gain de temps, entre un train à 320 km/heure et un autre à 360 km/heure, est effectivement modeste sur de petites distances car, dit-il, « freiner, accélérer et marquer certains arrêts prend du temps ». Si l'on gagne 9 à 10 minutes sur Paris-Lyon, « c'est essentiellement sur le trajet Paris- Sud Est que les effets de la V360 pourraient se faire sentir ».

. **Michel Gaillard** donne la parole au maire de Moulins.

### « Qu'est ce qui est bon pour l'environnement ? »

. **Pierre-André Périssol**, maire de Moulins, porte au débat trois interrogations.

1 – *Sur l'écologie.* « Qu'est ce qui est bon pour l'environnement ? ». Il se dit surpris par certaines prises de position, « car il est connu que le train est moins producteur de gaz à effet de serre que la voiture ou encore que l'avion ». Préférer le train à la voiture, dit-il, c'est préférer le collectif. Ce qui a un impact positif sur la cohésion de la société.

2 – *Sur l'amélioration de l'existant.* « L'existant, dit-il, est constamment amélioré. » Il se déclare surpris que personne ne s'en rende compte. Ce n'est pas, dit-il, en améliorant l'existant que les objectifs du projet seront atteints. Seule la grande vitesse permet de « rentrer dans la course », estime-t-il.

3 - *Sur l'aménagement du territoire.* Le retrait et l'isolement, fait-il remarquer, sont des facteurs qui vont à l'encontre du progrès. « Le fait d'avoir une ligne à grande vitesse est un atout majeur en termes d'image, d'attractivité, de facilitation des mutations », explique-t-il. Le maire de Moulins conclut en rappelant que le projet ne serait réalisé qu'en 2025 et que d'ici là, des problèmes comme celui du bruit pourraient sans doute être réglés. « La question, ce n'est pas V320 ou V360, c'est : choisirons-nous une technologie qui nous permettra, dans 30 ou 40 ans, de nous adapter ? », précise-t-il.

. **Thomas Allary, RFF**, rappelle que la LGV est un outil au service de l'aménagement du territoire, « un levier pour les acteurs locaux, pour développer des politiques territoriales ». Entre V320 et V360, les politiques territoriales, estime-t-il, ne peuvent fondamentalement changer. La question de la vitesse, dit-il, est donc relativement neutre pour la desserte du "Grand Centre". En revanche, une vitesse supérieure pourrait ouvrir de nouvelles perspectives sur l'axe Paris-Sud-Est.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, déclare être en faveur de la vitesse mais « pas à n'importe quel prix ». Il admet cependant que, pour le développement des territoires, « il existe une corrélation entre la vitesse, les échanges et le développement des richesses ». Selon lui, 30 ans après les premiers TGV, il est temps de réfléchir à accélérer la vitesse. Et si, au niveau environnemental, il faut préférer le train à la voiture ou encore à l'avion, dans le choix du tracé, tous les acteurs ont la « responsabilité de respecter les espaces naturels exceptionnels » tels que la forêt de Tronçais, qu'il faut absolument préserver.

. **Philippe Vigne**, pose la question de la signification du temps. « Gagner du temps, dit-il, ne sert à rien. » Il conclut en déclarant que « le progrès aussi cher, ce n'est plus du progrès ».

. **François Larrière Seys, secrétaire de l'Union locale CFDT**, veut relativiser l'apport du gain de temps de transport à l'attractivité d'un territoire. Pour le transport d'informations, dit-il, la LGV n'a aucune utilité, contrairement au téléphone et à Internet. Pour les relations professionnelles, demande-t-il, « qui aurait aura le "besoin impérieux" de gagner une demi-heure » ? Le gain de 1,7 millions de voyageurs, qui serait dû à la vitesse de 360 km/heure, lui paraît « hypothétique ».

. **Pim de Roos, acteur économique limousin**, pose des questions « plus philosophiques ». Il demande si, d'ici à 50 ans, le monde n'aura pas changé. Il poursuit en expliquant qu'un jumelage avec le tracé de l'A71 est nécessaire pour n'avoir « qu'une seule saignée écologique » en Sologne.

. **Nicole Tabutin, mairie de Moulins**, explique que pour elle, la LGV est un « objectif stratégique ». Elle insiste sur le fait que c'est un moyen de faciliter les liens entre les territoires et les hommes. Elle estime que le transport ferroviaire est aussi gage de sécurité : « Quand je prends le train, dit-elle, je suis tranquille et certaine d'arriver au lieu où je veux me rendre. Ce qui n'est pas toujours le cas en automobile. » « Je voudrais, ajoute-t-elle qu'on me dise combien il y a de morts sur la route et combien il y a de morts causées par le train. »

. **Gérard Matichard, Europe Ecologie Les Verts**, demande si, dans la période où l'on connaît la conjonction de trois crises - économique, écologique et sociale, « la vitesse est réellement le moteur du progrès ».

