

**DEBAT PUBLIC SUR LE
PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON**

Réunion d'ouverture

CLERMONT-FERRAND, LE 4 OCTOBRE 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Claude LEROI
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN
- Liliane PAUTROT

Maîtrise d'ouvrage

- Bruno FLOURENS, directeur régional Rhône-Alpes/Auvergne de RFF
- Thomas ALLARY, directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien nous allons débiter cette rencontre, qui est la réunion d'ouverture de ce débat public sur le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon).

Je reviendrai dans un instant sur cette notion de débat public et sur ce qui va nous occuper pendant quatre mois.

Avant toute chose, dans le respect des pratiques républicaines de nos débats publics, je passe la parole au maire de Clermont, pour quelques mots d'accueil.

Serge GODARD, maire de Clermont-Ferrand : Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Président du Conseil Régional, Monsieur le Président du Conseil Général, Mesdames et Messieurs les Maires, Présidents d'agglomérations ou Présidents de Communautés de Communes, chers collègues, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public qui venez d'ouvrir ce débat, Mesdames et Messieurs les représentants de RFF et de la SNCF, Mesdames et Messieurs ; c'est un grand moment aujourd'hui puisque c'est à Clermont qu'est lancé ce premier débat public relatif au projet de la ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon.

Il est inutile de vous dire combien je suis fier et honoré de lancer ici ce débat, dans la métropole régionale.

C'est aussi un moment historique pour Clermont, pour l'agglomération clermontoise, pour tous les départements et pour toute l'Auvergne.

Depuis les années 80, à de nombreuses reprises, nous avons cru à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans la métropole régionale. Ces annonces coïncidaient assez souvent d'ailleurs, le hasard faisant bien ou mal les choses, avec des échéances électorales. Chaque fois, nos espoirs ont été déçus.

Aujourd'hui, ce qui est nouveau, c'est que jamais un projet de ligne à grande vitesse qui concerne l'Auvergne, qui concerne sa capitale, n'avait franchi l'étape cruciale de la mise au débat public.

Je voudrais saluer à nouveau tous les élus, les responsables de RFF, de la SNCF, des services de l'Etat, des associations, qui ont conjugué leurs efforts au-delà de tout clivage politique, pour rendre ce projet enfin possible.

Après les débats, l'État, et ensuite RFF, prendront leurs responsabilités.

Notre responsabilité à nous, d'élus, mais aussi de citoyens, de forces vives de la société civile, de responsables associatifs, de responsables économiques, aujourd'hui, est de prendre la parole, d'exprimer notre point de vue lors de ce débat.

Je voudrais rappeler que trois réunions se tiendront ici, à Clermont :

- Celle d'aujourd'hui bien entendu ;
- Le 7 décembre, une réunion publique thématique « LGV POCL et aménagement du Territoire » à la Maison du Peuple, à 19 h 00 ;
- Le 24 janvier, une réunion publique de synthèse, ici à Polydôme, à 19 h 00.

Je rappelle que ce sera l'avant-dernière réunion, puisque le 25 janvier le débat public sera clos.

J'invite donc tous les Clermontois, les habitants d'agglomérations du Grand Clermont, du département, de la région, à se mobiliser et à nourrir ce débat.

C'est une occasion qui ne se représentera pas et c'est une opportunité, je dirais même une chance, à saisir.

Après ce débat qui s'achèvera donc le 25 janvier, à Orléans, il sera trop tard. Même si l'horizon de ce projet peut nous sembler lointain (horizon 2025), c'est aussi notre responsabilité de penser à l'avenir de nos enfants.

J'ouvre une parenthèse : quand on pense qu'une ligne de chemin de fer peut perdurer, peut être utilisée et continuer à être utilisée (je pense à la ligne Paris – Clermont) depuis plus de 150 ans, regarder à échéance de 50 ou 60 ans n'est pas une utopie, c'est une réalité à laquelle nous devons nous confronter. Il faut penser à l'avenir de nos enfants, à ceux qui demain feront vivre et développeront notre territoire.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Si vous le voulez bien, avant d'entrer dans le vif du sujet, nous allons revenir un peu sur sa présentation, rappeler ce qu'est le débat public, ce qui est quand même important pour savoir comment et pourquoi on participe.

Il y a d'abord un cadre réglementaire. Je voudrais rappeler que tout ceci remonte au Sommet de la Terre à Rio en 92, donc c'est une histoire ancienne ; on y avait décrété deux principes : celui du droit à l'information du public sur tout projet d'infrastructure impactant l'environnement, et celui du droit de participer à la définition des grands projets.

La France a traduit ce droit dans ses lois, elle a notamment en 95, avec la Loi Barnier, créé la Commission Nationale du Débat Public, chargée de mettre en œuvre cette procédure du débat public.

Je rappelle que les deux objectifs clés de cette procédure sont d'informer le public sur la nature d'un projet, le contenu des grands projets d'infrastructure, d'une part ; et de permettre à ce public d'exprimer un avis, une opinion, de s'exprimer sur les grands projets qu'on lui soumet en débat.

Un point important de cette procédure du débat public : elle se situe en amont des décisions qui figeront le projet. Donc, la période du débat public est bien une période où l'on peut faire évoluer le projet. On ne lance pas un débat public pour de pures formes. Il est utile et il produit des effets pour le projet ; le maître d'ouvrage en tient compte.

Quand on parle de débat public, il faut toujours rappeler de quoi l'on débat.

La première chose dont il est débattu dans un débat public est l'opportunité du projet : faut-il le faire ou pas ? Est-il opportun ou pas ?

J'ai l'habitude de rappeler que dans le passé, il y a eu des projets soumis à débat public qui n'ont pas eu de suite, qui ont été annulés ; par exemple, l'extension du Port de Nice qui n'a jamais été réalisée, mais il y a d'autres exemples.

Ensuite, les caractéristiques : lorsqu'on parle de scénarios, de tracés, voilà un aspect caractéristique du projet qui est mis en débat.

Les objectifs du projet : par exemple, dans le cas qui nous occupe, quelles sont les dessertes possibles ? Quel est le nombre de services, etc. ? Donc, les services associés à ce projet.

Le dernier point qui est débattu dans ces rencontres du débat public : les suites qui seront données en termes de concertation ; comment le maître d'ouvrage, après le débat public et jusqu'à l'enquête publique, organisera la concertation avec le public. Il doit en débattre au cours du débat public.

Pourquoi y a-t-il un débat public sur ce projet ?

La Commission Nationale du Débat Public doit être saisie de tout projet d'infrastructure répondant à un certain nombre de critères, notamment plus de 300 millions d'euros d'investissement, plus de 8 kilomètres de lignes de rails, etc.

Il est inutile de dire que le projet POCL remplit tous les critères, tant par la taille du projet que par le niveau d'investissement, que par son impact sur l'économie nationale et les économies régionales, impact sur des agglomérations comme les agglomérations parisiennes et lyonnaises.

Toutes les raisons étaient réunies pour qu'il y ait débat public ; cette décision a donc été prise par la Commission Nationale, le 2 mars 2011.

Les principes du débat public :

Il est bon de le rappeler, le débat public est ouvert à tous. Je rappelle que tout le monde peut participer et y prendre la parole. Il est transparent, c'est-à-dire que tout est sur la table, le maître d'ouvrage n'a rien dans sa poche ; toutes les études, tout ce qu'il faut savoir sur le projet est mis à la disposition du public.

Le principe d'équivalence est fondamental. La parole de toute personne qui s'exprime pendant le débat public a autant de poids que celle de son voisin, quel que soit le statut social des uns et des autres. C'est important, évidemment.

L'argumentation : principe qui n'est pas toujours facile à mettre en œuvre mais qui veut que quand on prend la parole dans un débat public en disant « je suis pour » ou « je suis contre », on argumente, sinon cela n'a pas beaucoup d'intérêt.

La Commission Particulière du Débat Public :

Pour mettre en œuvre ce débat public, la CNDP nomme une Commission Particulière qui va préparer, organiser, animer ce débat. Cette Commission Particulière, à part un Membre, est présente ici à ma droite :

- Marie-Françoise Sévrain,
- Claude Leroi
- Arlette Dubois-Besnard
- Olivier Klein
- Liliane Pautrot

Ils constituent cette Commission dont on m'a confié la présidence, et depuis le 2 mars nous travaillons à préparer ce débat.

Le rôle de la Commission :

Préparer le débat public, veiller à son bon déroulement, diffuser l'information (nous allons y revenir) et – point important – à la fin du débat public, rédiger un compte rendu qui se voudra une image fidèle de ce qui aura été dit, des échanges qui auront eu lieu. Ce compte rendu sera complété du bilan que tirera le Président de la Commission Nationale lui-même, de tous les éléments dont il aura pris connaissance.

Je reviendrai sur le calendrier tout à l'heure.

Le maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage est ici, Réseau Ferré de France.

- Bruno Flourens, Directeur Régional Rhône-Alpes/Auvergne de RFF
- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Etude à RFF, qui a contribué très largement à la préparation de ces dossiers.

Le maître d'ouvrage élabore le dossier du débat, celui dont vous avez eu connaissance et qui est à votre disposition ; il présente le projet d'abord, et il essaie de répondre aux questions qui lui seront posées pendant les réunions publiques, et d'argumenter face à ces questions.

Il aura aussi un rôle tout à fait fondamental à l'issue du débat : prendre la décision à un moment donné sur les suites qu'il compte donner au projet. J'y reviendrai tout à l'heure.

L'information du public :

La CPDP a un rôle important dans l'information du public. C'est un projet tout à fait exceptionnel par ses dimensions, c'est le plus gros projet, le plus étendu, le plus important des projets soumis à débat public depuis que la CNDP existe.

En taille d'investissement, etc. - on sait que le Grand Paris n'a pas eu d'équivalent -, mais en dimension, avec 5 régions administratives, 15 départements, 17 millions de personnes, c'est un débat public qui soulevait des questions d'information du public : comment informer sur l'existence du débat, etc. ?

Vous avez là une liste de moyens qui sont mis en œuvre, je voudrais insister sur deux de ces moyens :

- Le site Internet, qui est fondamental pour pouvoir poser des questions, donner son avis.

On m'a donné les chiffres ce matin. Le débat public est ouvert depuis le 3 octobre et il y a déjà 20 questions posées sur le site, 40 avis, et nous avons reçu 2 contributions sur ce site. Déjà 4 cahiers d'acteurs ont été rédigés, on est en train de les mettre en forme.

Au total, depuis l'ouverture du site, de mémoire fin août, nous en sommes à presque 9.000 connexions et 55.000 pages lues.

Donc, le site Internet joue un rôle tout à fait clé dans ce débat public.

- Les cahiers d'acteurs sont destinés aux personnes morales, qui peuvent à travers un cahier d'acteur (4 pages) donner leur avis, formuler leur opinion sur le projet. C'est donc un outil important pour les associations, les Chambres de Commerce, les Chambres d'Agriculture, les communes, etc.

La participation à ce débat public, c'est d'abord les réunions publiques.

Le débat public est une confrontation entre un maître d'ouvrage et un public, donc la réunion publique est quand même le moyen, l'outil privilégié du débat public ; mais il y a tous les autres moyens dont nous avons parlé (le site web, les cahiers d'acteurs, les questions que l'on peut poser).

Trois types de réunions :

- Les réunions dites de proximité, comme celles que nous allons faire à Vichy, Moulins, Roanne, etc., dans les semaines qui viennent ; où l'on reprend la présentation générale du projet et où il y a débat sur le projet.
- Les réunions thématiques, où l'on aborde un point spécifique (nous verrons tout à l'heure les points que l'on a retenus).
- Des auditions publiques ; ce sont des réunions un peu particulières où l'on entend des experts, des responsables, qui ont un point de vue à exprimer sur un point particulier.

Le calendrier de ce débat public :

Quelques éléments sur les réunions de proximité, je pense que vous les connaissez :

- Les réunions thématiques : le financement, l'insertion en région lyonnaise, l'aménagement du territoire, l'environnement, etc., sont des sujets qui méritent qu'on leur consacre une réunion entière pour en débattre.

Je signale d'ailleurs que depuis la publication de ces calendriers, on a rajouté une deuxième réunion thématique sur l'environnement, qui aura lieu à Gien.

On a découpé l'environnement en deux thèmes :

- l'aspect milieu naturel, biodiversité, etc., à Bourges ;
- l'aspect milieu humain, zones urbaines, zones agricoles, etc., à Gien.

■ Les auditions publiques : ce projet n'est pas destiné au fret, mais on sait qu'un certain nombre d'acteurs s'interrogent sur la place du fret à l'égard de ce projet, donc une audition publique est prévue à Lyon, et une autre dans la Creuse.

Nous sommes très vigilants – en tout cas je le suis – pour que le territoire ait un sens par rapport au projet. Autrement dit, on sait très bien que dans un débat et un projet tel que celui-là, de fil en aiguille, on ferait des réunions publiques à Toulouse, à Marseille... Bien sûr, tout le monde est concerné par ce projet, donc il faut sérier les territoires où l'on organise le débat.

Par contre, la Creuse n'est pas directement touchée par la future ligne et identifiée comme un territoire connecté directement au projet, mais il nous a semblé que suite à de nombreuses interventions, prises de positions, il était important non pas d'organiser une réunion publique dans la Creuse, mais une audition des élus de la Creuse et des Chambres consulaires de la Creuse.

Donc, 27 réunions publiques en tout. Voilà ce que je voulais dire sur ce débat public, son organisation.

Si vous le voulez bien, avant de parler du déroulement de cette soirée, je voudrais donner la parole à M. Francis Lamy, Préfet de la Région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme, pour qu'il nous donne son point de vue sur notre rencontre.

Francis LAMY, Préfet de la Région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme : Merci, Monsieur le Président ; Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Messieurs les Présidents des Conseils Régionaux, Conseils Généraux, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs les représentants des forces économiques et sociales, Mesdames et Messieurs ; c'est ce soir un moment important pour l'Auvergne, pour le Grand Centre, au-delà, pour Paris, pour Lyon, pour 17 millions d'habitants directement concernés, 14 départements, 15 régions ; un moment décisif et une opportunité à saisir pour les habitants, pour les territoires, et pour notre économie.

Nous nous retrouvons ici et ce soir, pour deux raisons.

La première, c'est parce que le Gouvernement a fait inscrire le projet de Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon dans la loi du 3 août 2009 de programmation de mise en œuvre du Grenelle, inscription à la demande de M. Brice Hortefeux. Au sein du programme, 2.500 kilomètres à lancer dès 2020 – je le souligne – et avant s'il est prêt et si un projet figurant dans la liste de ceux devant être lancés avant 2020 prend du retard.

La deuxième raison pour laquelle nous nous trouvons ici ce soir pour parler de ce projet est que l'on a vite et bien travaillé, ces deux dernières années, et quand je dis « on », j'associe l'Etat, les collectivités locales, et RFF, pour mener les études préalables au débat public. Cela s'est fait en deux ans, c'est un délai particulièrement rapide.

Ces études lourdes, complexes, ont été parfaitement conduites et coordonnées par mon prédécesseur, le Préfet Stéfanini, pour proposer un certain nombre de scénarios,

quatre grands scénarios, au débat public ; des scénarios clairs. Pourquoi des scénarios clairs ? Pour que les meilleurs choix puissent être faits à l'issue du meilleur débat.

Mesdames et Messieurs, vous savez que l'Etat ne prend pas parti sur ces scénarios, pas plus que RFF. Le temps du choix viendra plus tard et il sera – vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur le Président – bien évidemment éclairé par ce débat public.

Néanmoins, en tant que représentant de l'Etat, j'ai tenu jusqu'à présent et je tiens ce soir, à délivrer trois messages.

Premier message : mobilisez-vous pour le débat public. C'est de bon augure puisque cette salle est particulièrement remplie ce soir. Mobilisez-vous : je m'adresse bien sûr aux élus, mais je sais qu'ils le sont d'ores et déjà, aux citoyens, et aux représentants des milieux économiques et sociaux.

Deuxième message : soyez en mesure de participer au débat et d'y apporter une contribution en étant les plus éclairés possible. Cela passe notamment, mais pas exclusivement, par la prise de connaissance du dossier qui a été soumis au débat public – je pense notamment au dossier du maître d'ouvrage, qui est ici et accessible notamment en ligne – pour bien saisir les enjeux, les bénéfices, les contraintes, de chaque scénario qui est très clairement exposé dans ce document.

