

17^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **MARDI 6 DECEMBRE 2011, à Vierzon (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 17^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon a duré 3 heures et réuni 250 personnes à Vierzon, le mardi 6 décembre.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. Beaucoup d'intervenants se prononcent en faveur des scénarios Ouest-Sud et Ouest, au motif qu'ils répondraient mieux aux nécessités d'aménagement du territoire pour les régions du Centre. Certains vont plus loin en déclarant que « la majorité » s'est prononcée en leur faveur. RFF répond que « c'est loin d'être aussi clair », que « de nombreuses opinions différentes se sont exprimées ». La CPDP rappelle que le débat public n'est « ni un référendum ni un sondage ».

2. L'intégration de la problématique POLT dans le projet POCL fait à nouveau l'objet de demandes répétées, avec comme corollaire l'abandon de la réalisation du barreau Poitiers-Limoges. RFF répond que POCL est, de toutes manières, connecté à POLT et qu'au-delà la question relève du législateur. La CPDP rappelle que la CNDP a été saisie du projet POCL et de lui seul.

3. Les modèles sur lesquels s'appuie RFF pour établir ses schémas de desserte et ses hypothèses de scénario sont, à nouveau, contestés. RFF explique qu'ils sont utilisés pour toutes les infrastructures de ce type, que tous les éléments sont à la disposition du public sur le site de la CPDP et que, naturellement, tout peut être discuté.

4. L'éventualité d'un partenariat public-privé pour le montage du financement de la LGV suscite des inquiétudes. RFF explique que la contribution du PPP serait avant tout technique, mais qu'il n'apporterait pas de financement en lui-même.

5. RFF souligne que le débat public aide à mesurer l'écart entre « les demandes du public » et les chiffres qui ressortent des études, c'est-à-dire, entre le qualitatif et le quantitatif, expliquant que ce qui ressort des réunions sera pris en compte dans les décisions à venir.

6. D'autres enjeux sont évoqués, en particulier l'amélioration des dessertes de proximité, l'accessibilité aux personnes handicapées, la question de la transversale vallée du Rhône-façade atlantique, et une question technique, **l'éventualité d'une troisième voie pour la LGV.** L'apport en voyageurs d'un gain de temps de 10 minutes sur Paris-Lyon est de nouveau mis en cause

. **Michel Gaillard**, président de la Commission particulière du débat public, ouvre la réunion publique et donne la parole au maire de Vierzon pour le traditionnel « mot d'accueil ».

« C'est en passant par l'ouest que la LGV répondra aux exigences d'aménagement du territoire »

. **Nicolas Sansu**, maire de Vierzon, explique que le projet POCL ne doit entraîner aucun découplage entre la modernisation des lignes existantes et la création de nouvelles lignes TGV. La ligne POLT doit être considérée comme une branche à part entière de POCL : écartier l'Indre, la Creuse, le Limousin reviendrait, dit-il, à « piper les dés », en sous-estimant un apport important de voyageurs à la future ligne POCL. Dire que le scénario Médian rassemble toutes les qualités, comme – déclare-t-il –, semble vouloir le démontrer RFF, induit selon lui, le débat en erreur. Pour lui, « RFF et la SNCF ont pour seul but de doubler l'axe Paris-Lyon » et ne s'intéressent pas à l'aménagement du territoire. Il estime que c'est « en passant par l'ouest que la LGV répondra aux exigences de développement, d'aménagement du territoire, de respect de l'environnement et de rentabilité socio-économique ». Il est nécessaire de se mobiliser pour le TGV dans 15 ou 20 ans, conclut-il, mais « il faut aussi et surtout se mobiliser pour de bonnes dessertes sur le réseau classique dans l'immédiat ».

. **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 le président de la CPDP.

Il rappelle 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, www.debatpublic-lgv-pocl.org, 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.

Enfin il rappelle que les textes des cahiers d'acteurs – un moyen d'expression important pour les personnes morales – doivent être communiqués à la CPDP avant le 10 janvier 2012.

. **Thomas Allary**, directeur du POCL de RFF, rappelle que le maître d'ouvrage ne présente pas, au stade du débat public, un projet ni une décision mais l'état de ses réflexions sur le dossier.

Inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009, le projet POCL repose, dit-il, sur deux piliers majeurs découlant des quatre objectifs fixés par L'Etat :

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. répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon :

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

L'idée de POCL, dit-il, est de rassembler 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, et quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Ile-de-France et en région lyonnaise. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée à Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Il explique que la LGV POCL ne peut pas desservir les 13 villes concernées par le projet. Le principe 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 des villes concernées par le projet ».