Il explique que les 1 000 hectares de terres agricoles que le projet va sacrifier pourraient faire vivre 200 personnes, étant donné qu'aujourd'hui un maraîcher en culture biologique peut vivre avec 5 hectares. Pour lui, dans le contexte actuel de « délabrement du réseau ferroviaire en Ile-de-France », lancer un projet TGV, c'est « donner la préférence à un petit nombre de voyageurs aux frais d'un grand nombre ». Il pose également une question : les lignes TGV « étaient sensées tenir au moins 40 ans », pourquoi doit-on aujourd'hui les rénover ?

**. Thomas Allary, RFF, répond aux questions :**

Sur le plan socioéconomique. Si, dit-il, POCL permet un gain de temps, il permet aussi un gain environnemental en réduisant, grâce au report modal, les émissions de gaz à effet de serre. Thomas Allary précise que « quel que soit le scénario le projet a un bilan positif en termes de réduction des émissions ». Même si, dit-il, d'ici 25 à 50 ans, peuvent survenir des changements de comportement et, par exemple, des changements de mobilités, ce degré d'incertitude face à l'avenir est le même pour tous les scénarios, ce qui rend les scénarios « équivalents dans leur comparaison ».

Sur la rénovation du réseau en Ile-de-France. Le directeur du projet de RFF rappelle que « la rénovation de l'existant est la priorité de RFF » et qu'une convention particulière a été signée entre RFF et la région Île-de-France pour un investissement de plusieurs milliards d'euros. Il y a, dit-il, la possibilité que POCL, dans le sud francilien soit non seulement un projet au profit du réseau TGV mais également du réseau RER. « Il n'est pas du tout impossible que POCL, en Ile-de-France, devienne un projet commun qui dépasse d'assez loin le seul réseau à grande vitesse », précise-t-il.

**. Sylvain Caillot, RFF,** revient sur la proposition d'un « jumelage » de la LGV avec l'A71 dans la traversée de la Sologne. L'objectif, dit-il, serait bien entendu de « coller » au maximum les deux infrastructures. Mais, fait-il remarquer, l'autoroute s'intègre dans des configurations géographiques auxquelles les lignes LGV ne sont pas forcément adaptables. Il précise : « Une automobile peut monter des rampes plus fortes qu'un train. Un train à grande vitesse roule à 320 km/heures, il a donc besoin de courbes beaucoup plus larges ».

**. Jean Sivardière, président de la FNAUT,** revient sur les remarques relatives au financement du projet. Lorsque l'on parle de l'endettement de la France, dit-il, il faut faire une différence entre dette « saine » et dette « malsaine ». La dette « saine », précise-t-il, est celle qui permet « l'investissement productif et utile ».

Mettre en opposition les lignes à grande vitesse et le réseau classique, sous prétexte qu'il serait impossible de financer simultanément les deux, est selon lui, une approche « dangereuse ». Les deux réseaux, dit-il, sont nécessaires et complémentaires. Il propose de développer une fiscalité écologique pour contribuer au financement du ferroviaire : « Pourquoi dans cette optique, interroge-t-il, ne pas taxer le kérosène des avions ? »

**. Thierry Jaccaud,** se réjouit – sur un ton ironique – « d'avoir entendu beaucoup d'élus défendre le report modal ». Il se déclare « très satisfait » d'apprendre que « les élus seraient très heureux de fermer l'aéroport de Clermont, en installant Clermont à 2 heures ou à 2 h 20 de Paris ». Il les encourage « à s'engager pour l'amélioration de l'existant, au nom de l'efficacité et de l'économie de financement pour la collectivité et l'utilisateur ».

**. Un intervenant,** conclut sur le fait que, à son avis, la V360 serait un levier « formidable pour rendre plus facile le financement du projet » car il équivaldrait à plus de voyageurs et donc à une contribution plus importante de RFF et moindre des collectivités.

**. Michel Gaillard** estime que cette remarque pourrait fournir un élément de réflexion pour les promoteurs du projet.

Il porte à la connaissance du public les chiffres récents de fréquentation du site internet du débat public, [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org) : 34 000 visiteurs par jour, 319 avis déposés, 259 questions posées, 46 contributions. Il indique que 34 cahiers d'acteurs ont déjà été publiés ou sont en voie de l'être.