

La onzième réunion publique du débat public, qui a duré un peu plus de 3h00, a réuni environ 250 personnes le 15 novembre 2011 à Moulins (Allier).

Cette réunion, la première des « thématiques » du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL), a porté au débat public les questions suivantes : **Quel niveau de grande vitesse ? Quels impacts sur l'économie du projet et le territoire ?**

Thierry Jaccaud, rédacteur en chef de la revue *L'Ecologiste*, **Jean-François Paix**, directeur adjoint à la direction voyage France-Europe de la SNCF, **Jérôme Wallut**, directeur général d'Alstom Transport France (constructeur des TGV) et **Jean Sivardière**, président de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) avaient été invités à apporter un éclairage sur ces thèmes

Pierre-André Périssol, maire de Moulins, ancien ministre, président du conseil d'administration de l'Agence française de développement, portait en particulier la parole de l'association TGV Grand Centre Auvergne, dont il est membre du conseil d'administration.

Le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public et précisé que les réunions thématiques – il y en aura huit – ont pour objectif d'approfondir et de débattre d'un aspect particulier du dossier du maître d'ouvrage mis au débat public. Il a précisé qu'il était, en particulier, apparu nécessaire d'éclairer le public sur la relation entre le projet de LGV et la vitesse des trains qui pourraient y circuler : 300 à 320 km/heure comme c'est le cas actuellement pour le TGV en France, ou 360 km/heure ou encore une vitesse inférieure, par exemple, 200 km/heure, la vitesse de certains trains sur le réseau ferré « classique ». Le niveau de vitesse, a-t-il dit, pourrait avoir des effets sur l'économie du projet, mais aussi des impacts sur l'environnement, la qualité de vie des riverains ou l'aménagement du territoire : il faut donc, a-t-il dit, en débattre.

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté le projet POCL à travers la desserte et les services qu'il apporterait aux 13 villes du « Grand Centre » de la France. Il a rappelé que les objectifs du projet, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante), pouvaient être atteints en faisant circuler des trains à la vitesse de référence actuelle des TGV, 320 km/heure. L'étude par RFF de plusieurs scénarios d'aménagement du réseau existant a montré que le meilleur niveau de vitesse des trains classiques, sur des lignes modernisées, ne permettait pas d'atteindre les objectifs du projet POCL.

RFF, a-t-il indiqué, pourrait aussi envisager une ligne pour une vitesse supérieure, sachant d'une part qu'elle aurait des caractéristiques constructives spécifiques (avec des coûts supplémentaires) et que le recul manque pour un retour d'expérience pertinent de son effet sur le « système ferroviaire » en général. Les gains de temps de trajet, à 360 km/heure seraient réels mais sans commune mesure avec ceux obtenus par le passage à la grande vitesse. Franchir ce nouveau palier, a-t-il ajouté, permettrait néanmoins un gain de voyageurs supplémentaires.

Jean-François Paix (SNCF) a précisé que la « grande vitesse » offre des possibilités de report modal de l'automobile et de l'aérien vers le train, qui se traduisent notamment par une réduction très importante des émissions de gaz à effet de serre. La vitesse de 360 km/heure, a-t-il ajouté, permettrait de réduire les temps de parcours, d'augmenter les fréquences, de mieux desservir Lyon et l'axe sud-est et, par voie de conséquence, de faciliter le financement du projet POCL, puisqu'il attirerait plus de voyageurs.

Jérôme Wallut (Alstom) a indiqué que le rapport entre le coût de la grande vitesse et l'apport de voyageurs nouveaux qu'elle autorise a toujours été positif de 1981 (260 km/heure) à aujourd'hui (320 km/heure) et que le TGV actuel consomme 50 % d'énergie en moins que celui de 1981. Il a précisé que la technologie actuelle permettrait des vitesses de 360 km/heure et même de 400 km/heure. Le choix de vitesse, a-t-il encore fait remarquer, doit aussi prendre en compte l'insertion des LGV françaises dans un réseau de dimension européenne.