Dans le scénario Ouest-Sud par exemple, pour aller de Paris à Clermont-Ferrand, le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy, puis le réseau existant pour aller jusqu'à Clermont-Ferrand. Pour aller à Châteauroux, le train partirait de Paris sur la ligne à grande vitesse, passerait au nord de Vierzon puis utiliserait la ligne existante jusqu'à Châteauroux. « C'est, dit Thomas Allary, le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train. »

Parallèlement, aucun train ne pourrait se rendre successivement dans les 13 villes concernées, plusieurs types de TGV seraient donc mis en circulation pour desservir toutes ces villes.

Pour Vierzon, précise-t-il, les options de passage des scénarios Ouest et Ouest-Sud sont similaires. Dans le scénario Médian, le principe est différent : pour éviter la traversée de la forêt d'Orléans et de la Sologne, deux barreaux à grande vitesse seraient créés pour desservir Orléans et Bourges, puis un barreau direct relierait Bourges à Châteauroux. Dans le scénario Est, le principe est le même mais le passage de la LGV serait encore plus excentré à l'est.

Qu'apporte le projet POCL à Vierzon ?

Qu'apporte ce projet à Vierzon ? Les études menées par RFF montrent, dit Thomas Allary, qu'il est possible de prévoir entre quatre et huit allers-retours quotidiens par TGV, entre Vierzon et Paris. Pour rejoindre Lyon puis Marseille, des TGV venant directement de Nantes permettraient entre trois et quatre allers-retours quotidiens, selon les scénarios. Dans les scénarios Est et Médian, en outre, trois TGV quotidiens pourraient permettre de rejoindre Roissy et Lille.

Selon les scénarios, le temps de parcours Vierzon-Paris se situerait entre 50 minutes et 1 heure 10. Pour rejoindre Lyon, l'amélioration du temps de parcours serait encore plus significative puisque, sans passer par Paris, les voyageurs gagneraient 2 heures.

Tous les scénarios, dit Thomas Allary, permettent donc de répondre au premier pilier du projet (la desserte du "Grand Centre" de la France), mais aussi au deuxième (la désaturation de la ligne Paris-Lyon) puisque des TGV de la ligne existante seraient reportés sur la nouvelle ligne. Les scénarios permettraient tous de maintenir le temps de trajet actuel entre Paris et Lyon et, deux d'entre eux – Médian et Est – d'obtenir un gain de temps de parcours supplémentaire de 10 minutes. Ce qui permettrait de générer des trafics supplémentaires, notamment grâce au report modal depuis l'avion.

POCL et la préservation de l'environnement. Aucun des scénarios, dit le directeur de POCL, ne va pouvoir éviter toutes les zones sensibles au plan environnemental. Il explique qu'à ce stade des études, « on ne peut encore quantifier l'impact, mais qu'on peut en revanche définir

le risque d'impact » et il apparaît que « celui-ci est plus important dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud ».

Thomas Allary précise enfin, qu'au stade du débat public, RFF n'a pris aucune décision. Celle-ci s'appuiera sur les premiers enseignements du débat mais aussi sur des éléments plus qualitatifs (par exemple, les effets sur l'aménagement du territoire).

Après le débat public, ajoute-t-il, pendant toute la période qui va conduire à l'enquête d'utilité publique, RFF poursuivra la concertation à travers un partage de l'information et des échanges avec le public, notamment dans le cadre de réunions thématiques, qui permettront d'approfondir avec tous les acteurs qui le souhaitent les questions les plus sensibles.

. **François Dumont, vice-président du Conseil régional du Centre**, estime qu'il fut choisir entre une ligne qui contribue à l'aménagement du territoire et une ligne qui permet de dédoubler la LGV existante. Il estime que quatre principes plaident en faveur du choix des scénarios Ouest et Ouest-Sud : l'aménagement harmonieux du territoire (et en particulier le lien avec la ligne POLT), l'environnement (la traversée de la Sologne ne doit pas pénaliser les scénarios Ouest et Ouest-Sud car il y passe déjà la voie ferrée, l'A71, la N20, l'A85 : l'utilisation d'un corridor existant est donc possible), une connexion au réseau ferroviaire et le lien avec l'aérien.

« Les prévisions de RFF sont fluctuantes »

. **Philippe Charlot, Collectif Stop LGV POCL**, revient sur la question de la saturation Paris-Lyon en expliquant que les prévisions de RFF sont fluctuantes :

- le nombre de passagers attendus sur le Paris-Lyon, à l'horizon 2025, dit-il, est passé de 65 à 57 millions d'une étude de RFF à l'autre ;
- sur les 17 millions de passagers supplémentaires annoncés entre aujourd'hui et 2025, 5 millions sont liés à un taux de croissance de 1,5 % du PIB alors que l'OCDE n'a prévu, dit-il, que 0,3 % de croissance pour 2012 en France ;
- enfin, 10 millions de passagers supplémentaires viendraient d'autres projets comme la LGV Lyon-Turin ou la LGV PACA, dont l'avenir serait incertain.