Troisième message : nous sommes maintenant dans le temps du débat et de l'expression des préférences, et il est évidemment normal qu'à ce stade des différences s'expriment, c'est d'ailleurs l'intérêt même du débat public. Mais, pour que ce projet se réalise, il faut lui donner le plus de chances, et à l'issue du débat, être les plus unis possible et faire prévaloir l'intérêt commun, à l'issue de ces échanges que nous espérons tous fructueux.

Un dernier mot. Par lettre du 12 août 2011 qu'ils m'ont adressée, les ministres de l'Environnement et des Transports, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet et M. Mariani, ont réaffirmé le rôle central du préfet de la Région Auvergne dans le pilotage de ce projet, son rôle de préfet coordinateur. Cela signifie bien que l'Auvergne est au cœur de ce projet.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Préfet.

Quelques mots sur le déroulement de cette soirée, juste sur les modalités.

Je donnerai la parole dans un instant à M. Hubert du Mesnil, Président de RFF, qui nous dira quelques mots. Puis, Thomas Allary fera la présentation du projet.

Il y aura ensuite un débat avec la salle autour de cette présentation. A un moment donné, j'interromprai la partie débat pour donner la parole à M. Souchon, Président du Conseil Régional, et à M. Dubromel, Vice-président de France Nature Environnement, pour que chacun d'eux intervienne quelques minutes, pour donner leur point de vue sur ce dossier.

Puis, il y aura de nouveau un débat/échanges avec la salle.

Ensuite, M. Gouttebel, Président du Conseil Général du Puy-de-Dôme et M. Marcon, Président de l'Assemblée permanente des Chambres de Commerce et de l'Industrie, interviendront également, pour s'exprimer chacun sur le projet.

Quelques règles du débat public :

Je l'ai dit, chaque intervention a le même poids, quelle que soit la personne qui l'exprime.

Trois minutes d'intervention. Là-dessus, je suis particulièrement vigilant, sinon tout le monde n'aura pas la parole. On s'aperçoit en tout cas que si l'on n'est pas vigilant sur ces questions, cela dérape facilement.

Débat libre, on l'a dit ; démocratique, argumenté, bien sûr.

Tout ce qui est dit est inscrit au verbatim. Je ne l'ai peut-être pas suffisamment signalé tout à l'heure, ces réunions publiques donnent lieu à la publication le lendemain de la réunion de 15 lignes décrivant un peu celle-ci. Quelques jours après, une synthèse de la soirée, de 8 à 10 pages, et un peu plus tard le verbatim (comme son nom l'indique, c'est vraiment tout ce qui s'est dit, avec le nom des intervenants).

Je profite de ce propos pour signaler que cette réunion est filmée, elle sera mise en ligne sur notre site web pour que les personnes qui souhaitent voir cette rencontre et qui n'ont pas pu se déplacer puissent la visionner.

Si des personnes ne souhaitent pas être filmées (le droit à l'image est un droit en France), merci de vous signaler, aux hôtesse notamment, pour qu'on le sache.

Un mot sur le calendrier. J'ai dit tout à l'heure que nous avons un compte rendu à faire à l'issue du débat, qui va se clore fin janvier. Nous rendons ce compte rendu fin mars, il est public, bien sûr ; ensuite RFF aura trois mois pour prendre sa décision sur de projet : poursuivre, ne pas poursuivre ; et s'il poursuit, comment ? Etc.

La CNDP aura à évaluer le dispositif de concertation qui sera mis en place, post débat public, jusqu'à l'enquête publique, pour accompagner les dossiers préparatoires à l'enquête publique.

Voilà ce que je voulais dire pour conclure cette phase de présentation.

Sur cette organisation du débat, ce déroulement du débat public, y aurait-il éventuellement une ou deux questions ? Quelqu'un s'interroge-t-il sur la procédure ?

Quand on pose une question, on se présente, c'est utile pour le compte rendu et le verbatim.

Thierry JACCAUD, Rédacteur en Chef de la revue *L'Ecologiste* : Bonjour. Sur les modalités d'organisation du débat, comme vous avez signalé tout à l'heure que le principe même de ce débat était un débat sur l'opportunité du projet – faut-il réaliser ou pas ce projet ? – je me demandais si l'organisation choisie en ce moment permet bien de mettre d'un côté les avantages et de l'autre les inconvénients.

Peut-on organiser peut-être la soirée autour de cette thématique-là, pour aller bien dans le sens que vous disiez, savoir si c'est nécessaire ou pas, et non pas dissenter sur les modalités pratiques de réalisation de tel ou tel tracé ?

Autrement dit, ce n'est pas un débat sur tel ou tel tracé, mais bien sur le projet en lui-même.

Michel GAILLARD : M. Jaccaud, le débat porte sur tous les aspects du dossier, l'opportunité en est un et les caractéristiques du projet, un autre. Donc, le débat public porte sur tout.

Nous avons dit qu'il y avait des thématiques, qui justement, seront là pour débattre de telle ou telle facette du projet, mais les réunions comme celle-ci, notamment les réunions de proximité, doivent aborder tous les sujets.

Par ailleurs, la prise de parole est libre, c'est le principe même du débat public, s'exprime qui veut et comme il veut, à partir du moment où cela obéit à quelques règles de correction, bien sûr.

Donc, je ne vais pas limiter la rencontre à une seule question qui serait posée à la salle, bien évidemment.

Y a-t-il une autre question ? (*Non*)

Je vous propose de rentrer dans le vif du sujet. Monsieur le Président, voulez-vous intervenir avant que M. Allary nous présente le dossier ?

Hubert du MESNIL, Président-Directeur Général de RFF : Merci, Monsieur le Président. Vous m'avez invité à dire quelques mots avant de donner la parole à l'équipe de RFF qui va présenter le projet, ou plus exactement, je préférerais que l'on dise « qui va vous présenter l'état actuel de nos réflexions sur le projet », ce qui n'est pas tout à fait pareil, en ce sens que nous ne venons pas avec quelque chose d'élaboré, qui serait jugé au terme du débat utile ou non utile, opportun ou non opportun.

Nous venons, au terme d'une première étape de travail et de réflexion, livrer au débat public ce que nous avons imaginé comme pistes de solutions, comme scénarios, pour répondre à la mission qui nous a été fixée par l'Etat : élaborer des propositions d'aménagement d'une ligne permettant de relier Paris et Lyon en desservant les territoires du « Grand Centre ». Je résume cela au plus vite.

Nous avons donc la responsabilité du maître d'ouvrage, et nous nous inscrivons évidemment dans les décisions qui ont été prises par l'Etat. Monsieur le Préfet a bien rappelé que nous n'avons pas nous-mêmes eu l'idée ou l'envie de nous lancer dans ce projet, c'est une décision à caractère national, public, le Grenelle, la volonté du gouvernement de faire maintenant cette proposition, de saisir la Commission Nationale et nous sommes bien résolument inscrits dans le cadre des décisions qui ont été prises par l'Etat.

De la même manière, nous nous inscrivons résolument dans le cadre de la lettre et de l'esprit des débats publics à la française, tel que le Parlement l'a établi, tel que la Commission Nationale du Débat Public en fixe les règles et les modalités, et nous nous efforçons de nous inscrire totalement dans la lettre et l'esprit de ce débat public.

C'est la treizième fois que nous participons à un débat public dans le cadre de notre responsabilité de gestionnaires du réseau ferré national et dans le cadre des dispositions législatives qui ont été rappelées à l'instant par le Président Michel Gaillard.

Je peux vous dire que chaque débat public est pour nous une nouvelle aventure et qu'il n'y en a pas deux qui se ressemblent.

Il se trouve que nous avons lancé hier soir un autre débat public, dans une autre région qui a aussi beaucoup d'attentes sur le sujet ferroviaire en général, qui a aussi quelques mécontentements sur l'actualité des services ferroviaires, comme il y en a ici. Nous le savons et nous ne l'oublions pas.

Cet autre projet, la ligne nouvelle Paris – Normandie, qui a démarré hier, se trouve dans une configuration résolument différente. Donc, notre tâche – c'est notamment le travail de notre équipe – est de nous inscrire totalement dans ce territoire-là et pas dans un autre territoire. Le premier travail qu'ils doivent faire est la découverte de ce territoire-là, en l'occurrence de ce grand territoire, pour le découvrir, le comprendre, en percevoir les attentes, dans leur diversité et parfois dans leur complexité.

C'est en nous inscrivant résolument dans ce premier apprentissage de la découverte d'un territoire que nous pouvons élaborer des éléments de propositions et de solutions, qui nous paraissent mériter d'être soumises au débat, parce qu'elles nous paraissent répondre aux objectifs qui nous ont été fixés par l'Etat.

Cependant, ce projet n'est pas tout à fait comme les autres, c'est le moins que l'on puisse dire, vous l'avez rappelé, à cause de sa taille – je n'y reviens pas – mais aussi parce que nous allons tenir compte du fait que nous avons déjà une ligne à grande vitesse sur Paris et Lyon, dont nous pensons qu'elle arrivera un jour à saturation, donc nous avons imaginé, sur le réseau à grande vitesse, comment nous pouvons étoffer ce réseau à grande vitesse en l'inscrivant totalement dans le réseau existant.

Vous savez que nous avons une position constante : ne jamais opposer le développement de la grande vitesse et le réseau existant, mais de concevoir chacun de nos projets comme un déploiement du réseau national dans toutes ses composantes, dans toutes ses caractéristiques. La grande vitesse en est une, le réseau existant doit être pris en compte en permanence dans tout projet d'aménagement ferroviaire.

La deuxième particularité de ce projet est l'effort de préparation considérable qui a été fait et qui a été porté, je pense pouvoir le dire, par une mobilisation, je crois sans précédent ; une mobilisation des acteurs politiques et économiques de ce territoire, qui plus que dans aucune autre circonstance, ont dès le début manifesté une volonté très forte que l'on s'engage dans un projet de grande ambition et de grande ampleur.

Il est vrai que cela fait porter sur nous une responsabilité, une pression même, importante, que nous avons été mis en situation d'obligation de résultat, respecter un calendrier très court, réunir le plus possible d'éléments de réflexion et d'étude pendant cette période. Nous l'avons fait le mieux possible ; je vous assure que nous avons donné, je crois, le meilleur de nous-mêmes dans cette préparation, et notamment cette équipe, qui se prépare maintenant à vivre un grand moment pendant ces quelques semaines. Nous l'avons fait parce que nous nous sentions portés par cette mobilisation et parce que, je crois pouvoir le dire, ce projet a quelque chose de très impressionnant mais aussi de très passionnant.

Je m'arrête là, pour reprendre peut-être un mot que vous avez utilisé, Monsieur le Président : vous avez parlé de « confrontation ». Nous n'abordons pas ces débats publics dans l'esprit de confrontation. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons des idées, des pistes, nous avons élaboré des premiers scénarios, mais nous n'avons pas la solution à un problème et nous ne comptons pas essayer pas de convaincre le public que c'est cela, la bonne solution.

Nous sommes vraiment en position d'écoute. Je voudrais vraiment vous le dire et je crois que c'est profondément vrai ; nous sommes sur un sujet d'une très grande complexité, dans lequel la parole est donnée à chacun, qu'il s'agisse des responsables politiques, élus, bien sûr, d'abord, mais aussi de tout le public ; la parole donnée à chacun est un élément de construction d'un projet commun.

Nous sommes de plus en plus convaincus qu'il n'y a pas de grand projet possible, en tout cas dans le domaine ferroviaire, s'il n'est pas bâti sur un consensus démocratique. Nous sommes en train de construire ce projet, nous avons réuni quelques pierres, nous voulons le continuer avec vous.

C'est dans cet état d'esprit que notre équipe va maintenant se livrer à cet exercice. Ils vont le faire avec leur dynamisme, leur jeunesse, leur énergie, leur passion aussi parce qu'ils en ont, et en ce qui nous concerne, nous aurons au terme de ce débat à prendre la mesure des conclusions qui en seront tirées par la Commission du débat public ; nous en pèserons chacun des mots et avec l'Etat bien sûr, mais aussi avec les grands responsables politiques de cette région, je suis sûr que nous prendrons pour elle une belle et grande décision.

Bon débat.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL : Merci, Monsieur le Président, pour ces quelques mots. Ils seront suivis par une présentation, qui peut commencer dès maintenant. Cette présentation servira de support à nos échanges de la soirée et est là pour camper un peu le décor et expliquer le projet sur lequel nous souhaitons échanger.

Quatre temps, pour expliquer déjà d'où vient ce projet de LGV POCL Paris – Orléans – Clermont – Lyon, quels éléments de projet nous proposerons au débat, quels bénéfices peuvent être tirés de ce projet, et quelques premiers éléments d'évaluation vous seront proposés pour échanger.

- D'où vient le projet ?

Il est important de comprendre qu'il repose sur deux piliers importants.

Le premier enjeu : l'aménagement du Centre de la France. On sait que le réseau à grande vitesse français s'est développé en étoile autour de Paris, que le Grenelle de l'Environnement a prévu l'extension du réseau (on le voit en rouge sur cette image) avec de nouvelles lignes, mais Orléans et Clermont restent les deux capitales régionales qui ne seront toujours pas desservies à terme par la grande vitesse. Sur la carte, on voit une zone blanche qui se dessine, qui n'aura toujours pas accès à la grande vitesse et ne peut donc pas exploiter à partir de là toutes les potentialités de développement économique, territorial, qu'elle connaît.

Donc, le premier enjeu est : desservir ce « Grand Centre » de la France par la grande vitesse ferroviaire.

Le deuxième enjeu majeur est l'enjeu de capacité sur la ligne Paris – Lyon. Il existe une ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon ; on voit sur cette carte qu'elle est un goulet d'étranglement pour le réseau national français, puisqu'elle concentre un maximum de trafic entre le Nord-ouest et le Sud-est français, et européen en général.

Le trafic est très important dès aujourd'hui : près de 40 millions de voyageurs ; nos études ont montré qu'il était encore amené à augmenter (jusqu'à près de 67 millions de voyageurs en 2035), en soi ce n'est pas forcément un problème ; le problème est que l'exploitation sur la ligne devient extrêmement compliquée, avec en particulier des retards, de plus en plus compliqués à gérer.

Aujourd'hui, la régularité est inférieure à 80 % sur la LGV Paris – Lyon, quand elle est par exemple à près de 88 % sur la LGV Paris – Strasbourg.

Donc, ce problème est important dès aujourd'hui. Des mesures peuvent permettre de tenir le cap pendant une quinzaine d'années, mais à l'horizon 2025, nos études ont montré que l'on connaissait un problème assez critique d'exploitation et à ce moment-là, il n'existe pas d'autre solution que de doubler la LGV Paris – Lyon.

Toute l'idée de POCL est de réunir ces deux enjeux en un seul projet.

C'est cette idée qui a été inscrite au Grenelle de l'Environnement en 2009 et qui a été déclinée par le Ministre des Transports, dans quatre objectifs qui ont guidé toute la suite des études :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse - je reprends strictement les termes de la lettre ministérielle initiale.
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures (aujourd'hui, c'est au mieux 3 heures).
- 3) L'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre ; on verra que cela s'est concrétisé par un chapelet de 13 villes du « Grand Centre » de la France.
- 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon, sachant que là cet objectif s'est concrétisé par un impératif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55 entre Paris et Lyon.

Dès le début des raisonnements, des travaux, RFF s'est concertée avec un maximum d'acteurs locaux et beaucoup d'autres idées, d'autres espérances, d'autres envies, ont émergé et certains objectifs complémentaires ont été pris en compte, autant que possible mais pas de façon systématique, dans le projet :

1. L'amélioration de la relation entre Clermont et Lyon, et de façon générale entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes.
2. L'amélioration des relations transversales Est-Ouest, même si fondamentalement POCL est un projet Nord-Sud.
3. La connexion aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

A partir de là, RFF a travaillé en concertation avec l'Etat, avec les cinq régions concernées, et a élaboré quatre scénarios possibles, ceux qui vous seront présentés au débat public : l'Ouest-Sud, l'Ouest, le Médian, et l'Est (on les voit sur la carte, on va y revenir juste après).

Tous ces scénarios ont des hypothèses communes d'arrivée en Ile-de-France et en région lyonnaise. Nous pourrions évidemment rentrer dans le détail si nécessaire, mais ce n'est pas un aspect discriminant à ce stade, entre les scénarios.