Il a indiqué par ailleurs que si la Chine avait suspendu l'utilisation de la très grande vitesse (360 km/heure) sur son réseau LGV, cela n'était pas parce que le matériel roulant ou les infrastructures ne le permettent pas mais, plus certainement à cause d'« un manque d'expérience » en matière de gestion globale du système, que d'ailleurs, a-t-il ajouté, « ce pays ne manquera pas d'acquiescer ».

Thierry Jaccaud (L'Ecologiste) a fait remarquer que les gains de temps apportés par la grande vitesse « ne sont pas gratuits », que le coût du projet (jusqu'à 14 milliards d'euros) contraint à « revenir à la réalité », celle d'une France « lourdement endettée », où le financement d'une telle infrastructure paraît « inimaginable ». Cette ligne, a-t-il dit, se donne pour objectif de « désaturer » la LGV Paris-Lyon. Mais, pour lui, d'une part les prévisions de saturation sont « surestimées ». Et, la nécessité, par exemple, de mettre Clermont-Ferrand à 2 heures de Paris « ne se justifierait pas. En tout état de cause, ce projet causerait « la destruction de milieux naturels et humains ». La solution, a-t-il conclu, est « la rénovation du réseau ferroviaire existant ».

Ces interventions ont fait l'objet de réactions et d'interrogations de la salle tant sur la vitesse à retenir – on a parlé de « déification de la vitesse » mais aussi de « juste milieu » à trouver –, que sur « l'efficacité » ou non de la rénovation de l'existant. La réalité de la saturation de la LGV Paris-Lyon a été mise en doute : RFF l'a confirmée en faisant référence aux études qu'il a réalisées et la SNCF a précisé qu'elle a déjà « un coût pour les transporteurs, les voyageurs et les collectivités ».

Jean Sivardière (FNAUT) a expliqué que si la desserte du centre de la France ne lui semble pas nécessiter la grande vitesse, qui, selon lui, n'est pas un appui pour le développement économique, en revanche le doublement de la LGV Paris-Lyon est inévitable, en particulier « pour un report modal efficace » en particulier de l'aérien vers le ferroviaire. Il faut donc, selon lui, réaliser le projet dans le scénario Médian par Roanne, « qui minimise le temps de parcours » et opter pour une vitesse maximale, 320 ou 360 km/heure. Il a ajouté qu'il ne fallait pas diaboliser l'endettement : « S'endetter pour financer un investissement rentable, dit-il, est positif. »

Plusieurs intervenants, favorables ou opposés au projet, ont dit la nécessité de préserver la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain, impactés dans le scénario Ouest-Sud – un scénario que d'autres intervenants, d'Auvergne et du Centre notamment, défendent. Les questions du financement du projet et de la capacité des collectivités à y contribuer sont posées. On a évoqué la possibilité de reporter les investissements prévus pour la LGV vers la modernisation du réseau existant. RFF a répondu que l'essentiel de ses investissements est consacré à la rénovation du réseau, que le projet POCL inclut la modernisation de lignes existantes - qui pourrait intervenir avant la réalisation de la LGV en 2025. Le maître d'ouvrage a précisé que le financement que RFF pourrait apporter à la LGV est calculé à partir des prévisions de péage sur cette ligne : si le projet n'était pas poursuivi, ce financement n'existerait plus et ne pourrait donc, en aucun cas, être utilisé ailleurs.

Pierre-André Périssol (TGV Grand Centre Auvergne) s'est dit surpris que l'apport de la grande vitesse au report modal ne soit pas considéré comme un acquis pour l'environnement par certains de ses défenseurs. Tout ce qui développe le transport collectif, a-t-il dit encore, est un facteur de « cohésion sociale ». La rénovation du réseau existant, a-t-il ajouté, est régulière et constante : « On voit bien, a-t-il fait remarquer, qu'elle est nécessaire, mais n'apporte pas de progrès significatif. » Or, a-t-il dit, « depuis les origines de l'humanité, le progrès est lié au développement des échanges ».