Il estime que tous ces projets vont s'écrouler du fait de la crise financière et « parce que le projet de révision du SNIT donne la priorité à la rénovation du réseau existant ». Il s'étonne aussi que RFF fixe la saturation de la LGV Paris-Lyon au seuil de 57 millions de voyageurs par an, alors qu'au Japon la LGV Tokyo-Osaka transporte 120 millions de passagers par an et, qu'en 2002, le rapport d'Alain Sauvart (aujourd'hui directeur de la stratégie chez RFF) fixait le seuil de saturation de Paris-Lyon ... à 120 millions.

En conclusion, il invite le public à se reporter à « la sixième étude de trafic du cabinet Rail Concept, qui explique que l'essentiel des retards vient des TGV circulant sur le réseau actuel ».

. **Jean-Claude Béchade, citoyen**, estime qu'un tel projet ne peut se faire sans une vision globale de tous les aménagements qu'ils soient à l'horizon 2020 ou 2030. Le Centre, dit-il, mérite, au même titre que la vallée du Rhône ou que la façade atlantique, la possibilité de se développer grâce à un maillage cohérent du nord au sud et d'ouest en est. Le scénario Ouest Sud est, donc, « le plus pertinent, car il inscrit la LGV POCL au sein du maillage européen vers l'est (Turin) et l'ouest (la péninsule ibérique), pour participer au développement de l'avenir européen.

. **Thomas Allary** revient sur la question de la Sologne. Les scénarios Ouest et Ouest-Sud ont été imaginés, dit-il, en partant du principe d'un jumelage des infrastructures dans sa traversée.

« Jamais, dit-il, nous n'avons eu l'intention de créer de nouveaux impacts en traversant la Sologne. ». Mais, précise-t-il, les contraintes restent fortes. Le jumelage de deux infrastructures dans un territoire aussi sensible n'est pas forcément plus neutre en termes d'impact environnemental qu'un nouveau passage dans une zone potentiellement moins sensible. A ce stade des études, dit-il, les experts ne peuvent garantir que le jumelage permettrait « un impact environnemental moindre ».

Les hypothèses, qui conduisent à prévoir la saturation en prenant en compte la croissance économique et la présence d'autres projets de LGV, ont été établies au moment de la réalisation des études et sont « toujours valables », explique-t-il. Bien entendu, précise-t-il, les études seront adaptées au fur et à mesure de l'évolution du contexte. Le SNIT, ajoute-t-il, évoque « une nécessaire hiérarchisation de tous les projets d'infrastructure », mais cette hiérarchisation relève du législateur, qui ne l'a pas encore établie.

. **Daniel Deprez, retraité**, a beaucoup effectué le trajet Paris-Lille. Il explique que le temps de parcours très court entre ces deux villes a permis de développer Lille et Paris, mais qu'en revanche, aujourd'hui, « on ne s'arrête plus en Picardie », ni à Arras. Le train, dit-il aussi, est « trop cher ». A qui profitera ce TGV ? demande-t-il. Il faut le savoir, « car en temps de crise ce type de projet est difficilement finançable ».

RFF : c'est au législateur de décider s'il faut réunir POCL et POLT

. **Yves Augereau, membre des associations TGV Grand Centre Auvergne et Urgence POLT**, estime qu'il ne faut pas rater l'arrivée de la grande vitesse dans le Cher. C'est, dit-il, « un rendez-vous historique ». Pour Vierzon, estime-t-il, « seul le scénario Ouest est concevable car Ouest-Sud laisse Nevers et Moulins à l'écart, tandis que le scénario Médian oublie Vierzon et que le scénario Est met le Berry hors circuit ». Pour enrichir le débat, il demande à ce que RFF fasse une étude comparative « non orientée », afin de coupler POCL avec POLT. En effet, dit-il, en incluant la desserte du Limousin dans le projet, il serait possible d'abandonner le barreau Poitiers-Limoges, un projet « néfaste », qui causerait « un véritable déménagement du territoire ». Il s'inquiète que « RFF et la SNCF ne cachent pas leur préférence pour le scénario Médian », mais aussi de la perspective d'un partenariat public-privé ». Il n'est pas envisageable, dit-il, « de capter tous les financements publics au détriment des lignes classiques ».