Il existe deux variantes, qui sont communes à trois de ces scénarios (l'Ouest, le Médian, et l'Est), variantes d'arrivées sur Lyon qui passent soit par Roanne, soit par Mâcon. Bien sûr, si l'un de ces scénarios était retenu, une seule de ces variantes serait conservée, on n'a pas un double passage par Roanne et par Mâcon.

Trois options seront présentées au débat public.

Une option est un enjeu qui a été identifié, étudié (ses coûts, ses avantages) mais dont l'intérêt final pour le projet n'est pas encore totalement avéré, donc il est en option, il n'est pas intégré pour l'instant dans le projet, dans son coût en particulier, et le débat devra nous montrer si l'on doit conserver ou non cette option.

- ✓ 1^{ère} option : une gare nouvelle TGV à Orly, sous les aéroports ;
- ✓ 2^{ème} option : la desserte directe de Saint-Etienne par POCL, pour éviter des trajets Paris – Saint-Etienne par Lyon ;
- ✓ 3^{ème} option : un raccordement direct de la ligne POCL vers la gare de Lyon-Perrache, donc sans passer par Lyon-Part Dieu, dans le centre de la ville.

Quelques instants maintenant pour décrire les différents scénarios et voir un peu où ils passeraient physiquement.

En commençant par le scénario Ouest-Sud, on voit sur la carte, en traits épais, ce que pourrait être une bande de passage de la future LGV.

En traits un peu plus fins, les sections de réseaux existants sur lesquels les TGV circuleraient également pour desservir les fameuses 13 villes du Centre de la France que l'on voit mentionnées sur la carte. Il n'existe évidemment aucun projet de LGV qui peut desservir en une seule fois ces 13 villes. Le principe de POCL est d'avoir une LGV dans un territoire central et d'irriguer et desservir les villes du Grand Centre, grâce au réseau existant.

Nous verrons après, avec quelques exemples, comment tout cela peut fonctionner en termes de desserte finale.

Troisième point que l'on reconnaît sur ces schémas : en gros points verts, les possibilités de gares nouvelles. Dans les études, le principe de base qui a été retenu est celui d'une desserte des villes en gares existantes. C'est plutôt aujourd'hui ce que souhaitent les voyageurs, les acteurs locaux et les acteurs ferroviaires, mais quand des opportunités particulières ou un intérêt particulier, voire une obligation géographique, demandait d'étudier une gare nouvelle, nous n'en avons pas écarté la possibilité.

Le premier scénario : le scénario Ouest-Sud, avec trois possibilités : à Bourges, entre Vichy et Moulins, et à Roanne.

Une petite description sur le tracé Ouest-Sud : la LGV pourrait passer au droit d'Orléans, entre Vierzon et Bourges, elle passerait juste au Nord de Montluçon pour ensuite obliquer vers l'Est et rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais et en arrivant au Nord de Lyon : au Nord de Montanet.

Montanet est l'endroit où se situe la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans Lyon et la ligne de contournement de Lyon par l'Est lyonnais. Donc, un TGV qui arriverait au Nord de Montanet pourrait soit rentrer dans Lyon, desservir Part Dieu et Perrache, soit contourner Lyon et desservir la gare TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry.

Donc, le projet permettrait les deux types de dessertes le moment venu.

Le deuxième scénario, avec évidemment les mêmes principes de schématisation : le scénario Ouest. Il partirait un peu de la même façon au Sud de l'Île-de-France. Par contre, au niveau de Vierzon, il obliquerait plus directement vers l'Est, en passant vers Bourges, puis au Sud de Nevers et pourrait donc rejoindre Lyon, soit par Roanne comme précédemment – et les Monts du Lyonnais –, soit par Mâcon en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Trois possibilités de gares nouvelles : à Bourges, à Nevers et à Roanne.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Son principe est de partir un tout petit peu plus directement au Sud de Paris et d'éviter la forêt d'Orléans et la Sologne, de rejoindre Nevers, puis à nouveau Lyon, par les deux mêmes variantes que précédemment.

Dans ce cas, pour respecter les deux objectifs qui avaient été fixés : relier Orléans et Bourges au réseau à grande vitesse, on a des barreaux à grande vitesse (en traits épais). Donc, la LGV va jusqu'à Orléans par un barreau, et va jusqu'à Bourges par un second barreau.

Deux gares nouvelles envisagées : à Nevers et à Roanne.

Le dernier scénario : le scénario Est. Il part un peu de la même façon que le scénario Médian, mais encore plus à l'Est pour rester toujours du même côté de la Loire et éviter ainsi les franchissements du fleuve. Il passe donc à l'Est de Nevers, puis rejoint Lyon par les

deux mêmes variantes que précédemment. On a toujours nos deux barreaux grande vitesse de raccordement, à Orléans et à Bourges.

A nouveau, deux gares nouvelles envisageables: à Nevers et à Roanne.

A présent, quelques petites animations pour bien expliquer comment le projet fonctionnerait. On entend beaucoup la remarque, qui est normale : la ligne s'appelle « Paris – Orléans – Clermont – Lyon » mais elle ne passe pas à Clermont. C'est normal, elle ne passe pas à Clermont, elle dessert Clermont.

Que ferait un TGV qui irait de Paris à Clermont ? Il prendrait la ligne à grande vitesse depuis Paris, jusqu'au Nord de Vichy en l'occurrence, et à partir de là il utiliserait le réseau existant pour aller jusqu'à Clermont-Ferrand. Mais, c'est bien le TGV qui va changer de voie, de réseau, ce n'est pas le voyageur qui va changer de train. Il n'y a pas de correspondances, il y a bien un train direct de Paris jusqu'à Clermont-Ferrand.

On le voit sur le scénario Ouest-Sud, on peut le regarder sur le scénario Ouest, c'est exactement le même principe sauf qu'il ne rejoint pas le réseau existant au même endroit ; et sur le scénario suivant.

Deuxième petit exemple sur une relation importante à Clermont : la relation Clermont – Lyon. C'est exactement le même principe, le TGV part de Clermont, utilise le réseau existant, puis au Nord de Vichy, emprunte la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon.

Dans le scénario Ouest, c'est aussi exactement le même principe, sauf qu'à nouveau le raccordement n'est pas situé au même endroit, mais il rejoint la ligne à grande vitesse entre Vichy et Roanne, à peu près, puis utilise la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon.

Donc, la relation Clermont – Lyon est bien possible, dans tous les scénarios du projet, dans leurs variantes qui passent par Roanne.

L'exemple Paris – Montluçon : toujours le même principe, passage sur la ligne à grande vitesse puis utilisation du réseau existant jusqu'à Montluçon.

Je voulais parler de Montluçon parce que dans ce cas, cela nécessite d'électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon (il y aura peut-être d'autres travaux à faire à d'autres endroits, là c'est une électrification). Dans ce cas, l'électrification est prévue dans le projet, son coût est déjà intégré au projet et donc tout ce qui est nécessaire à la desserte TGV de Montluçon est intégré dans le projet.

On voit la desserte de Montluçon sur les différents scénarios. Voilà le scénario Médian, avec l'utilisation – c'est intéressant – du barreau de raccordement à Bourges, puis ensuite la ligne existante, Bourges – Montluçon ; et dans le scénario Est, exactement le même principe, avec un projet un peu plus tortueux.

Un dernier exemple avec Nevers et Moulins. Il y a là également une différence entre scénarios, avec un TGV qui décrocherait au niveau de Bourges, pour utiliser le réseau existant jusqu'à Nevers, puis Moulins Centre.

Dans les autres scénarios, on a un trajet par contre, direct, qui s'arrêterait à Nevers, à Moulins Centre, c'est en fait le train qui poursuit jusqu'à Clermont-Ferrand.

Nous pouvons regarder très rapidement dans les autres scénarios, c'est toujours le même principe.

Nous pourrions évidemment revenir sur des exemples de ce type, si nécessaire, pendant les échanges.

Les bénéfices que peut apporter ce projet :

Ils sont de trois types :

- Répondre au premier pilier, la desserte grande vitesse du Centre de la France ;
- Répondre au deuxième pilier, la dé-saturation de la ligne Paris – Lyon existante ;
- Apporter des bénéfices aux transports régionaux, par construction (nous allons voir comment).

Premier type de bénéfice : on l'a en tout cas caractérisé par l'amélioration des liaisons entre Paris et les territoires du Centre de la France.

Les gains de temps sont relativement conséquents, dans tous les scénarios, pour toutes les villes concernées par le projet ; ils ont très souvent équivalents. Vous voyez quelques exemples sur la diapositive. D'autres fois, ils peuvent être différents.

Nevers sera ainsi à 1 h 30 de Paris dans le scénario Ouest-Sud, mais à 1 heure dans les autres. Inversement, Montluçon serait à 1 h 25 de Paris dans le scénario Ouest-Sud, plutôt dans des ordres de grandeur d'un peu plus de 2 heures dans les autres scénarios.

Deuxième type d'amélioration : celle des déplacements longue distance. Le premier enjeu est de réussir un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon.

Deux types de gains :

Le premier, dans tous les scénarios, est la dé-saturation de la ligne à grande vitesse puisque l'on pourra reporter des trains de l'actuelle ligne sur la nouvelle ligne ; on va ainsi gagner de la régularité, à la fois pour les usagers sur la nouvelle ligne, puisqu'il y aura moins de trains, et pour ceux qui sont sur la LGV existante entre Paris et Lyon, puisque là aussi, il y aura moins de trains.

Donc, là aussi, le gain est pour tous les usagers et dans tous les scénarios.

En plus, dans les scénarios Médian et Est, la taille du parcours fait que l'on peut envisager un gain de temps de 10 minutes entre Paris et Lyon. Ce n'est pas forcément majeur entre Paris et Lyon, par contre c'est extrêmement important parce que cela permet de gagner 10 minutes sur Paris – Marseille et d'envisager un report modal depuis le mode aérien, en particulier sur de la très longue distance, et on répond là aux enjeux nationaux du projet porté par le Grenelle.

Deuxième type de bénéfice longue distance : l'accès aux aéroports, en particulier Roissy et Saint-Exupéry, permis dans tous les scénarios, et des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier un gain d'environ 20 minutes possible sur la transversale Lyon – Nantes.

Les déplacements régionaux pourront aussi être améliorés avec le projet.

En Ile-de-France, cela va offrir une amélioration possible des RER Cet D, et du Transilien en général, puisque grâce aux deux voies nouvellement construites et aux trains qui seront reportés des lignes existantes Paris – Orléans, Paris – Melun, sur la ligne POCL, cela offrira des capacités nouvelles, qui pourront être offertes aux RER, et donc permettront un développement de l'offre de service de ces RER.

Deuxième intérêt : le fait d'arriver en Gare d'Austerlitz. La Gare de Lyon sera saturée largement à l'horizon de la mise en service du projet. La Gare d'Austerlitz, elle, dispose de réserves de capacités. Donc, l'idée est bien de prévoir une arrivée de POCL en Gare d'Austerlitz, pour pouvoir assurer le service sur la nouvelle LGV et pouvoir rééquilibrer ces deux gares.

En Auvergne et en Rhône-Alpes : on a déjà parlé de la relation Clermont – Lyon avec un gain de temps d'au moins 50 minutes entre les deux villes dans tous les scénarios, et un rééquilibrage possible (nous pourrions y revenir) des gares Part Dieu et Perrache, selon les évolutions des trafics lyonnais.

Sur l'ensemble du territoire, on en a parlé : l'utilisation par les TGV du réseau existant va permettre de diffuser le plus loin possible l'effet de la grande vitesse, les gains de temps en particulier, et cet effet pourra même aller encore plus loin, grâce aux correspondances que pourront offrir les TER.

Des illustrations rapides, pour Clermont, puisque nous sommes à Clermont ce soir :

- ✓ Sur le Clermont- Paris, moins de 2 heures, dans tous les scénarios, c'était l'objectif et il est rempli. On voit en-dessous les possibilités de fréquences qui pourraient être offertes, le nombre d'allers-retours quotidiens. Là, on voit une augmentation par rapport à la situation actuelle ; par contre, des perspectives un peu différentes selon les politiques de desserte, selon les scénarios.
- ✓ Deuxième exemple, Clermont – Lyon : on en a parlé, avec un parcours qui passe par Roanne, qui serait possible en moins d'une heure 20, dans une fréquence équivalente à la fréquence actuelle de huit allers-retours quotidiens.
- ✓ Troisième apport : des liaisons nouvelles. Un Clermont – Lille qui n'existe pas aujourd'hui en trajet direct, qui serait possible en moins de 3 h 20, environ deux fois par jour, à l'horizon de la mise en service du projet.

Une illustration très rapide de l'effet grande vitesse au-delà de Clermont-Ferrand, en l'occurrence, puisque grâce à des rabattements de TER, le gain de temps permis jusqu'à Clermont pourrait également être répercuté sur tout un ensemble de villes auvergnates.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ils seront de plusieurs ordres : environnemental, socioéconomique, financier. Evidemment, il nous manquera un critère d'évaluation majeur qui sera ce qu'il ressortira des débats et des échanges avec le public – nous aurons cela dans quatre mois.

- L'environnement

On a recensé, à ce stade, l'ensemble des zones sensibles, au sens environnemental, très large, sur la zone. Par exemple, le milieu humain : tout ce qui est patrimonial, zone urbaine dense (on voit Paris, Lyon, mais en fait c'est le bâti urbain autour de toutes les villes concernées par le projet).

On a regardé aussi tout le milieu physique, donc le relief, les montagnes, les grands cours d'eau (on voit la Loire, l'Allier, la Saône, etc.) et évidemment toutes les zones naturelles, sensibles. On voit la Sologne, la zone naturelle du Clunisois, la Sologne bourbonnaise, etc.

Etant donné la taille du projet et le nombre de zones sensibles, on voit bien qu'aucune option de passage, aucun tracé, ne pourrait éviter l'ensemble de ces sensibilités. Donc, chaque option de passage, chaque scénario, va croiser certaines de ces zones. A ce stade, on n'a pas

de tracé défini, on ne sait pas dire s'il va l'impacter ; par contre, on sait dire s'il y a un risque d'impact ou non et s'il y a un risque de ne pas pouvoir l'éviter, quelque part.

C'est ce que nous avons essayé d'évaluer avec des experts environnementaux.

Le tableau qui vous est présenté donne un peu la synthèse de ces travaux, avec une espèce d'ordre de grandeur de ce que serait le risque d'impact de chaque scénario sur l'environnement.

Les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu pénalisés, sur le milieu humain en particulier, du fait du passage dans la zone extrêmement dense d'Orléans, en particulier dans le site du Val de Loire, classé au Patrimoine mondial de l'Humanité et de l'Unesco, et aussi pour le milieu naturel, du fait de la traversée de la Sologne (plus grande zone Natura 2000 d'Europe, sur près de 70 kilomètres), avec un risque juridique et environnemental qui n'est pas à négliger.

- L'aménagement du territoire

C'est le deuxième volet que nous avons regardé. C'est un des deux piliers du projet. Il est important de voir que nos études, nos retours d'expériences, ont montré que la LGV POCL, et toute LGV en général, n'apportait pas en elle-même un bénéfice automatique. Elle n'a pas un impact automatique sur le territoire ; elle est un support, que les acteurs locaux pourront utiliser comme levier, dans des politiques de développement territorial économique.

Aire urbaine par aire urbaine, on a essayé de regarder la sociologie, l'économie, les perspectives d'évolution de chaque tissu urbain, et de regarder en quoi la LGV POCL pouvait favoriser, servir de support à un développement.

Nous pourrions y revenir en détail, puisqu'il y a quelques petits contrastes entre scénarios, mais l'enseignement de notre tableau de synthèse est qu'il y a beaucoup de vert et que dans son ensemble, la LGV POCL est évidemment un support majeur pour l'aménagement du territoire, en particulier du Centre de la France.

- L'analyse socioéconomique

Je vais vous en dire quelques mots, rapidement. Ce n'est pas une analyse économique et financière. L'analyse socioéconomique regarde, pour la collectivité nationale dans son ensemble, ce que le projet va pouvoir lui apporter, en termes de gain de temps, de confort, de sécurité. Elle le monétarise, elle le met dans une unité qui est l'euro, c'est une unité de référence (cela aurait pu être des carottes) et elle en retranche les coûts, financiers bien sûr, mais aussi coûts environnementaux, etc.

On utilise pour cela des modèles qui font appel à des références nationales : la croissance démographique, la croissance du PIB, etc., et des données propres au projet, en premier lieu son coût.