. **Michel Languerre, adjoint au maire d'Orléans**, estime que POCL a un rôle de premier plan pour relier les réseaux français et européen à grande vitesse. Mais, « il s'inquiète de voir RFF inclure dans ses études un nouveau critère d'appréciation sur lequel il n'était pas sollicité » : la réduction du temps de parcours entre Paris et Lyon, ce qui, estime-t-il, « ne relève pas d'une politique d'aménagement du territoire ». Un gain de temps « aussi faible » et « aussi incertain », sur un trajet de près de 2 heures n'est pas, dit-il, un argument décisif pour faire le choix du scénario Médian ou Est. Il faut, estime-t-il, « privilégier la desserte de proximité des territoires et donc se prononcer en faveur des scénarios Ouest, tout en procédant au doublement de la ligne Paris-Lyon dans de bonnes conditions ». Cela, dit-il, facilitera l'articulation de POCL avec la ligne POLT, en évitant de réaliser des barreaux de raccordements qui impacteraient la région.

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

Le lien entre POLT, le barreau Poitiers-Limoges et POCL. Le directeur du projet POCL précise que c'est aux élus de se saisir de cette demande ; RFF n'est pas libre de le faire. Dans tous les scénarios, rappelle-t-il, POCL est relié à POLT. Si les études n'ont pas pris en compte le

trafic allant jusqu'à Limoges, c'est parce que sur ce trajet, le barreau Poitiers-Limoges sera plus efficace que POCL. Si, toutefois, Poitiers-Limoges ne se faisait pas, il faut comprendre, dit-il, que cela n'avantagerait aucun scénario en particulier puisque le gain de trafic serait identique dans tous scénarios, à cette seule différence que dans le scénario Est, il y aurait 15 minutes de plus de temps de parcours.

La "rentabilité" du projet. Thomas Allary rappelle que « le projet n'est en aucun cas "rentable" » : quel que soit le scénario retenu, « il ne pourrait s'autofinancer et donc rapporter de l'argent ». RFF, insiste-t-il, n'a aucune préférence pour le scénario Médian. D'ailleurs, lance-t-il, « si l'on devait s'en tenir au seul critère financier, RFF apporterait moins d'argent dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest et aurait donc intérêt à "défendre", s'il le pouvait et le voulait, ces scénarios-là »...

L'objectif de gain de temps de parcours de 10 minutes sur Paris-Lyon. RFF, dit le directeur du projet, n'a pas « ajouté » cet objectif au projet. Les scénarios Est et Médian ont été conçus quand RFF cherchait à éviter les contraintes environnementales de la forêt d'Orléans et de la Sologne. Le fait est, dit-il, « qu'ils améliorent le temps de trajet Paris-Lyon ». C'est, ajoute-t-il, un « plus » qu'on ne peut négliger.

La « majorité » s'est-elle prononcée pour les scénarios Ouest ?

. **Jean-Claude Sandrier, député du Cher**, estime que « la majorité des réunions publiques, des cahiers d'acteurs et les trois quarts des élus » se sont prononcés pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud. La vraie utilité du POCL, dit-il, est de desservir un maximum de territoires et pour cela, la ligne doit forcément intégrer des interconnexions et prendre en compte la ligne Poitiers-Limoges, car bien qu'elle soit prévue par la loi, beaucoup estiment « qu'elle ne se fera pas ». Or, dit-il, cette ligne a un coût de 2 milliards d'euros et selon lui, « cet investissement pourrait être mieux utilisé ».

. **Jean-Claude Lechelon, Association Nature 18**, estime que le problème du foncier doit être discuté, car « 75 000 hectares – 10 fois la superficie de Paris – disparaissent tous les ans dans l'urbanisation et la mise en place de ce genre d'infrastructure ». Il évoque également la question du bruit : un TGV qui passe toutes les 10 minutes provoque, dit-il, « une vraie nuisance sonore ».

. **Didier Fleuret, maire adjoint de Châteauroux**, déclare que Châteauroux et le département de l'Indre choisissent le scénario Ouest-Sud, qui passe près de Vierzon « avec un raccordement à la ligne POLT ». Ce scénario, dit-il, « permet d'irriguer le centre de la France notamment des régions jusqu'à aujourd'hui non reliées au réseau à grande vitesse ». Il représente aussi « une alternative au barreau Poitiers-Limoges, dont l'opportunité s'avère plus que contestable ». Il explique que l'Indre peut apporter à RFF et à la SNCF « un aéroport qui permettrait de libérer les aéroports parisiens saturés d'Orly et Roissy ». POCL pourrait accueillir une clientèle professionnelle – beaucoup de groupes étrangers sont installés dans l'Indre –, une clientèle sportive (avec l'arrivée prochaine du Centre européen de tir), étudiante et touristique. En reliant Limoges au projet, les territoires du sud du POLT pourraient enfin être désenclavés.

. **Thomas Allary** dit que RFF a bien entendu les positions qui ont été exprimées, « qu'aucun choix n'est fait au stade du débat public et qu'on peut discuter de tout ». Si un programme de LGV a, dit-il, été inscrit dans la loi Grenelle, c'est parce que le transport ferroviaire – et le transport à grande vitesse en particulier – est un des modes de transport les plus économes au plan énergétique et un de ceux qui produisent le moins d'émissions de gaz

à effet de serre. Le projet POCL, indique-t-il, permet des économies de 7 à 14 millions de tonnes équivalent CO₂.