Tous les avantages que je viens de vous citer on un coût, estimé à ce stade entre 12,2 et 14 milliards d'euros, c'est évidemment important.

Deuxième point important, qui sert en socio économie et qui est propre au projet : le gain de trafic que va permettre le projet.

Le gain de trafic, c'est le nombre de voyageurs nouveaux qui utiliseront la ligne quand elle sera mise en service, à savoir ceux qui soit ne se déplaçaient pas avant, soit se déplaçaient avec un autre mode de transport et qui maintenant utiliseront le train.

Là aussi, quelques différences entre scénarios, avec un gain de trafic estimé en nombre annuel à entre 5,1 millions de voyageurs et 6,5 millions de voyageurs, selon les scénarios.

Avec tous les modèles socioéconomiques, on fait tourner ces paramètres et cela nous donne deux indices :

- Le premier est la valeur actualisée nette, qui est la différence entre l'ensemble des avantages pour la collectivité et l'ensemble des coûts pour la collectivité. A nouveau, c'est valorisé en euros, unité de référence comme une autre. Les résultats donnent entre 1,1 milliard d'euros et 10,6 milliards d'euros.

Le premier enseignement est que c'est positif dans tous les cas. Autrement dit, le projet crée de la valeur socioéconomique pour la collectivité.

Le deuxième enseignement est que c'est contrasté entre scénarios.

Nous pourrions l'expliquer et revenir dessus.

- Deuxième indice : le taux de rentabilité interne, qui est une autre façon d'exprimer la même chose, qui rapporte ce gain à l'investissement. Il doit être comparé à un taux de 3,6 % (une sorte de taux de référence) et à nouveau on est à chaque fois au-dessus.

Cela signifie que dans tous les scénarios, le projet crée de la valeur socioéconomique pour la collectivité.

- Le financement

Vous savez tous que nous ne parlerons pas du tour de table financier du projet, il est beaucoup trop tôt pour en parler, les données sont beaucoup trop imprécises, nous n'en sommes pas là.

Juste un mot sur la façon dont se finance une LGV, puisqu'il n'y a que deux sources de financement.

La première : les voyageurs, puisque RFF est le premier appelé au tour de table financier, c'est le maître d'ouvrage, mais lui ne peut mettre – c'est l'article 4 de ses statuts – que ce que le projet va lui rapporter ultérieurement, pendant son exploitation, de façon à ne pas s'endetter plus qu'il ne l'est.

Donc, ce sont les recettes que vont lui apporter les voyageurs nouveaux, via les billets qu'ils paient au transporteur et les péages d'infrastructure que paie le transporteur à RFF, qui vont permettre à RFF d'apporter une part de financement au projet. Le complément (on a souvent besoin d'un complément) est appelé auprès des collectivités publiques : l'Etat, les collectivités locales, éventuellement d'autres financeurs comme l'Union Européenne, et évidemment c'est le contribuable, via son impôt, qui est appelé dans ce cas-là à ce financement.

Après, on peut avoir des modes de financement différents, par exemple avoir recours à des partenariats avec le privé ; cela va changer le partage des risques, l'étalement des dépenses, le montage financier, cela ne va pas apporter de financeurs supplémentaires. Un acteur privé qui intervient dans le financement n'est pas un mécène, il est un acteur du montage.

Voilà les premiers éléments d'évaluation que nous vous proposons et qui seront largement soumis à débat.

Maintenant, nous avons besoin du dernier critère, qui est celui des échanges avec le public.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary. C'est toujours une gageure de présenter un tel projet en 20 minutes.

Nous rentrons, si vous le voulez bien, dans la phase questions/réponses du débat. Qui veut ouvrir le feu des questions ou des avis ?

Bertrand SALVAT, Secrétaire Général de l'Association ALTRO : Après étude et réflexion, ALTRO a opté pour le tracé Ouest-Sud, celui qui répond à un véritable aménagement du territoire, dans la mesure où il borde le maximum d'agglomérations et bassins de vie porteurs d'avenir de par leurs activités actuelles et nouvelles, qui les prolongent, et celles qui, récentes et d'avant-garde, ont besoin d'être boostées pour porter tous leurs fruits.

Bourges, Montluçon, Vichy, Roanne, répondent à ce critère essentiel d'agglomérations moyennes ayant le droit, comme on dit au rugby, de transformer leur essai, et le TGV peut être par conséquent ce catalyseur de la transformation.

A une autre échelle, Orléans, Clermont et Saint-Etienne, ajoutent à leur panoplie d'activités, leur ample potentiel de voyageurs ferroviaires garantissant un coefficient de remplissage satisfaisant des futures rames TGV.

Ouest-Sud est bien le tracé qui rend le plus de services au plus grand nombre.

Restons-en ce soir à Clermont. Le document de RFF est beaucoup trop modeste dans ses prévisions de clientèle supplémentaire, tant vers Paris que vers Lyon.

Dans le cas de Lyon, ce serait se contenter pour le ferroviaire de 30 % du trafic global voyageurs à l'horizon 2030.

Veut-on un véritable transfert modal de la route vers le rail ? Alors il faut être à la hauteur du défi de l'A89 et être en-deçà de 1 h 15. Ouest-Sud répond à cette exigence.

Quant à la question financière, permettez-moi de faire remarquer que la construction du barreau de Balbigny aura coûté au bas mot 30 millions d'euros du kilomètre. Personne ne proteste quand il s'agit de la route, pourquoi réserver les critiques au rail, qui est cependant 30 % moins cher ?

Par ailleurs, le document RFF majore les effets induits (nous l'avons vu tout à l'heure, projeté) au profit des tracés Est et Médian, parce qu'il y aura en 2025 un réseau LGV étoffé, en bordure Nord-est du grand fuseau du POCL. En même temps, on minore ces effets induits pour le tracé Ouest-Sud, en se basant sur la non-proximité d'équipements ferroviaires importants à cette date, sur la frange Ouest-Sud du fuseau.

C'est faire fi du barreau Est-Ouest Lyon-façade atlantique, c'est-à-dire Lyon – Nantes et Lyon – Bordeaux – Espagne, inscrits dans la loi Grenelle parmi les projets post-2020 ; c'est ignorer ce qui peut donner sa dimension européenne au projet. Ouest-Sud ouvre cette voie, essentielle pour l'éligibilité au Fonds européen ; et je m'adresse à des Auvergnats !

Serait-ce à dire que le POCL doit être figé sur les seules données de 2025 et que son existence en serait ainsi bridée à tout jamais ? Le barreau Est-Ouest est ignoré, alors que page 55 RFF écrit qu'il faut avoir une vue large et de réseau. Nous y sommes, précisément, avec Ouest-Sud.

Michel GAILLARD : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Bertrand SALVAT : Je vais conclure. Monsieur le Président, je pense que les ratios qui ont été présentés ne conviennent pas. Nous nous sommes adressés par écrit à RFF, qui m'a demandé par conséquent de le présenter ici, au débat public.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Très bien. C'est pour beaucoup l'affirmation d'une opinion, mais il y a quand même du questionnement.

Thomas ALLARY : J'entends plusieurs questions dans les réflexions de M. Salvat.

J'ai entendu qu'il fallait être ambitieux sur Lyon, qu'il fallait réaliser le trajet Clermont – Lyon en moins d'une heure 15.

Je confirme bien que tous les scénarios permettent Clermont – Lyon dans des temps de parcours évalués aujourd'hui entre 1 h 15 et 1 h 20, donc je pense que cet objectif est rempli, en tout cas dans les variantes qui passent par Roanne.

J'entends la remarque d'effet majoré du fait d'un réseau qui serait plus avancé à l'Est qu'à l'Ouest, dans son ensemble.

Il y a peut-être un mot à dire sur la méthodologie des études socioéconomiques que nous menons. Nous ne les menons pas de la façon dont nous le souhaitons, mais selon une méthodologie éprouvée, énoncée dans des circulaires ministérielles, pour qu'elle soit comparable d'un projet à une autre.

Une des données de base de cette méthodologie est de prendre en compte le réseau qui sera construit au moment où le projet sera mis en service. En l'occurrence, vous évoquez le barreau Est-Ouest, qui est bien inscrit effectivement dans le Grenelle de l'Environnement, mais dans un délai qui est au-delà du projet POCL. Donc, pour être juste, honnête, avec l'ensemble des projets réalisés, on ne peut pas prendre ce projet avant, en situation de référence du projet POCL.

Donc, on entend la remarque, que le barreau Est-Ouest viendra après. D'ailleurs, le barreau Est-Ouest est inscrit dans la loi mais on ne sait pas exactement ce que c'est, il n'existe pas en tant qu'objet ferroviaire ; aujourd'hui ce n'est pas défini, l'Etat n'a pas précisé les caractéristiques qu'il attendait de ce futur projet. Donc, de toute façon, nous serions bien en peine de le prendre en compte, si en plus nous voulions le faire.

Mais, de toute façon, méthodologiquement cela ne peut pas être le cas ; par contre c'est quelque chose que l'on sait entendre de façon qualitative, à ce stade.

Michel GAILLARD : Sur le taux de report rail/route, de l'autoroute vers le rail ?

Thomas ALLARY : J'ai plus entendu une réflexion sur l'ambition de vouloir opérer un report modal. Je crois que c'est quand même l'ambition de POCL, que ce soit sur du Paris – Lyon, du Paris – Marseille, et sur du Clermont – Lyon, avec un temps de parcours entre 1 h 15 et 1 h 20 entre Clermont et Lyon.

Michel GAILLARD : J'ai oublié de préciser que vous avez sur vos sièges un petit papier qui permet de poser des questions par écrit. Ceux que le micro effraie un peu peuvent poser une question par écrit ; elles seront collectées par nos hôtesses.

Frédéric ANGLADE, représentant Adisseo France SAS : Bonjour, Adisseo France SAS est une société implantée dans l'agglomération de Montluçon, c'est le deuxième exportateur d'Auvergne (le premier est Michelin, que l'on aura du mal à battre).

Je ne comprends pas, dans vos slides, le fait que le scénario qui raccorde le moins de villes dans la région Auvergne soit celui qui génère le plus de trafic en termes de voyageurs. Pourriez-vous nous expliquer cela ?

Ensuite, dans votre étude de développement, quand on voit par exemple l'augmentation, l'impact sur la ville de Tours, quand le TGV est arrivé à Tours, quelles sont les hypothèses de taux de croissance des villes d'Auvergne que vous avez prises dans votre étude, en fonction des différents schémas ?

Michel GAILLARD : Sur cette question des hypothèses de taux de croissance, voyageurs, etc., y a-t-il une autre question, pour la regrouper ? Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir là-dessus ? (*Non*)

Thomas ALLARY : Sur la première question, du nombre de voyageurs, du gain de trafic dans chacun des scénarios, vous le comparez – si je comprends bien – au nombre de villes auvergnates desservies, et c'est bien effectivement un des deux piliers du projet. Seulement, le projet a deux piliers, et il y a aussi toute une partie de ce trafic nouveau qui est sur la relation Paris – Lyon.

Clairement, la différence de trafic, que l'on a trouvée aussi dans la socioéconomie (nous pourrions peut-être y venir en détail) entre les scénarios, n'est pas finalement due à des différences fondamentales concernant la desserte du Centre de la France. On se rend compte que la partie de gains socioéconomiques permise par la desserte du Centre de la France est relativement équivalente selon les scénarios.

En revanche, la partie permise par le doublement et la dé-saturation de la ligne Paris – Lyon, diffère selon les scénarios, en grande partie parce que le temps de parcours sur les scénarios Médian et Est est inférieur de 10 minutes, et cela se valorise sur Paris – Lyon et sur Paris – Marseille.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF : Je voudrais ajouter que dans tous les cas, les mêmes villes sont desservies. Les seules choses qui changent sont les temps de parcours, avec tantôt des gains d'un côté ou de l'autre, mais il y a toujours une desserte nouvelle et des gains de temps pour chacune des villes de l'Allier ou de l'Auvergne.

Michel GAILLARD : Vous voulez compléter, mais rapidement alors.

Frédéric ANGLADE : Merci pour votre réponse, mais 10 minutes d'impact, 1 million de voyageurs, cela fait quasiment 20 %, cela me paraît assez impressionnant comme chiffre.

Ensuite, Montluçon à 2 h 15 dans un scénario, par rapport à 3 h 00 en voiture... On a un potentiel, rien qu'en parlant des gens de l'usine qui se déplacent toute l'année vers Paris : 5.000 voyages par an, et je ne parle pas des entreprises qui viennent nous voir à Montluçon ou des gens du siège qui viennent régulièrement à notre site de Commentry (où nous avons notre Centre de Recherche, etc.).

Si vous mettez le site à 2 h 15, ne comptez pas sur nous, nous continuerons avec la voiture.

(Applaudissements)

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la Chambre de Commerce du Roannais : Bonjour à tous, je suis Président de la Chambre de Commerce du Roannais, mais aussi un des vice-présidents de l'Association consulaire en faveur de la LGV POCL, qui regroupe, je le rappelle ici, 10 Chambres de Commerce et d'Industrie régionales et territoriales d'Auvergne et de Rhône-Alpes, et qui représente 143.000 entreprises, qui assurent 1.600.000 emplois au sein de territoires qui accueillent 3.600.000 habitants.

En préalable, je dirai que nous sommes totalement solidaires des élus d'Auvergne, sur la nécessité absolue de faire accéder l'Auvergne à la grande vitesse.

Nous estimons, nous, consulaires, représentants des entreprises, que la nouvelle LGV répond aux besoins d'aménagement du territoire, mais que pour cela il faut impérativement nous unir autour d'un projet qui satisfasse un minimum de conditions, que voici :

La toute première est de respecter au maximum l'environnement. Dans le contexte actuel, c'est vital et nous, chefs d'entreprise, ne le contestons pas.

Le second point est d'améliorer la liaison de Clermont autant avec Lyon qu'avec Paris. Ce n'est possible qu'avec les variantes Sud des différents scénarios. Je dirais que ce n'est pas négociable.

Le troisième point est d'améliorer la liaison avec Paris et avec Lyon, et toutes les villes moyennes à forte tradition industrielle, qui peuplent la plaque urbaine comprise entre Clermont et Lyon et qui ont été jusqu'ici laissées à l'écart de la grande vitesse.

Le quatrième point est de relier les trois plateformes aéroportuaires de Roissy Charles de Gaulle, de Lyon Saint-Exupéry et d'Orly ; d'Orly à la fois comme pôle d'entrée du Sud francilien avec tous les pôles de recherche, et toute la très riche région francilienne (tout le monde ne va pas dans Paris intramuros), et en tant que hub fer/air et fer/fer. Nous pensons qu'il y a là une opportunité remarquable.

Si l'on veut que la nouvelle ligne ait des chances de se faire, il faut par-dessus tout qu'elle arrive à un équilibre financier.

Donc, il faut, pour le constructeur RFF, que l'investissement au kilomètre soit optimisé, et que la demande de sillons soit suffisante pour couvrir ses besoins.

Pour les opérateurs SNCF, Veolia, futurs, et les autres, ainsi que pour les milieux économiques de la région lyonnaise et de l'Ile-de-France, il faut absolument qu'ils vendent le plus de billets possible. Pour cela, il faut que la nouvelle ligne ait des temps de parcours suffisamment inférieurs à ceux de la LN1 pour attirer le maximum de passagers et pour répondre à l'objectif de développement des liaisons avec le Sud-Est.

L'aménagement de la partie centrale de la ligne en voie sur dalles permettrait une circulation à 360 km/h sur une portion du parcours, ce qui conforterait d'autant le report de trafic et d'économie du projet.

Pour les collectivités territoriales (Régions, Conseils généraux, agglomérations) concernées, qu'elles voient l'intérêt de contribuer aux 25 % de l'investissement qui leur sont demandés, ce qui est lourd, en offrant à leur population et à leurs entreprises des temps de parcours significativement meilleurs qu'aujourd'hui, en direction de Paris et Lyon.

Bien entendu, pour l'Etat, qui est soumis à de très fortes contraintes budgétaires (disons-le en langage clair), qu'il puisse limiter au maximum sa contribution.

Je me permettrai d'ajouter un dernier mot. Il me semble que la procédure de phasage qui sera incontournable sur un projet d'une telle ampleur, devrait pouvoir permettre d'optimiser l'investissement, en permettant à l'infrastructure de desservir le maximum de villes intermédiaires au fur et à mesure du déroulement des travaux.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Jean-Louis GERMOUTY, Cheminot retraité : La grande vitesse, c'est bien beau, mais je pense que dans le cadre de l'aménagement équilibré du territoire, on devrait sérieusement se pencher sur des relations ferroviaires entre grands centres, dont la rapidité est ridicule.