. **Sylvain Caillot, chargé d'études chez RFF**, explique que, pour évaluer les enjeux environnementaux en région Centre, RFF a fait appel aux acteurs compétents (Régions, ONF, associations spécialisées...) afin qu'ils lui communiquent leurs données. RFF a compilé toutes ces données, en tentant de hiérarchiser les enjeux jugés « forts » en termes d'impact.

. **Mounir Lyane, habitant de Vierzon**, affirme que « la majorité des 13 villes du territoire du projet se sont effectivement prononcées en faveur des scénarios Ouest et Ouest-Sud ». Il faut, dit-il, que le réseau ferroviaire soit cohérent et donc envisager le meilleur des raccordements à la ligne POLT. Revenant sur la question du barreau Poitiers-Limoges, il explique qu'il y aurait « un apport d'un million de voyageurs supplémentaire du Limousin si le barreau ne se faisait pas ». Dans ce cas, précise-t-il, le temps de parcours Paris-Limoges serait plus intéressant dans le scénario Ouest ou Ouest-Sud que dans le scénario Médian qui, lui, dévie vers Bourges.

« Sortir du débat sur le scénario de la nouvelle LGV et redéfinir les enjeux en termes de développement économique, d'activité industrielle et d'emploi »

. **Corinne Ollivier, syndicat des cheminots CGT de Vierzon**, pense qu'il faut « sortir du seul débat sur le scénario de la nouvelle LGV » et « redéfinir les enjeux en termes de développement économique, d'activité industrielle et d'emploi, mais aussi en termes d'état du réseau ferroviaire dans les régions du Centre ». Elle évoque « une France à deux vitesses », où le désenclavement des territoires du Centre devient indispensable « par une modernisation du réseau existant pour obtenir un maillage fort et une cohérence territoriale ». Il faut donc, dit-elle, aborder la question du POLT car cette ligne doit être considérée comme un élément essentiel de maillage du réseau et raccordée au POCL afin de ne pas faire de Clermont-Ferrand un cul-de-sac. Il faut aussi, dit-elle, renforcer les transversales telles que Bordeaux-Lyon-Genève et Nantes-Lyon. Concernant les financements, le syndicat se déclare en totale opposition aux partenariats public-privé (PPP), d'où la nécessité, dit-elle, « de créer un pôle financier public ».

. **Michel Caniaux, délégué général d'Altro**, cite le cas de l'Espagne où l'on ne privilégie pas la vitesse mais la régularité et « où l'on rembourse les voyageurs dès qu'il y a plus de 5 minutes de retard ». Il conseille à RFF de s'inspirer de la ligne Madrid-Cordoue-Séville « pour établir le schéma de desserte de POCL ». Il pense que cinq minutes gagnées sur un trajet ne sont pas significatives pour donner la préférence à un scénario, « car le Paris-Limoges par exemple, a gagné 25 minutes et le trafic n'a jamais explosé ».

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

L'apport éventuel à POCL de voyageurs du Limousin. Il rappelle que l'ordre de grandeur d'un million de voyageurs dans la zone de Limoges est à comparer à la quarantaine de millions de voyageurs qui circuleraient sur POCL. Le barreau Poitiers-Limoges, dit-il, permet aussi l'ouverture sur la façade atlantique et implique un trafic important qui ne pourrait pas être traité par POCL. Il maintient que le temps de parcours, pour Châteauroux et donc pour Limoges, est le même, à cinq minutes près, d'un scénario à l'autre.

POCL met-il Clermont-Ferrand "en cul-de-sac" ? Clermont-Ferrand, dit Thomas Allary, « est déjà aujourd'hui en cul-de-sac » et « aucun train ne va directement de Paris au sud de Clermont ».

Le “*modèle espagnol*”. Le directeur du projet POCL précise que, bien évidemment, d’autres modèles existent mais que les schémas de desserte proposés pour POCL reposent sur des hypothèses de trafic basées sur des bassins de populations bien identifiés.

. **Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand**, estime que les deux objectifs du projet ne sont pas incompatibles. Mais, dit-il, il faut faire des concessions et prendre en considération aussi bien les besoins de la relation Paris-Lyon, que ceux d’Orléans et de Clermont-Ferrand. A l’examen des différents scénarios, dit-il, on s’aperçoit qu’un résultat de moins de 2 heures pour relier Clermont-Ferrand peut être obtenu dans tous les cas de figure et « c’est intéressant ». Néanmoins, « l’ouverture vers la façade atlantique ne peut se faire que par le scénario qui passerait le plus près de Clermont-Ferrand », c’est-à-dire Ouest-Sud. Il réaffirme donc la volonté de Clermont-Ferrand de soutenir Ouest-Sud, le seul à même, pour la ville, de remplir son rôle d’aménagement du territoire.