Notamment, entre deux agglomérations, de l'ordre de 300 à 400.000 habitants, distantes à vol d'oiseau de 140 kilomètres, où la moyenne record du train, par rapport à cette distance à vol d'oiseau, est de l'ordre de 35 km/h.

Cette vitesse est à comparer avec les mêmes critères à la future vitesse de la relation Paris – Bordeaux, qui va tourner aux alentours de 200 km/h en 2016 !

Michel GAILLARD : Merci pour ce point de vue.

Pierre PASCALON, ancien Parlementaire : Un mot simplement pour dire que bien sûr, nous sommes ravis de ce projet, dans l'esprit du désenclavement, qui a été, depuis le Plan Massif Central, me semble-t-il, la priorité des priorités de nos régions.

Nous apprécions de voir que nous allons en effet gagner en désenclavement sur Lyon et sur Paris.

Il reste qu'à notre sens, si ce projet devait rester en l'état, et s'il est à terme le seul projet TGV, nous serons encore de façon très secondaire, désenclavés, nous Clermont-Ferrand, nous l'Auvergne, nous le Massif Central.

Il suffit de voir d'ailleurs le projet actuel et de regarder la carte de France ; on voit qu'il va rester un énorme trou, le trou de l'Auvergne Sud et du Massif Central de façon très générale.

Nous souhaiterions donc (c'est le dernier point) que l'on reprenne la réflexion de ce projet par rapport au barreau Ouest-Est, qui a été cité, d'ALTRO, et au barreau Nord-Sud, que nous avons en notre temps défendu avec la Chambres de Commerce et d'Industrie de Montluçon, qui s'appelait le « Nord-Sud trans-Massif Central ».

Nous pensons qu'il faut faire cet effort maintenant pour intégrer de façon valable le projet actuel, dans une perspective à 50 ans, qui nous donnera l'équivalent du désenclavement autoroutier initié par le Président Giscard d'Estaing et qu'il est indispensable d'avoir en tête, à notre sens, si l'on veut faire – et cela me paraît une priorité – à l'horizon 2040/2050, de Clermont-Ferrand ou Val d'Allier, le pôle métropolitain dont nous avons besoin !

Michel GAILLARD : Merci pour votre point de vue.

Gérard LENOIR, CFDT : La CFDT se réjouit qu'il y ait une opportunité, avec le doublement de la ligne TGV actuelle sur Lyon.

Pour autant, le projet exige des conditions préalables, que nous souhaitons préciser.

La première condition est de trouver le consensus pour le meilleur aménagement possible, et je pense que pour l'instant nous n'avons pas pris de décision par rapport au tracé, mais à la fin du débat nous en prendrons une.

Nous ajoutons que les sillons actuels libérés devraient être affectés à l'activité fret, avec un fort effet de report modal. De même, le projet doit s'accompagner d'un meilleur maillage et d'une modernisation des réseaux régionaux ; en aucun cas il ne saurait être fait au détriment de ceux-ci, au moins pour les sillons actuels. La question qui peut se poser est de savoir si ces opportunités sont rentrées dans le calcul socioéconomique.

La deuxième condition : la LGV et l'ensemble du réseau ferré doivent permettre de limiter l'usage de la route, voyageurs et fret, et de l'aérien ; là aussi la question se pose : cela a-t-il été intégré dans le calcul socioéconomique, y compris en termes de Développement durable ?

La troisième condition : cela doit conduire à une forte réduction du temps de trajet vers le Nord mais, et cela a été rappelé par plusieurs intervenants, s'intégrer dans la logique d'un barreau transversal Lyon – Bordeaux – Nantes. Même si ce n'est pas prévu actuellement, nous pensons qu'à l'horizon 2025 cela doit être envisagé.

Sur la question des financements, il est important que différents scénarios nous soient clairement exprimés pour qu'on puisse prendre une position claire sur l'ensemble du financement.

Nous proposons également que des études complémentaires soient faites pour que le projet POCL puisse être comparé à des alternatives, comme l'optimisation et la rénovation de la ligne Paris – Nevers – Clermont, ou les variantes de niveaux de vitesse, entre 200 et 300 km/h, toutes choses étant égales par ailleurs, c'est-à-dire en intégrant la transversale Lyon – Clermont, puis Bordeaux – Nantes ensuite éventuellement, mais surtout Lyon – Clermont.

Enfin, et ce n'est pas une option, la ligne doit s'intégrer dans la politique du Grenelle de l'Environnement en anticipant et en corrigeant tous les impacts sur les milieux naturels et en intégrant les coûts liés à la préservation de la biodiversité, qui sont à la fois – c'est là où le calcul économique est un peu compliqué – positifs et négatifs, puisque finalement il y a quand même des choses positives dans les opérations qui sont menées.

Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci. Je rappelle que des réunions thématiques seront spécifiquement consacrées à ces sujets du financement et ceux touchant l'environnement, plus dans l'esprit d'ailleurs de faire un peu de pédagogie sur l'économie globale de ce projet et comment peut se financer un tel projet, que pour évoquer des montages financiers pour lesquels M. Allary disait tout à l'heure qu'il est beaucoup trop tôt pour évoquer ce type de question.

M. Allary, vous avez noté les quelques interrogations.

Thomas ALLARY : J'ai noté en effet plusieurs interrogations. Sylvain Caillot vous parlera des alternatives que l'on a étudiées, pas complètement par rapport à ce que vous demandez, mais sur le réseau existant, sur Paris – Clermont, Paris – Orléans. On va vous en parler.

Deux mots avant, pour vous parler des sillons libérés. Je vous confirme que les sillons libérés par le projet, que ce soit sur la ligne Paris – Orléans ou sur la ligne Paris – Clermont, devront être réaffectés, et ils le seront potentiellement au fret, si nécessaire.

Par contre, du point de vue socioéconomique, c'est très difficile à évaluer aujourd'hui et de façon générale, nous n'avons donc pas pris en compte à ce stade les éventuels avantages qui seraient liés à de nouvelles circulations permises par le fret, comme nous n'avons pas pris en compte à ce stade les éventuels avantages qui seraient permis par des circulations de RER en Ile-de-France, alors que cela pourrait être un avantage majeur, compte tenu du nombre de voyageurs concernés.

Pour l'instant, ces choses sont trop difficiles à intégrer à ce stade du projet, en tout cas, donc ce n'est pas intégré dans les éléments socioéconomiques que l'on a pu vous présenter.

En revanche, le report modal (c'était la question suivante) l'est totalement. On intègre bien une part de report modal air et route, sur le fer, dans nos études socioéconomiques.

Vous avez parlé de la relation entre l'Est et l'Ouest, je confirme à nouveau que la relation Nantes – Lyon en particulier va gagner énormément, au moins 20 minutes par rapport au meilleur temps de parcours actuel, par Paris. Cela veut dire que par le trajet existant, par Vierzon, on peut gagner beaucoup plus.

Concernant le financement, je ne reprends pas ce que vous venez de dire, Monsieur le Président. Peut-être juste un mot quand même pour expliquer que nous, RFF, à ce stade, ne savons pas calculer. Nous n'avons pas les éléments suffisants pour dire quelle serait notre participation.

Nous aurons une réunion thématique sur le financement, dans laquelle on pourra certainement compléter ces données-là.

Juste un mot peut-être de théorie quand même. J'ai dit tout à l'heure que ce sont les voyageurs amenés par le projet qui permettraient à RFF d'amener une participation, donc on sait déjà que plus on a de voyageurs nouveaux, de gains de trafics sur la ligne, plus la participation de RFF pourra être élevée. Cela peut déjà donner une idée par rapport à des différences entre scénarios sur POCL.

Avant de laisser la parole à Sylvain, un dernier point sur les coûts liés à l'environnement que vous avez évoqués.

Je vous rejoins sur le fait qu'il faut bien intégrer les coûts « négatifs » et les avantages, en termes d'environnement ; c'est bien le cas dans la socio économie. On intègre à la fois des avantages, que l'on monétarise, par exemple les émissions de CO₂ qui seront évitées, mais inversement, on va aussi comptabiliser les émissions de CO₂ qui seront nécessitées par la construction de la ligne. Donc, les deux volets sont bien pris en compte dans les études socioéconomiques.

Je te laisse la parole.

Sylvain CAILLOT : Il y avait deux aspects sur l'alternative, un premier sur la vitesse, 250, qui n'est pas un tabou pour nous, puisqu'en introduction notre Président vous a parlé d'un débat public qui s'ouvre sur la liaison Paris – Normandie et dans ce cadre-là, on imagine une circulation à 250 sur ligne nouvelle.

Dans le cas de Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, on se retrouve avec des distances plus grandes ; comme on l'a exposé, un pilier est le doublement de la ligne existante, où l'on se doit d'avoir une performance comparable.

Pour atteindre ce résultat, il faut imaginer avoir une vitesse au moins égale, donc 300-320 km/h. A 250, on aurait un quart d'heure de retard et ce serait beaucoup moins attractif pour le report.

Concernant les lignes existantes, elles ont été conçues à la fin du XIX^e siècle, on les a fait évoluer progressivement, avec l'amélioration des matériels roulants, on a retouché petit à petit.

On est arrivé jusqu'à des vitesses de 160 à 200 km/h sur certains tronçons, mais plus on pousse, plus cela devient compliqué et cher ; on est obligé de faire avec le milieu dans lequel cela s'inscrit et cela devient très difficile.

On a déjà fait des études il y a une dizaine d'années sur ce sujet et on arrive à un résultat de 2 h 40 au mieux, et avec des coûts ne rencontrant pas une économie suffisante.

Donc, à un moment, il faut faire un saut et passer dans une logique de ligne nouvelle, et dans le cas du projet POCL, on imagine plutôt donner à cette ligne nouvelle des caractéristiques de ligne à grande vitesse : 300/320 km/h.

Michel GAILLARD : Merci. Si vous le voulez bien, je propose à M. René Souchon d'intervenir.

Monsieur le Président du Conseil Régional d'Auvergne, Monsieur le Ministre, à vous la parole.

René SOUCHON, Président du Conseil Régional d'Auvergne : Merci, Monsieur le Président, merci à tous et à toutes ; c'est très bien que nous soyons aussi nombreux.

Le débat qui nous réunit n'est pas seulement de savoir comment la ligne à grande vitesse POCL se fera, parce qu'elle se fera, c'est une nécessité pour l'alternative Paris – Lyon ; il s'agit aussi de savoir pourquoi elle se fera.

La réponse à cette question est pour moi, Président de la Région Auvergne, sans ambiguïté. Le POCL n'est pas seulement un projet ferroviaire, c'est aussi surtout – en tout cas cela devrait être surtout – un projet de territoire.

Bien sûr, personne ne perd de vue le fait que le POCL servira à doubler (je viens de l'évoquer) la ligne actuelle Paris – Lyon, c'est un fait ; mais cette fonctionnalité importante ne doit pas occulter un enjeu à nos yeux, responsables d'une collectivité régionale, plus fondamental : celui de l'aménagement et du développement équilibré du territoire, pour le XXI^e siècle.

Ce projet de ligne à grande vitesse peut constituer une chance historique, car la grande vitesse ferroviaire sera demain la vitesse standard en train, sur les parcours moyennes et longues distances.

Un accès rapide et régulier à Paris est bien sûr essentiel pour l'attractivité du territoire, un accès très rapide à Lyon est également tout à fait fondamental, mais ce n'est plus le seul paramètre.

Le POCL pourrait être, je le crains parfois (trop souvent à mes yeux, en tout cas actuellement) une occasion manquée pour l'ensemble du Massif Central, en fonction du tracé choisi.

(Applaudissements)

Le Massif Central, c'est la surface de l'Irlande ou du Portugal, un territoire d'environ 3.800.000 habitants, totalement négligé depuis toujours.

Faire de l'aménagement du territoire, c'est permettre à cette montagne du Centre de la France, à ce Massif Central, de se développer, notamment à travers les régions qui en constituent le cœur. Excusez-moi de ne parler que de celles qui en constituent le cœur ; deux sont entièrement dans le Massif Central : l'Auvergne et le Limousin.

Le POCL doit donc irriguer au mieux ces territoires et les mettre en relation avec Paris, Lyon, bien sûr, mais aussi le reste de l'Europe.

A cet enjeu de court et moyen terme, s'en ajoute un autre, de plus long terme. Cela a été évoqué déjà : où passera, après la réalisation du POCL, le barreau Est-Ouest à grande vitesse prévu par la loi Grenelle ?

Cela a été dit, l'association ALTRO défend, à travers Transline, un tracé reliant la façade atlantique à Poitiers, Limoges – décidé à grande vitesse -, Lyon, Turin et l'Europe de l'Est.

Nous devons avoir tous conscience que le tracé qui sera choisi pour le POCL induira partiellement le tracé du futur barreau Est-Ouest.

Le Massif Central et l'Auvergne peuvent demain, à l'horizon 2040, 2050, je ne sais pas, peut-être un peu avant, se trouver au cœur d'une croix ferroviaire grande vitesse européenne Nord-Sud et Est-Ouest, mais l'Auvergne risque aussi d'être simplement tangente par la ligne Nord-Sud du POCL (on l'a bien vu sur les schémas) et par le futur barreau Est-Ouest qui pourrait très bien aller de Tours à Lyon, via Saincaize, en évitant le Massif Central et l'Auvergne.

L'enjeu de ce débat public n'est donc pas simplement de savoir quel tracé permettra d'aller le plus vite de Paris à Clermont et de Clermont à Lyon, mais de savoir si ensemble nous pourrions concevoir un système, certes plus coûteux, dont l'effet sur le développement sera plus pertinent.

Le choix de la Région Auvergne (de l'institution) se porte vers le tracé Ouest-Sud ; les élus régionaux – et je les en remercie – ont pris leurs responsabilités vis-à-vis des Auvergnats. C'est un choix courageux, ambitieux, responsable.

Premièrement, le scénario Ouest-Sud est le seul à garantir la réalisation, vous l'avez noté, d'une gare nouvelle Nord Auvergne, que j'appelle « gare nouvelle Auvergne ». C'est un point essentiel.

Cette gare serait une plate-forme ferroviaire de dimension européenne, elle serait un outil essentiel pour le développement de la grande plaque urbaine clermontoise, un espace de 600.000 habitants.

Le scénario Ouest-Sud, grâce à la gare nouvelle (c'est le seul qui permette cette gare nouvelle, vous l'avez bien noté), est celui qui permettrait de créer le plus de valeur ajoutée pour toute l'Auvergne, même si cela n'apparaît pas comme cela dans les tableaux – j'y reviendrai – qui nous ont été présentés il y a un instant.

Les données complémentaires publiées par RFF il y a trois semaines, mais qui ne figurent pas dans le dossier-support, qui n'ont pas été présentées tout à l'heure, montrent un gain de performance économique très important, notamment pour Vichy et Moulins, avec le scénario Ouest-Sud. Donc, ma question est : pourquoi cela n'a-t-il pas été présenté ?

Ce gain moyen par actif est évalué par RFF (pas par moi, par RFF) à 198 euros par exemple pour Moulins, contre 53 euros pour le scénario Médian Sud.

Le tracé Ouest-Sud profiterait à l'ensemble des territoires d'Auvergne, sans exception, et ce n'est pas le cas des autres tracés.

Deuxièmement, le scénario Ouest-Sud est le seul à rendre possible le passage en Auvergne du barreau Est-Ouest que je viens d'évoquer et qui arrivera plus tard.

De plus, ce scénario permettrait d'offrir davantage de destinations vers l'Ouest, le Sud-ouest, le Centre ; il permettrait un accès direct vers Bruxelles, Turin, Londres, Genève. Pensons loin devant nous.

Troisièmement, le tracé Ouest-Sud permet également à l'Auvergne de renforcer ses liens avec Rhône-Alpes. Cette région est notre premier partenaire économique, M. Devernois l'a rappelé

tout à l'heure. La réalisation d'une relation directe à grande vitesse entre Clermont et Lyon, via Roanne, est pour nous tout à fait essentielle.

J'entends bien – c'est normal – les arguments critiques au sujet du tracé Ouest-Sud : il serait le plus cher, le moins rentable, avec le plus d'impact environnemental.

La Région Auvergne assume pleinement son positionnement en faveur du tracé Ouest-Sud, cette position va au-delà des clivages politiques, bien entendu, et heureusement.