. **Michel Aufauvre, citoyen**, explique que le tableau comparatif proposé par RFF ne met en valeur que les scénarios Médian et Est. Selon lui, « les dés sont pipés.

RFF : les études montrent que les scénarios ne sont pas équivalents, en fonctionnalités, en coût, en capacité d’autofinancement.

. Pour que les discussions soient riches et pertinentes, dit **Thomas Allary**, RFF se devait de présenter les résultats de ses études et donc des chiffres. Ils montrent, dit-il, que « les scénarios ne sont pas équivalents, qu’ils n’apportent pas les mêmes fonctionnalités, les mêmes effets socio-économiques, qu’ils n’ont pas le même coût, la même capacité d’autofinancement ».

Ces chiffres, rappelle-t-il, sont mis à la disposition du public et RFF attend que le public réagisse et les discute. La ligne en elle-même, insiste-t-il, « ne va pas aménager le territoire » : c’est une infrastructure physique - qui n’amène que des impacts. Il s’agit donc de voir, au cours du débat, comment les différents acteurs locaux vont s’en emparer pour profiter des nouveaux services offerts et ce qu’ils souhaitent développer autour de cette ligne.

. **Patrice Joly, président du Conseil général de la Nièvre**, précise que pour un territoire comme la Nièvre – abandonné par l’aménagement du territoire –, la perspective d’être desservie par la LGV est une opportunité pour le développement économique mais également pour l’environnement, grâce au report modal. Les élus de la Nièvre, dit-il, sont attentifs à un scénario qui prenne en compte les enjeux écologiques et permette de mieux maîtriser les impacts de l’infrastructure. La question de la rentabilité, dit-il, est importante pour réduire la part du financement public. Le scénario choisi devra donc desservir au mieux l’ensemble des territoires du centre de la France, pour permettre de monter le tour de table le plus large possible.

C’est pourquoi, la Nièvre écarte le scénario Ouest-Sud qui met Nevers et Moulins dans un cul-de-sac et ne permettrait pas une bonne liaison de la province vers Lyon. Son choix s’oriente donc vers le scénario Ouest ou Médian, avec une préférence un peu plus forte pour le Médian.

. **Philippe Bel, Conseil de développement de la Communauté d’agglomération Orléans-Val de Loire**, se prononce en faveur du scénario Ouest passant par Roanne. Le Conseil, dit-il, s’est interrogé sur la faisabilité financière du projet. Pour augmenter le trafic du scénario Ouest, certains travaux sur la ligne classique POLT pourraient mettre Limoges à près de 2 heures de Paris. « Avec un taux de rentabilité à seulement 3 %, dit-il, le barreau Limoges-Poitiers ne sera pas finançable. » Le « raccordement » de POLT au projet POCL enrichirait donc le scénario Ouest et permettrait un gain de trafic. Cette solution, dit-il, n’est pas envisageable

avec le scénario Médian, car avec un barreau de raccordement pour venir à Bourges et un second pour contourner Vierzon vers Châteauroux, l'itinéraire ne serait ni direct ni performant pour relier Limoges à Paris.

. **Philippe Bensac**, maire adjoint de la ville de Bourges, réaffirme le choix de la ville de Bourges en faveur du scénario Ouest, voire Médian. Il demande pourquoi d'autres exploitants et experts ferroviaires que la SNCF ne sont pas auditionnés. Il propose qu'une commission financière *ad hoc* soit installée après le débat public, réunissant experts, exploitants et représentants des élus.

. **Thomas Allary** répond que RFF est totalement ouvert à d'autres expertises dans la suite du débat, précisant que « plus il y aura d'acteurs autour de la table, plus l'échange sera riche et intéressant ».

. **Yves Fromion**, député du Cher et président du syndicat de pays Sancerre Sologne, explique que toutes les communes du Cher se sont prononcées en faveur du scénario Ouest. Le territoire, dit-il, serait fortement impacté par le scénario Médian, qui « le couperait en deux dans une partie très fragile, au niveau du Pays Fort ». Ce scénario prévoit en plus, fait-il remarquer, un passage dans les vignobles, dont l'impact serait donc très lourd. Le syndicat se prononce donc contre le scénario Médian.

Le député du Cher demande à RFF comment le scénario Médian pourrait capter un million de voyageurs de plus que le scénario Ouest « qui passe par Orléans et dessert toute la partie sud de la région Centre ».

« Sans consensus, le projet ne se fera pas »

. **Guillaume Bertrand**, militant ferroviaire à Limoges, évoque l'exemple de l'axe nord-sud Berlin-Interlaken : le TGV, dit-il, s'arrête 20 fois, dessert des villes moyennes et change même de sens dans certaines gares. Il estime qu'en France, la SNCF a découragé des voyageurs qui voulaient voyager entre les Alpes et la façade atlantique, provoquant ainsi la disparition de potentiels de trafics entre villes moyennes. Le projet POCL a été pensé, estime-t-il, pour faire circuler des "TGV-avions" qui feraient le trajet Paris-Lyon-Marseille et ne desserviraient que très peu les villes moyennes. « Il faut vraiment revoir le modèle du système ferroviaire français », conclut-il.

. **Rémy Pointereau**, sénateur du Cher, président de l'association TGV Grand Centre-Auvergne, explique que le TGV ne réglera pas tous les problèmes mais que ce projet est vital pour les territoires du Centre en termes d'aménagement, de développement économique et d'attractivité pour les jeunes, les entreprises, pour lutter contre la désertification médicale. IL s'agit, résume-t-il, « de l'avenir des générations futures ». L'association a fait réaliser une enquête auprès de ses adhérents pour trouver un consensus sur le scénario à retenir. Il estime, pour sa part, que le scénario Ouest est celui qui opère la meilleure synthèse, aussi bien pour la liaison Vierzon-Châteauroux-Limoges, que pour Bourges-Nevers-Moulins. Sans consensus, prévient-il, « le projet ne se fera pas ».

. **Denis Vacheron**, président des vigneron de Sancerre, explique qu'il fait partie de ceux qui seront impactés par le projet mais n'en tireront aucun bénéfice car, que la gare soit à Nevers ou à Bourges, « ils seront toujours à plus d'une heure de trajet de celle-ci ». Il estime que les habitants de la Bourgogne nivernaise favoriseront le scénario Médian pour ne pas subir les inconvénients du projet, mais précise que les vigneron de Sancerre sont opposés à ce scénario. Il serait raisonnable, dit-il, de retenir le scénario Ouest.

. **Christian Bonté, citoyen**, aimerait savoir quelle méthode de financement est envisagée. Il est « très sceptique » quant au partenariat public-privé, mais aussi quant aux apports d'une ligne TGV. Quand les études seront plus avancées, il serait, dit-il, « indispensable qu'un référendum soit organisé dans les zones concernées ».

. Pour **Alain Brunaud, président de la Chambre de commerce et d'industrie du Cher et chef d'entreprise berrichon**, les entreprises espèrent que ce projet sera « un tremplin pour un retournement de la tendance économique ». Il estime qu'un consensus des acteurs économiques est en train de se faire autour du scénario Ouest, bien que la SNCF se soit prononcée en faveur du scénario Médian.

Dans le scénario Médian, dit-il, Bourges aurait moins de liaisons avec Roissy, aucune avec l'aéroport de Saint-Exupéry, pas de liaison directe avec Clermont et moins de souplesse pour augmenter les fréquences si les résultats étaient à la hauteur des ambitions des entreprises. En revanche, estime-t-il, le scénario Ouest offre plus de souplesse et de possibilités : une gare nouvelle près de Bourges, une autre près de Nevers, « ce qui permettrait un système équilibré ».

. **Jorge Roig, Europe Ecologie Les Verts**, explique, que « quel que soit le scénario choisi, les contribuables vont devoir payer ». Il demande à RFF « si l'on a évalué le montant que va devoir payer chaque citoyen » via ses impôts.

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions du public.

Les potentiels de trafic dans les territoires du "Grand Centre". Le directeur du projet POCL rappelle que les TGV utiliseront, selon des combinaisons différentes, à la fois le réseau existant et la ligne nouvelle. Il ne faut donc pas, explique-t-il, regarder où passe la ligne, mais à la fois la longueur des lignes et la vitesse des trains. Pour Paris-Clermont-Ferrand, par exemple, la combinaison de l'utilisation de la LGV et des lignes classiques diffère selon les scénarios, mais le résultat est de 2 heures de trajet dans tous les cas. Pour Châteauroux, c'est la même chose : le temps de parcours est similaire dans tous les scénarios, à 5 minutes près. Or, pour deux scénarios qui ont les mêmes villes de départ et d'arrivée mais aussi le même temps de parcours, « le modèle de trafic identifie le même potentiel de trafic ».

L'essentiel des trafics nouveaux, dit Thomas Allary, se situe bien dans le centre de la France, mais de façon assez équivalente dans tous les scénarios. En revanche, la différence, est importante entre scénarios pour le trafic lié au doublement de Paris-Lyon, parce que deux d'entre eux permettent de gagner 10 minutes de temps de parcours et attirent donc plus de voyageurs.