La Région verse au débat son propre cahier d'acteur, cosigné par les communautés d'agglomérations de Montluçon, Vichy Val d'Allier, Clermont-Ferrand, le Conseil Général du Puy-de-Dôme ; nous sommes déterminés, sur la base d'arguments d'équilibre du territoire, d'économie et de Développement durable.

Je remercie toutes les collectivités qui militent avec nous pour ce tracé. Je pense évidemment aux collectivités auvergnates que je viens de citer, mais également aux Régions Centre et Limousin qui soutiennent également ce tracé.

Il ne serait pas acceptable que l'on condamne le Massif Central et l'Auvergne au nom du principe de rentabilité.

La LGV POCL peut constituer l'occasion d'un décollage économique.

Je l'ai évoqué, le Massif Central a trop longtemps été le grand oublié de l'aménagement du territoire, c'est une tache blanche au cœur de la France. La LGV POCL doit être l'outil de son renouveau pour le siècle à venir. Je crois que nous avons une grande responsabilité devant les générations futures et j'espère qu'ensemble, nous aurons la sagesse nécessaire pour induire (induire, parce que ce n'est pas nous qui choisissons, mais RFF) des choix porteurs d'avenir parce qu'ils seront fondés sur l'intérêt général de la région.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président.

Je voudrais dire un mot sur les études complémentaires qu'a évoquées le Président Souchon à l'instant. Toutes ces études sont accessibles en ligne, sur le site de la Commission, et sont donc parfaitement à disposition de l'ensemble du public.

Ensuite, nous avons donné un temps d'intervention limité à M. Allary, donc convenez avec moi qu'un certain nombre de réflexions tournant autour de ces études – notamment les impacts en termes de développement économique – auraient en soi demandé pour les présenter le même temps que pour tout l'exposé, si l'on avait voulu les faire comme il faut.

Tout ceci pour dire que ces études complémentaires viendront nourrir des réunions thématiques que nous aurons, sur l'aménagement du territoire, le financement, l'environnement. Donc, elles ne sont pas perdues, elles sont bien là, accessibles, et elles sont utilisées.

Je propose à M. Michel Dubromel, qui est Vice-président de France Nature Environnement, de nous donner un peu le point de vue du monde associatif de l'environnement sur ce projet.

Michel DUBROMEL, Vice-président de France Nature Environnement : Je voudrais dire à M. Souchon que nous partageons le même problème. Je vous remercie de

nous avoir invités. Je représente la Fédération France Nature Environnement, environ 3.000 associations en France, qui s'occupent de toute la thématique de l'environnement.

Puisque nous avons participé, comme beaucoup d'autres acteurs, au Grenelle de l'Environnement, je rappelle que ce projet POCL correspond à un des engagements des 2.500 kilomètres de lignes qui ont été mentionnés tout à l'heure. Donc, pour nous il s'agit de la traduction d'un engagement très fort de l'Etat et d'une volonté de l'Etat d'investir dans le ferroviaire – un élément qui a été pas mal oublié depuis une quarantaine d'années en France. C'est pour nous un point très important.

Comme vous l'avez signalé, Monsieur le Président, nous sommes aujourd'hui en train de démarrer un débat d'opportunité sur ce projet : s'il se fera ou pas.

Vous nous présentez aujourd'hui ce que vous appelez « quatre scénarios », nous pensons qu'en fait vous nous présentez un seul projet : un projet de ligne à grande vitesse, avec différentes variantes ou options, selon les termes techniques que vous avez employés tout à l'heure.

Nous sommes, nous, très interrogatifs. On nous a dit à l'instant qu'il y avait des possibilités de modernisation de la ligne, qui permettraient – c'est quand même grave – d'avoir un quart d'heure de différence entre le parcours de la LN1 (terme consacré pour la ligne Paris – Lyon), et un tracé en modernisation. Curieusement, on ne nous l'a pas présenté aujourd'hui, donc nous posons la question : quel serait vraiment le coût effectif d'investissement et quels seraient les avantages/inconvénients ?

Un quart d'heure... Je ne veux pas dire que tous les trains partent en retard, mais un quart d'heure c'est quelques rames de métro, je ne pense pas qu'un quart d'heure soit vraiment rédhibitoire sur la liaison (c'est une impression personnelle). Si l'on veut faire à la minute près, c'est sûr, il y a une seule solution, mais puisqu'on est sur un débat d'opportunité, pourquoi n'est-il pas possible d'avoir l'opportunité de choisir autre chose ? Nous aussi, nous réfléchissons à d'autres possibilités que la minute près entre Paris et Lyon.

On nous présente la ligne POCL, comme cela a déjà été présenté par les intervenants précédents, concernant la desserte des territoires, et on évoque que ceci va favoriser la desserte des autres territoires. Avec l'expérience d'autres lignes à grande vitesse, on voit très souvent tout se concentrer sur la liaison entre Paris et la ville en question et malheureusement, pas grand-chose au niveau des liaisons radiales qu'il y a autour.

On est quand même face à un investissement, vous l'avez dit, très important au niveau national ; nous sommes un peu inquiets de voir que cet investissement va concerner quelques villes – et c'est important, vous avez raison, pour le désenclavement des territoires – mais nous nous posons beaucoup de questions pour tout ce qui se passe autour.

Vous nous avez donné des chiffres sur des temps de parcours, nous connaissons, mais nous avons vu jusqu'à présent, dans l'expérience, que l'investissement allait sur la ligne principale, sans qu'apparaisse une amélioration des lignes secondaires – ce que les gens utilisent tous les jours, car il n'y a pas que des gens faisant Paris – Clermont-Ferrand, mais aussi des gens voyageant sur la ligne transverse.

On ne parlera pas de tracés ce soir, mais on a parlé de quelques types d'aménagements, comme des gares nouvelles. La position de notre fédération est très claire, suite à quelques expériences – nous en avons longuement débattu avec RFF - : les gares nouvelles ont des résultats très contrastés.

A ce sujet, je vais donner deux éléments, nous avons deux mesures :

Une mesure en surface de parking. On constate en général qu'une gare nouvelle, c'est parfait pour faire beaucoup de parkings ; désolé, on est en train à nouveau de faire du transport routier, donc on se pose beaucoup de questions car sauf exceptions (que vous voudrez bien me fournir) les gares nouvelles, c'est vraiment une gare en pleine campagne, avec pratiquement aucun rabattement, on a tout consacré à la ligne.

L'autre élément : les grands projets de zones d'activité de toute nature ; l'exemple de la gare de Vendôme, citée par les promoteurs du projet, montre que le résultat est plutôt contrasté. Cela aurait pu être pire, il aurait pu ne rien y avoir, mais là où une Chambre de Commerce a investi, on n'a pas beaucoup de résultats.

Donc, une gare nouvelle, nous sommes vraiment très dubitatifs, nous pensons que des gares en centre-ville, souvent utilisées, seraient beaucoup plus logiques et mieux intégrées à notre territoire.

On a parlé des usagers. Quand on regarde le problème de l'environnement, on regarde les usagers. Nous souhaitons regarder à la fois les voyageurs et le fret. On nous dit toujours que cela va améliorer le fret, mais comme par hasard il ne reste plus les investissements pour améliorer les lignes ferroviaires en question. Je peux citer la ligne Sud Europe Atlantique, en projet actuellement : tout le financement va sur la ligne voyageurs et comme par hasard les financements prévus pour le fret disparaissent en cours de route.

Toujours sur le financement, on nous parle de 12 à 14 milliards comme chiffrage de départ et je fais confiance aux services de RFF. C'est un effort énorme. Quand nous constatons les difficultés de financement qu'il y a eues pour la ligne Sud Europe Atlantique, nous pensons que c'est encore un saut énorme, mais c'est un engagement de l'Etat et des collectivités. Mais que restera-t-il pour le fret, puisqu'on nous dit que l'on fera autre chose pour le fret ? Comment va-t-on le financer ?

Nous aussi, nous nous soucions des impacts environnementaux. Nous souhaiterions avoir un inventaire des territoires, comme vous nous l'avez dit. Vous allez y faire très attention, c'est très gentil pour nous. Je peux quand même vous rappeler qu'avec 10.000 kilomètres d'autoroute en France, les milieux naturels ont déjà beaucoup donné.

Donc, si à un endroit ou un autre, comme vous l'avez dit en Sologne, et ailleurs, certains milieux disent « on a déjà donné », vous pourrez comprendre que ce n'est pas la première fois.

Là aussi, nous pensons qu'il est beaucoup plus rapide de moderniser des réseaux, et surtout cela a beaucoup moins d'impacts puisque l'infrastructure existe. Créer une nouvelle infrastructure, c'est pour nous un risque important pour la biodiversité.

Pour l'instant nous attendons, pour voir ces résultats, par rapport à ces questions que l'on pose.

Nous participerons à toutes les réunions, en espérant y trouver des réponses à toutes ces questions.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Dubromel.

Il y a effectivement un certain nombre de questions qui ont été soulevées, que nous retrouverons à l'occasion de nombreuses autres réunions qui en traiteront ; elles sont bien notées.

Y a-t-il des questions dans la salle ?

Jaques ROLLIN, « simple citoyen, contribuable et usager du chemin de fer » : Mesdames et Messieurs, bonsoir ; j'ai eu la chance pendant une vie déjà largement engagée de me promener partout en France, de résider dans de nombreuses régions de France, et je dis clairement que le réseau classique actuel est une galère quand on veut traverser la France. C'est un premier point.

Les lignes grande vitesse dans les couloirs « juteux, faciles » : Paris – Lyon – Méditerranée, Paris – Tours – Bordeaux – Bretagne : c'est fait ; il manque un équipement structurant au cœur de la France. Cet équipement structurant qui sera joint, accolé, au réseau classique, pour aller desservir des bassins, ce qui est toujours mal évoqué : quels bassins veut-on relier ?

Il faut créer l'étoile du cœur de la France, dans le secteur de Montluçon, avec une branche Nord qui desserve Bourges dans la ville, Les Aubrais-Orléans ; une branche vers la région Rhône-Alpes, l'Italie et le Midi de la France, qui desserve l'Auvergne, le pays Roannais et Saint-Etienne ; et une branche Atlantique allant sur Limoges et éclatant en deux branches, l'une vers Poitiers – Nantes – Bretagne du Sud et l'autre vers Angoulême – Bordeaux – Sud Atlantique – Espagne. On aura refait la carte de France ferroviaire et on aura rejoint presque toutes les régions de France.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Bertrand MARTIN, Adjoint au Maire de Chamalières, avocat, enseignant : Excusez-moi de prendre la parole, mais un aspect n'a pas été évoqué, qui intéresse toutes les générations à venir : l'aspect psychologique d'avoir un projet ligne à grande vitesse. En effet, quand on voit le nombre de nos jeunes qui, partant à Paris pour trouver du travail, ne peuvent revenir parce qu'il n'y a pas dans leur ville un train ou un avion qui les ramène à destination dans des délais raisonnables, on devrait se pencher sur l'aspect psychologique d'une manière beaucoup plus importante. Je crois que c'est nécessaire.

Permettez-moi de faire deux réflexions.

Une au Président Souchon : il est faux d'affirmer ce qu'il a dit. En 1975 il y avait un Plan Massif Central, initié par Valérie Giscard d'Estaing, il a été curieusement arrêté en 1981.

Deuxièmement, il ne faut pas dire que l'Auvergne n'a pas eu à certaines époques le secours de l'Etat.

Enfin, sur le financement de l'Auvergne, il faut quand même avoir un peu d'à-propos ; les contribuables auvergnats paient beaucoup moins que ce qu'ils reçoivent de l'Etat ; et l'Etat, encore, s'engage et ne se désengage pas.

Merci.

Michel GAILLARD : Tout ceci est noté.

Victor CONSTANCIAS : Ce qui me pose problème, dans ce projet, c'est qu'une fois de plus on est dans une logique centralisatrice.

On l'a vu tout à l'heure dans les schémas présentés, tout converge en fin de compte sur Paris, et un petit peu sur Lyon.

Je m'interroge beaucoup sur la notion d'aménagement du territoire. Le Président Souchon en a un peu parlé tout à l'heure ; c'est la question effectivement de l'irrigation du Massif Central et au-delà.

Quand j'ai l'occasion d'aller à Toulouse ou à Bordeaux, par la SNCF, il me faut au minimum 6 heures (sans parler du temps qu'il me faut pour aller à Montpellier !). Il me faut 3 heures pour aller à Paris.

Je veux bien que l'on accentue toujours le fait d'aller sur Paris, mais je serai prêt à donner mon aval sur un tel projet pour aller sur Paris quand en face, j'aurai un véritable projet, me permettant d'aller à Bordeaux, à Toulouse, et irriguant l'ensemble du Massif Central.

Rappelons qu'au niveau simplement économique – on n'a pas vu apparaître ces choses tout à l'heure - ; nous l'avons vu avec les autoroutes par exemple, on se rend bien compte que les pôles les plus forts aspirent toute l'économie des pôles les plus faibles. Comme nous ne sommes pas dans le tracé réel, en fin de compte c'est Lyon et Paris qui bénéficieront de l'avantage de la LGV, et non pas Clermont-Ferrand et la région Auvergne, alors qu'on peut échanger un peu plus avec le Sud de la France : Bordeaux, Toulouse, le Massif Central et même au-delà, et on a tout à y gagner. Je crois que c'est une priorité, car on voit bien aujourd'hui que la situation économique est un peu difficile, cela ne coule pas à flots, et on ne peut pas toujours tout faire.

On va me dire que ce ne sont pas les mêmes budgets, etc., sauf que nous avons des élus, des députés, des ministres, ils sont faits pour modifier les lois et pour que l'on puisse faire passer les budgets d'un côté et de l'autre.

La deuxième chose est la question environnementale. Tout le monde a dit qu'elle était essentielle, mais je n'ai pas vu grand-chose dans le dossier que j'ai pu lire.

La question environnementale, c'est notamment qu'à force de faire des autoroutes, des grandes lignes, on se retrouve avec un véritable parc dans lequel la biodiversité, notamment animale, peut difficilement passer d'un côté ou de l'autre, même si l'on fait quelques passages. Avec le bruit, il y a très peu de passages, et on le sait parfaitement.

Donc, on va affaiblir la biodiversité. C'est extrêmement important, et je ne parle pas de toutes les questions de l'eau, de la destruction des nappes alluviales, etc., et des zones humides qui sont extrêmement riches.

Voilà un peu un ensemble de questions, en tout cas que je me pose. Donc, c'est le principe même, aujourd'hui, dans l'état actuel des choses, qui fait que je suis plutôt défavorable à ce projet-là et favorable à un autre projet qui serait plus le développement réel du Massif Central et des lignes intermédiaires. On a su les faire à la fin du siècle dernier, on doit être capable aujourd'hui de les refaire. C'est cette image de la vitesse : il faut toujours aller plus vite ! Et toujours au même endroit ! Je crois qu'il faut se poser un tout petit peu.

Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien. Sur ces questions d'environnement, là encore, je vous encourage, si vous pouvez, à participer aux réunions thématiques prévues sur le sujet.

Emile HURBE, Ingénieur retraité : Je vais me permettre de faire un reproche à ces Messieurs de RFF : leur projet me paraît inachevé. C'est tout à fait anormal de prévoir une ligne à grande vitesse et de laisser traîner des antennes de 100 ou 150 kilomètres sur voies classiques.

Tant qu'à faire, pourquoi ne pas faire des barreaux à grande vitesse ? Pour gagner de l'argent – bien sûr, on ne divisera pas par 2 – pourquoi ne pas faire ces barreaux à voie unique ? En particulier sur Limoges – Poitiers, où je considère que faire une ligne à deux voies est une hérésie. Si l'on considère que sur une voie rapide on fait 3 km/minute, quand on fait 150 kilomètres cela fait un gain certain ; et le débit de la ligne ne sera pas tel, qu'on aura besoin de faire des croisements.

Je pense que ces barreaux pourraient être faits, à vue de nez, avec environ 30 % d'économie par rapport à une voie LGV classique, quitte à la doubler si le besoin s'en fait sentir.

Michel GAILLARD : Sur la voie unique, avez-vous des éléments de réponse ?

Thomas ALLARY : Si vous le permettez, Monsieur le Président, il y a eu énormément de réflexions particulièrement intéressantes.

Michel GAILLARD : Il y a eu des opinions, oui, mais c'est aux questions que nous essayons de répondre.

Thomas ALLARY : Je souhaiterais éclairer un peu tout ce qui a été dit, à partir des questions.

Une question est revenue au moins deux fois, si j'ai bien noté : ce qui a été appelé « logique centralisatrice ». Je voudrais revenir sur ce point, parce que dans la présentation que l'on a faite au début, forcément par nature synthétique, on n'a pas effectivement encore regardé toutes les dessertes que permettait le projet de LGV POCL. On a donné un exemple très rapide sur des liaisons avec Paris, mais des liaisons interrégionales seront également permises par la ligne à grande vitesse.

Peut-on avoir la diapositive des relations permises par une ville, par exemple Bourges ? Je voudrais que l'on regarde sur un exemple que l'on ne va pas aller qu'à Paris, depuis Bourges. On va aller à Orléans, à Clermont-Ferrand, à Lyon. Et toutes ces possibilités qui n'existent pas aujourd'hui, très souvent, dans le Centre de la France, vont être offertes par le projet POCL.

Ces dessertes seront possibles, dans des temps de parcours sans commune mesure avec ceux que l'on peut connaître aujourd'hui.

Donc, je ne crois pas que l'on puisse complètement parler de logique centralisatrice ; même si évidemment le trafic avec Paris est important, on a bien des liaisons qui seront permises pour toutes les villes entre elles.

Le temps que la diapositive apparaisse, je vais répondre à la toute dernière question, qui portait sur le projet inachevé. Pourquoi pas de barreaux dans chaque ville ? Tout simplement, parce qu'on ne peut pas aujourd'hui, en termes d'économie, desservir chaque ville avec un barreau à grande vitesse.

Je faisais un calcul très rapide pour vous répondre avec un ordre de grandeur ; compte tenu du nombre de raccordements que l'on a sur le projet et du coût unitaire que l'on peut imaginer, même à voie unique, on est sur plus de 1,5 milliard, 2 milliards, de travaux complémentaires, avec en face un potentiel de trafic qui sera à chaque fois très faible, puisqu'il concernera une ville à chaque fois.

Toute la richesse d'un projet comme POCL...

Un intervenant (hors micro) : Et d'une certaine longueur.

Thomas ALLARY : D'une certaine longueur, bien sûr, mais sur le principe...

(Intervention inaudible hors micro)

Thomas ALLARY : Mais de façon générale, la richesse d'un projet comme POCL, c'est justement d'offrir une desserte pour un maximum de villes, avec une seule ligne, là où les financements publics en général ne permettent pas de construire une ligne à grande vitesse pour chacune de ces villes.

Je voudrais apporter une petite précision... Nous avons enfin la diapositive de Bourges ! Bourges – Paris, évidemment, avec un gain de temps de trafic important, mais Bourges – Lyon aussi, on passe de 3 h 15 aujourd'hui à 1 h 15, en ordre de grandeur ; je pense que vous constatez une réelle différence.

Bourges – Nantes, là aussi, une heure de gain de temps de parcours ; Bourges – Lille, une liaison qui n'existe pas aujourd'hui et serait permise à terme ; Bourges – Roissy, aujourd'hui 3 heures, avec en plus une correspondance (de mémoire), demain 1 h 30 en trajet direct.

Tout cela, ce sont des possibilités nouvelles, offertes par POCL, avec en plus des nombres d'allers-retours quotidiens significatifs, compte tenu des regroupements de dessertes qui ont été faits.

(Intervention inaudible hors micro)

Thomas ALLARY : Juste une précision sur les gares nouvelles, que j'ai dû oublier de faire tout à l'heure.

A nouveau, principe général : gare existante, et quand il y avait opportunité de gare nouvelle, on ne l'a pas écartée. Dans ce cas, on l'envisage à l'intersection de la ligne à grande vitesse avec le réseau existant.

L'idée est de desservir ces éventuelles gares nouvelles par TER et non pas par automobile.

Dernier point sur les gares nouvelles : ce sont des opportunités qui sont présentées au débat, il n'est pas forcément utile que le débat tranche, c'est un niveau de précision qui peut largement être discuté dans des études et des concertations ultérieures, localement. On est vraiment dans quelque chose de très ouvert au niveau des gares, c'est le débat qui nous ouvrira des perspectives.

Michel GAILLARD : Monsieur le Maire...

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Je voudrais d'abord vous saluer toutes et tous et remercier Serge Godard de nous accueillir.

Je serai très bref, pour vous dire d'abord que je pense qu'il faut répondre à une première question : celle de l'opportunité de ce projet.

Est-il opportun que la France dépense les sommes conséquentes qui nous sont annoncées sur ce projet ? Je pense que nous devons apporter une réponse affirmative à cette question, en nous disant qu'allumer des moteurs de croissance dans le cœur de France, et d'abord à Clermont – je suis d'accord – mais aussi dans les autres territoires concernés, c'est un avantage pour notre pays.

La deuxième question est au fond, sur la question des financements, sommes-nous dans un contexte favorable ? La réponse à cette question est à l'évidence « non ». La crise des finances publiques va empêcher de considérer les écarts de prix, de coûts entre les différents projets, comme des vétilles ou des considérations secondaires.

Il va falloir que nous nous positionnions sur ces différences de coûts, de manière responsable.

C'est là mon message central : peut-être par ambition d'aménagements du territoire encore plus intéressants pour l'avenir, j'entends des dates ambitieuses : 2050 ! Je me considérerais avec mes amis auvergnats très heureux qu'en 2025 nous ayons une inauguration. Chaque chose en son temps, 2025, gagnons le projet, et 2050, nous verrons !

Prenons l'habitude de développer nos territoires dans une stratégie d'alliance, dans une coordination entre la ville de Nevers, celle de Bourges, celle de Moulins, celle de Clermont-Ferrand, entre nos régions, Bourgogne que je n'ai pas encore entendu citer, par exemple, Auvergne... Prenons ces habitudes. Et à ce moment-là, gagnons ensemble 2050 !

Au fond, mon propos est de vous dire qu'il y a une différence de coûts considérable entre les scénarios Médian ou Ouest, par Roanne, qui se situe autour de 13 milliards d'euros, avec un reste à charge pour les collectivités de 4 milliards d'euros à peu près, selon la règle des tiers, et 4 milliards d'euros pour l'Etat ; différence de coût avec le projet Ouest-Sud qui a été évoqué ce soir, qui se situe à 14 milliards d'euros. Mais, dans la mesure où le financement par la billetterie sera moindre, parce que le potentiel de voyageurs est moindre, le reste à charge pour l'Etat et les collectivités va s'établir autour de 10 à 11 milliards d'euros.

Ce projet a un tel potentiel de développement pour la région Bourgogne, bien sûr, mais aussi pour la région Auvergne, qu'en tant que maire de Nevers, je considère à l'évidence que si cette région ne se développe pas, la vôtre, ma ville n'a pas de possibilités de développement.

La question que je pose à la salle, ce soir (nous sommes là dans un débat et non pas sur des positions arrêtées une fois pour toutes), est : êtes-vous certains, dans cette période de crise, que nous puissions nous permettre de faire peser un risque financier sur ce projet et au fond, de lâcher la proie pour l'ombre ? Je ne le crois pas. Je pense que nous avons vocation, dans les quatre mois du débat, à discuter, à échanger. Ne partons pas de positions définitivement arrêtées, sinon il n'était pas nécessaire d'avoir un débat !

Concertons-nous. Ma proposition est explicite à l'égard des acteurs auvergnats : que nous puissions nous voir dans les mois qui viennent pour chercher les points d'accord entre l'intérêt collectif et l'intérêt auvergnat. Je crois qu'il existe une possibilité d'accord si nous partons sur la variante Roanne, car elle a un mérite qui a été explicitement démontré : elle permet à Clermont une excellente liaison avec Paris, mais aussi une excellente liaison avec Lyon puisque celle-ci s'établit dans les mêmes temps que sur Ouest-Sud.

Mes amis, je conclus ; ne prenons pas le risque de la division, discutons et trouvons les points d'équilibre.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Marie-Hélène RIAMON, Conseillère régionale Rhône-Alpes, élue référente pour la LGV POCL : J'ai bien écouté tout ce qui a été dit auparavant et je tiens à faire part ici de la position du Président Queyranne et de l'exécutif régional. Nous n'avons aucun doute sur l'opportunité de cette ligne, et les Rhône-Alpins le savent, la saturation de la LN1 nous concerne au quotidien. Elle concerne aussi les échanges au sens le plus large qui soit, touristiques bien sûr avant toute chose en Rhône-Alpes et économiques.

Nous souhaitons que cette ligne soit d'abord aussi une opportunité pour le développement de nos territoires. C'est la position que nous avons toujours défendue avec les autres régions qui participent au Comité de pilotage national.

Pour ce faire, nous pensons que l'Ouest Rhône-alpin mérite un soutien, un support à sa redynamisation. C'est tout à fait naturellement qu'au vu de l'analyse de ces deux éléments, le doublement nécessaire de la LN1 et la desserte des territoires, que nous excluons tout scénario, qui passerait par Macon et que nous retenons, privilégiant les scénarios qui passent par l'Ouest ou le Sud, à la condition absolue que l'impact environnemental soit réellement traité dans l'ensemble de ces infrastructures. Et Rhône-Alpes parle en connaissance de cause, nous sommes des familiers des grandes infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales.

Nous savons donc aussi comment on peut réellement, avec volonté politique et financière, gérer ces impacts.

Nous voulons insister sur un point auprès de RFF. Tous ces investissements, tous ces projets, tous ces espoirs ne serviraient à rien, si le projet POCL se heurte sur la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. De l'aveu même de RFF, il manque encore des éléments pour réellement résoudre ce problème. On sait par exemple que les contraintes d'accès à Part Dieu expliquent dès aujourd'hui pourquoi il n'a pas été possible de respecter le cahier des charges du temps entre Strasbourg et Lyon, avec la nouvelle LGV. C'est pourquoi il faut d'abord et avant tout résoudre ces problèmes, et il incombe à RFF de le faire, avant d'aller plus loin.

Voilà la question et le point de vue de Rhône-Alpes.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci Madame. Sur le nœud ferroviaire lyonnais, je vais passer la parole à M. Flourens. Juste un mot, je rappelle que notre débat porte sur le projet POCL et non sur tout autre dossier, tout en sachant que le nœud ferroviaire lyonnais donnera lieu très probablement à un débat public le moment venu.

Bruno FLOURENS, Directeur régional Rhône-Alpes et Auvergne de RFF : Juste un mot sur le nœud ferroviaire lyonnais. Des études ont été menées dernièrement, sous la Présidence de Maryline Meaux, qui va rendre son rapport et donc faire des propositions. C'est un projet qu'on a pris à bras-le-corps. Effectivement, il faut s'intéresser à la ligne, pas seulement sur son tracé, mais au point d'arrivée. Je pense que ce sera évoqué lors des réunions que nous aurons à Lyon. Comme l'a fait remarquer le Président, il y aura aussi des débats très probablement sur les aménagements qu'il faudra faire sur le nœud ferroviaire lyonnais.

Michel GAILLARD : Tout à fait. Je rappelle qu'il y aura une réunion thématique à Villefranche-sur-Saône sur l'arrivée en région lyonnaise.

Michel LEBOEUF, Directeur grands projets et prospective de la SNCF : Merci Monsieur le Président. La SNCF déposera un cahier d'acteurs, qui sera débattu fin octobre. Je ne vais pas aujourd'hui exprimer une préférence pour un tracé. Je voudrais simplement insister sur les quelques points d'attention qui paraissent très importants pour la SNCF.

Nous sommes extrêmement satisfaits de ce débat public, car c'est une étape très importante d'un projet, projet que nous avons voulu, et donc un projet qui avance, et un projet que nous continuerons à vouloir dans l'avenir.

Nous voulons que ce projet ait toutes les chances. Pour ce faire, il y a effectivement quelques points de vigilance. Ce projet a deux piliers fondamentaux, et cela a été très bien exprimé par

RFF, dont je salue au passage le dossier support qui me paraît très clair, et avec lequel nous convergeons.

Un pilier d'exploitation ferroviaire et de désaturation de la ligne actuelle. On ne peut pas vouloir développer le transport ferroviaire en France avec son axe majeur saturé. Il est donc indispensable de désaturer cet axe, et ce efficacement, parce que cet axe sera dans ce projet le moteur financier. Si nous voulons ce projet, nous devons faire en sorte qu'il soit finançable. Donc, le temps de parcours entre Paris et Lyon est une variable extrêmement importante.

Le deuxième aspect est relatif à la vitesse. Les temps de parcours calculés par RFF sont relatifs à la vitesse de 320 km/h. Nous pensons que ce projet va se mettre en service en 2025, c'est-à-dire un demi-siècle après les études de conception de la première ligne. Il ne nous paraîtrait pas anormal de rouler plus vite. La première ligne a été mise en service à 260 km/h. Nous pensons qu'un saut de 100 km/h en un demi-siècle est tout à fait faisable, à 360 km/h et à ce moment-là, le gain de temps sur Paris-Lyon serait doublé. Ceci faciliterait considérablement le financement du projet.

L'autre aspect concerne l'aménagement du territoire. Sur ce point, je voudrais dire deux choses. Notre conception est que le projet ne doit pas faire de perdant et ne doit pas mettre de zone dans l'ombre. Le projet sera nécessairement un compromis, de telle façon qu'il n'y ait pas de villes qui aient une desserte moins bonne après POCL que celle qu'elles ont actuellement.

Un autre aspect, extrêmement important : nous cherchons à gagner du temps et pas seulement sur Lyon, mais aussi entre Lyon et Clermont-Ferrand, et aussi pour toutes les villes du centre de la France. Ce temps sera gagné en roulant plus vite, mais il ne faudrait pas le perdre pour aller à la gare. Nous souhaitons que dans tous les cas les gares qui sont au centre des villes continuent à être desservies. Ceci ne veut pas dire que nous sommes totalement opposés aux gares nouvelles, mais nous souhaitons que dans tous les cas, on puisse toujours continuer à desservir le centre-ville.

En dernier lieu, nous pensons que le projet est aussi une occasion d'améliorer un certain nombre de parties du réseau ferroviaire existant. Je pense par exemple à la section entre Bourges et Montluçon, qui devrait être électrifiée. C'est déjà inclus dans le projet, si j'ai bien compris, mais peut-être peut-on aller un peu plus loin. Je pense aussi qu'il faut électrifier Saint-Germain-des-Fossés – Roanne.

Nous souhaitons qu'il y ait aussi un raccordement du projet avec la ligne Paris-Clermont au niveau de Gien, afin que le réseau existant bénéficie pleinement d'une desserte en surface. Le TGV a été conçu de la sorte, comme mobile interopérable sur réseau à grande vitesse et réseau classique.

Voici les principaux points d'attention de la SNCF, et bien sûr ils seront décrits dans le cahier d'acteurs de l'entreprise.

Michel GAILLARD : Je prends une question et je passerai la parole à M. Jean-Yves Gouttebel.

M. MAQUIS, adhérent FNAUT : Je suis un ancien habitant de Valence et maintenant de Montluçon. L'écart de desserte entre Valence et Montluçon est considérable, ce sont pratiquement les deux extrêmes en France, sauf peut-être à part Aurillac.

J'ai une remarque et deux questions à soumettre. La remarque étant que c'est important d'apporter des améliorations entre Montluçon et Paris, mais actuellement pour faire Montluçon-Lyon, il faut 4 heures, sauf avec le dernier Lyon-Bordeaux, qui subsiste encore,

avec lequel il faut 3 h 15 – 3 h 30 pour parcourir 215 km. Nous espérons aussi que les axes sur Lyon seront développés pour ces villes.

J'ai deux questions pour M. Allary. Les usagers de Montluçon défendent l'axe Sud-ouest, car il est évident que c'est celui qui nous dessert le mieux. On est assez inquiet des chiffres, car ils sont toujours négatifs pour cet axe. C'est le plus cher et celui qui a le moins de voyageurs. C'est celui qui a le plus d'impacts écologiques, celui qui a le plus d'impacts humains, alors que ce sont des zones très peu peuplées. Par contre, l'impact humain présente l'avantage de passer au centre-ville d'Orléans et au centre-ville de Bourges, donc de relier directement les axes Clermont-Bourges en direct, donc aussi de faire des axes rapides entre Clermont et Bourges, et entre Clermont et Orléans. Nous sommes un peu surpris, car vos chiffres indiquent 10 allers retours par jour Clermont-Paris si l'on fait l'axe Sud-ouest, contrairement aux 12 ou 13 des autres options de trajets. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'axe Sud-ouest représente systématiquement 2 ou 3 allers retours Clermont-Paris en moins ? Sur quelle base ?