Le financement du projet. Thomas Allary explique que, au stade du débat public, le temps du financement n'est pas arrivé. Il ne peut être clairement défini, précise-t-il, car s'il est possible de dire comment une LGV se finance aujourd'hui, les choses peuvent évoluer d'ici 2025. Aujourd'hui, dit-il, RFF est le premier à contribuer au financement et il ne peut, de par ses statuts, investir dans le projet plus que ce que celui-ci lui rapportera. Au-delà, ce sont les collectivités publiques qui financeront le complément – qui se situerait entre 9 et 12 milliards d'euros selon les scénarios.

Un partenariat public-privé, précise-t-il, ne modifierait pas ce schéma, car quel que soit le montage, il ne permettrait pas d'apport financier en lui-même.

. **Brigitte Roig, Europe Ecologie Les Verts**, aimerait connaître le nombre de voies prévues pour POCL. A l'époque de la réalisation de la LGV Paris-Lyon, dit-elle, « la question d'une troisième voie avait fait polémique ». Les experts, dit-elle encore, considèrent aujourd'hui que

« ne pas réaliser la troisième voie a été une erreur ». Elle demande donc à RFF s'ils ont l'intention « de faire la même erreur », ce qui serait regrettable « compte tenu de l'impact que va avoir POCL sur l'environnement, le budget et l'économie de la France entière ».

. **Michel Clément, citoyen**, aimerait savoir quelles dispositions compte prendre RFF concernant les déplacements des personnes handicapées.

. **Etienne Philippe, citoyen de Vierzon**, cite les projections de l'INSEE concernant le territoire de POCL, qui indiqueraient « que l'exode des zones rurales vers les métropoles va continuer ». Il faut donc, dit-il, « faire de cette problématique un débat politique et s'orienter vers un volontarisme d'aménagement du territoire ». Il explique que des valeurs telles que la qualité de vie devraient être mises au même niveau que les chiffres pris en compte par RFF.

. **Nicolas Lesage, président d'une association de commerçants et de chefs d'entreprise PME/PMI**, pense qu'entre les positions de Clermont-Ferrand et d'Orléans, un consensus pourrait être trouvé sur le scénario Ouest-Sud ou Ouest. Pourquoi RFF « s'obstine-t-il à essayer de démontrer que Médian est le meilleur des scénarios ? ». Dans tous les cas de figure, dit-il, le train restera le moyen le plus rapide de joindre Paris à Lyon, même sans les dix minutes gagnées avec les scénarios Médian et Est. Il a été démontré, ajoute-t-il, qu'en choisissant un des scénarios Ouest et en rénovant la ligne POLT, il ne serait plus nécessaire de réaliser le barreau Poitiers-Limoges, ce qui permettrait d'économiser 2 milliards d'euros.

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions du public.

Le modèle de RFF ne prendrait pas en compte les "ruptures" de comportement ou de développement. Il explique que les modèles avec lesquels RFF travaille intègrent un certain nombre d'hypothèses mais, effectivement, pas les « ruptures de comportement ou de développement », car l'exercice reste « prospectif ». C'est, dit-il, au niveau politique que l'on peut « renverser les débats et permettre d'aller au-delà de ce que disent les modèles ». Peut-être y a-t-il un écart entre « ce que les gens veulent » et ce que disent les modèles. Le débat public, ajoute-t-il, sert précisément « à mesurer cet écart ».

Le "consensus" sur les scénarios Ouest. Ce « consensus », dit Thomas Allary, est loin, pour le moment, « d'être aussi clair que ce que disent certains », puisque « beaucoup de positionnements différents ont été exprimés ».

Le nombre de voies de la future LGV. Thomas Allary précise qu'à ce stade, RFF n'a pas prévu de troisième voie, car elle aurait un coût environnemental et budgétaire importants et que son utilisation resterait marginale. La souplesse d'exploitation pourrait plutôt être trouvée « dans une utilisation intelligente des deux lignes qui seraient créées ».

L'accessibilité aux personnes handicapées. Le projet n'a pas encore abordé cette question, qui sera du ressort de l'exploitant. Le directeur du projet POCL précise néanmoins que la loi de 2005 prévoit la mise en accessibilité des infrastructures pour les personnes handicapées.

Les dix minutes « gagnées » qui donnent des écarts de trafics importants sur Paris-Lyon-Marseille et « nettement moindres » concernant Châteauroux. Thomas Allary explique que les potentiels de trafic ne sont « pas les mêmes ». Pour Châteauroux, l'ordre de grandeur est de « quelques centaines de milliers de voyageurs concernés » alors que sur le trajet Paris-Lyon-Marseille, il est de « 70 millions de voyageurs ».

. **Michel Gaillard, président de la CPDP**, rappelle que le débat public n'est « ni un sondage ni un référendum, mais un lieu où l'on débat et expose ses arguments » et clôt la réunion publique.