Concernant le nombre de voyageurs, nous sommes très surpris de voir qu'il s'agit de l'axe qui dessert le plus de villes : Bourges, Orléans centre, le centre de l'Allier et bien sûr Clermont-Ferrand, qui a le moins de voyageurs. Je pense que vous mettez beaucoup plus d'impacts sur les voyageurs du Sud, donc Marseille, Montpellier ou plus loin sur cet axe.

J'habite depuis 10 ans à Montluçon et je connais des gens qui n'ont jamais utilisé le train de leur vie. De Montluçon, les gens se rendent tous en voiture à Paris, car le train est très mal desservi. Avez-vous tenu compte dans vos calculs du ratio voyageurs/population ? Si vous comparez le nombre de voyageurs dans la gare de Montluçon par rapport à Vichy-Moulins, nous en avons cinq fois moins à Montluçon, car nous sommes mal desservis. Donc, c'est le diable qui se mord la queue.

(Applaudissements).

Thomas ALLARY : A mon avis, il y en a plus que deux. Vous avez quand même évoqué déjà Montluçon-Lyon. La diapositive 57 montre que, depuis Montluçon, on pourra effectivement avoir accès à d'autres villes que Paris. En particulier pour Lyon, cela va nous permettre un gain de temps de parcours particulièrement important.

Sur Montluçon-Lyon, on est effectivement aujourd'hui en 3 h, temps théorique sans arrêt, et non direct. Après, on sera en moins de 2 h 30 avec un changement à Bourges dans tous les scénarios. Vous avez d'autres exemples de villes qui seraient desservies.

A nouveau, tous les exemples que l'on a donnés avec Paris sont destinés à caractériser l'apport des scénarios. Mais, toutes les villes du territoire sont concernées, y compris entre elles.

Sur la différence entre les fréquences, le nombre d'allers retours quotidiens, permis par chaque scénario, je vais demander à Alain Chausse, notre expert trafic de vous l'expliquer précisément. Juste avant, je vais vous répondre sur la façon de construire nos études socioéconomiques. Je crois comprendre dans vos propos que vous pensez que Montluçon est pénalisée de fait par sa desserte actuelle ou le nombre de voyageurs actuellement insuffisant. En fait, le potentiel calculé dans les études socioéconomiques ne part pas de ce qui existe aujourd'hui, mais plutôt du potentiel général de déplacements qui peut exister entre deux villes, parce qu'il existe des emplois, des activités commerciales, des loisirs, en fonction des éléments que nous connaissons à l'échéance de prospective. Ensuite, nous imaginons ce potentiel de déplacement à l'horizon 2025, comment il va se répartir entre les modes en fonction des hypothèses de desserte que nous pouvons construire sur POCL, et non pas du tout en fonction de ce qui existe aujourd'hui. C'est bien le potentiel futur qui est projeté, et

c'est bien ce qui se sera possible grâce à POCL, qui ressort des études socioéconomiques, ce n'est pas basé sur la répartition modale actuelle.

Pour expliquer la politique de desserte, je souhaiterais que l'on s'appuie sur la diapositive N°23.

Alain CHAUSSE, en charge des études de trafics et des études économiques sur le projet POCL à RFF : Vous vous interrogez sur le nombre de fréquences, en fait sur la relation plutôt Paris-Clermont qui est différente selon les scénarios étudiés. Le nombre de trains au sein d'une desserte est établi en fonction du potentiel de gens qui peuvent être desservis par la fréquence de trains. Dans le scénario Ouest, on a la possibilité d'enchaîner le plus de villes possible et ainsi de mettre beaucoup plus de fréquences sur la relation Paris-Clermont. Dans cette situation, on enchaîne toutes les villes : Bourges, Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand. Ainsi, on a un fort potentiel de populations qui vont se déplacer et on peut mettre plus de trains, comme c'est le cas ici, et on en a donc 13.

Dans la configuration Ouest-Sud, la desserte de 5 villes est scindée en deux missions. On ne peut pas les desservir toutes ensemble, et on est donc obligé de les partager. De fait, on met moins d'allers retours sur Paris-Clermont, pour en mettre quatre autres qui vont donc desservir Nevers et Moulins.

Dans le scénario Médian (solution 3), on arrive sur cet axe à enchaîner 4 des villes (Nevers, Moulins, Vichy et Clermont), et donc à avoir une solution plutôt intermédiaire de 12 allers retours.

Ce sont des hypothèses d'études basées sur les potentiels de déplacements et de trafics, et sur la possibilité d'enchaîner plusieurs villes en fonction de l'option de passage et du scénario décrit.

Michel GAILLARD : Juste pour clarifier ce point, si je comprends bien, là on ne parle pas de 13 allers retours par jour en 2 h pour Clermont. On est bien d'accord !

Thomas ALLARY : M. Le Président, permettez-moi une réponse rapide.

Michel GAILLARD : Très rapide, car l'heure avance et d'autres personnes doivent intervenir.

Thomas ALLARY : Le nombre d'allers retours quotidiens que l'on vient de voir correspond au potentiel de desserte. Il est donc effectivement le même dans tous les cas. Les temps de parcours que nous indiquons sont des temps de parcours sans arrêt, car ce sont les seuls que nous savons aujourd'hui modéliser et comparer entre scénarios.

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Monsieur le Président, je vis ce soir l'ouverture de ce débat public comme un grand moment, nous l'attendions avec impatience, car nous y travaillons maintenant depuis trois ans. Effectivement, c'est une étape très importante dans ce long trajet qui, nous l'espérons, doit nous conduire au passage du TGV dans nos territoires, plus exactement à la desserte de nos territoires par le TGV. L'originalité de notre travail, que nous avons mené depuis trois ans, c'est que nous menons une démarche collective, dans la continuité de nos engagements, pris à Clermont-Ferrand en décembre 2008, réaffirmés à Roanne en octobre 2009, nous sommes aujourd'hui 12 collectivités d'Auvergne et de Rhône-Alpes à porter le même message. Prochainement, nous publierons à ces 12 collectivités un cahier d'acteurs, rédigé par 7 agglomérations, 3 départements, 2 régions. C'est l'originalité de notre démarche commune, et je crois que cela aussi en fait notre force.

Effectivement, collectivement, nous affirmons notre intérêt pour quatre grandes fonctionnalités : l'accès au Grand Paris, l'accès au centre de Lyon et à son aire métropolitaine, au hub aérien à la connexion au réseau européen de grande vitesse, à l'ouverture sur la façade atlantique.

Les 12 collectivités solidaires sont donc attachées à concevoir la LGV POCL comme un outil d'aménagement du territoire. À ce titre, la ligne devrait être réalisée en pleine cohérence avec les réseaux TGV et TER existants et à venir, et permettre des échanges multimodaux au sein de gares existantes ou nouvelles.

Ce projet constitue en effet une opportunité historique de réaliser une infrastructure, dont les collectivités attendent qu'elle concilie l'affirmation d'un réseau entre les aires métropolitaines de Clermont et de Lyon Saint-Étienne, l'aménagement du territoire en desservant des territoires jusqu'alors ignorés ou mal desservis par la pertinence socioéconomique, grâce à un itinéraire compétitif entre Paris et Lyon, donnant accès aux Alpes et à la Méditerranée.

Ensemble, nous exprimons notre volonté de développer une desserte ferroviaire, attractive entre Lyon et Clermont. La desserte des agglomérations de taille moyenne, telles que Montluçon, Moulins, Roanne, Vichy, l'amélioration de la desserte à grande vitesse de Saint-Étienne.

Nos territoires, Monsieur le Président, représentent plus de 3,5 millions d'habitants, 1,5 millions d'emplois, près de 280 000 entreprises. Les agglomérations de la Loire et d'Auvergne ont besoin de liaison ferroviaire rapide avec la métropole lyonnaise. Celle-ci a également besoin de rééquilibrer son développement à l'ouest. Face à ces enjeux communs, l'union fait la force. Les territoires du cœur de France et du Massif central ne doivent plus être mis de côté par le réseau ferré français de la grande vitesse. Le débat public sur le projet POCL doit donc intégrer pleinement l'aménagement et le développement des territoires, comme des critères déterminants d'analyse des scénarii.

Je finirai par un témoignage personnel. J'ai quitté Roanne ce matin à 5 h 00, après 1 h 30 de voiture, j'ai pris le TGV pour aller à Paris et je suis revenue en 3 h 30 à Clermont-Ferrand. Je dois dire que la grande vitesse facilitera, comme à d'autres, notre vie d'élus.

Michel GAILLARD : Je propose de donner la parole à M. Jean-Yves Gouttebel, Président du Conseil général du Puy-de-Dôme et ensuite à M. André Marcon, avant de reprendre l'échange avec la salle.

Jean-Yves GOUTTEBEL, Président du Conseil général du Puy-de-Dôme : Monsieur le préfet, Monsieur le Président de la commission du débat public, Monsieur le Président de réseau ferré de France, Mesdames et Messieurs les élus, et vous êtes nombreux, Mesdames Messieurs, j'ai l'impression ce soir de faire un grand saut dans l'histoire. Depuis un de mes illustres prédécesseurs, le duc de Morny qui a été un grand partisan du chemin de fer sous le second empire, qu'il avait d'ailleurs largement contribué à installer, ou plus récemment, depuis que François Mitterrand au milieu des années 80 est venu inaugurer l'électrification de la ligne de chemin de fer Paris-Clermont ; depuis, on avait le sentiment que la SNCF avait disparu ou avait abandonné nos territoires.

Le débat, qui nous réunit, comporte deux enjeux : enjeu de transport et de désenclavement pour notre territoire, mais aussi enjeu du développement territorial, d'aménagement du territoire, comme cela a été dit. Si le TGV arrive et pénètre le Massif central, c'est sans doute une condition nécessaire d'un développement économique, mais elle n'est pas suffisante car il faut aussi derrière une volonté politique, chacun le sait ici.

Cette rencontre étant minutée, vous me permettrez d'aller directement à l'essentiel. Le Conseil général du Puy-de-Dôme soutient naturellement le projet qui permet une connexion

de Clermont-Ferrand et du Puy-de-Dôme au réseau TGV. L'enjeu n'est pas uniquement, et ceci a été dit aussi, de doubler la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, mais d'aménager le territoire national en irriguant une partie du centre de la France, resté jusque-là à l'écart des réseaux TGV.

Il est amusant, et je vous invite à le faire, de superposer deux cartes de France, celle des autoroutes il y a 35 ans et celle des TGV actuels, et vous verrez que le Massif central dans les deux cas a été contourné. Les autoroutes sont enfin arrivées, plusieurs l'ont évoqué tout à l'heure, avec le plan autoroutier Massif central. Nous espérons que le TGV arrivera aussi dans le Massif central, et nous sommes ici pour cela. C'est effectivement un handicap considérable aujourd'hui. Lorsqu'on regarde le territoire français, et plus particulièrement Clermont-Ferrand, nous sommes une des seules capitales régionales à être écartées du réseau TGV. Donc, nous avons l'espoir de le voir arriver.

Si nous faisons une carte des isochrones, ceci aboutirait à placer Clermont-Ferrand au sud de Marseille ; c'est peut-être effectivement une forme de promotion. Le raccordement au réseau TGV est vital pour l'attractivité du Puy-de-Dôme et pour la compétitivité de ses entreprises. Je pense bien sûr aux grandes entreprises, Michelin, Limagrain, Volvic, Alcan, Aubert & Duval, et d'autres solidement ancrées dans notre département, mais je pense aussi aux entreprises susceptibles de venir s'installer. Ce raccordement constitue un enjeu majeur, je le disais en termes d'aménagement du territoire, non seulement il rapproche Clermont-Ferrand et le Puy-de-Dôme de Paris et de la région Île-de-France, mais il ouvre également de nouvelles et nombreuses perspectives de partenariat avec la région lyonnaise, et nous raccorde avec les grands axes de développement européen. Partenariat dans des domaines aussi divers que l'industrie, l'enseignement supérieur, la recherche, la santé et la culture.

Parmi les différentes options qui sont présentées, vous l'imaginez bien et nous sommes là pour discuter, notre préférence va vers le scénario Ouest-Sud. En effet, pour nous, c'est le seul qui permette à la fois de relier Clermont-Ferrand à Paris en 2 h 00, et à Lyon en 1 h 15. Au-delà d'une 1 h 15, pour le temps de trajet pour Lyon, le train ne serait pas compétitif par rapport à l'autoroute, une fois le barreau de Balbigny mis en service, et le report modal escompté ne se réaliserait pas. Le scénario Ouest-Sud est par ailleurs celui qui positionne la gare nouvelle au plus près de Vichy, donc de Clermont-Ferrand. Il est essentiel que la bretelle de raccordement entre Clermont et la ligne à grande vitesse soit la plus courte possible. Moins les TGV circuleront sur la ligne traditionnelle, plus ils seront performants en termes de confort, de régularité et de respect des horaires. Nous voyons tous les jours avec le TéoZ les inconvénients qu'il y a à faire du neuf partir du vieux. Il ne faudrait pas renouveler avec le TGV sur cette portion de ligne l'expérience malheureuse du TéoZ. Encore une fois, plus l'utilisation de la ligne traditionnelle sera limitée, plus nous aurons la garantie d'un service de qualité.

Cela dit, dans le meilleur des cas, la gare de raccordement se situera à une soixantaine de kilomètres de Clermont-Ferrand. Le projet doit donc impérativement englober la modernisation, même si elle est engagée aujourd'hui, de la ligne existante entre Clermont-Ferrand et Vichy. Il y a des améliorations avec la suppression de passages à niveau, mais il y a également un très gros investissement à faire pour supprimer ou abandonner ou dévier le tunnel de Randan. Au pire, cette modernisation doit être concomitante à la construction de la ligne à grande vitesse et au mieux elle peut être engagée dès maintenant et anticiper la ligne grande vitesse.

En tout état de cause, cette modernisation doit faire partie intégrante du projet, et son financement ne doit pas être reporté, même si elles y participent, intégralement sur les collectivités locales. Si tel n'était pas le cas, il serait un peu abusif de continuer à dénommer Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Mesdames et Messieurs, et dans la présentation qui a été faite précédemment, on a vu au fond deux problématiques qui s'affrontent, mais il faudra bien arriver à faire qu'elles se rejoignent. Il y a une problématique commerciale, que l'on peut comprendre, mais aussi une problématique d'aménagement du territoire, qui est essentielle pour nos territoires, faute de quoi nous irons vers une marginalisation. Il faut donc que nous puissions continuer à avancer dans ce débat, à essayer de progresser et à faire en sorte que ces deux problématiques essaient de se rejoindre.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le Président, je vous propose que M. Marcon, au nom des chambres consulaires, intervienne.

André MARCON, Président de l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI) : Bonsoir à tous, je ne saluerai pas individuellement et je vais essayer d'être bref, car vous avez déjà entendu pas mal de discours. Je voudrais dire d'abord combien nous sommes heureux, car nous avons l'impression que le graal est à portée de main, nous qui attendons depuis si longtemps le TGV traversant l'Auvergne : il y a eu des projets, des tracés. Nous étions il y a quelques années en peine de voir arriver ce TGV, et même, nous pensions que nous ne le reverrions jamais. Or, nous avons bénéficié de cet enjeu assez exceptionnel qui était le doublement de la ligne Paris-Lyon. Si nous ne le n'avions pas eu, je crois que nous ne parlerions pas aujourd'hui des lignes à grande vitesse traversant notre territoire. Donc, il faut savoir saisir cette chance.

Les socioprofessionnels que je représente ont déjà bien travaillé sur ce sujet et sont bien sûr des militants enthousiastes de cette nouvelle LGV. Pourquoi ? Tout simplement car cette LGV est pour nous un outil assez exceptionnel pour la compétitivité de nos entreprises. Bien sûr, les éléments de la compétitivité des entreprises sont de nombreuses natures, mais l'attractivité des territoires est un atout tout à fait essentiel. J'étais hier dans l'Est, j'ai moi aussi pris le TGV et pas seulement pour voir le succès de la ligne TGV entre Paris et Strasbourg, mais pour constater bien sûr avec mes amis consulaires combien les villes de Nancy et Metz avaient bénéficié de cette ligne TGV, même si elles ne sont pas directement sur la ligne centrale. Je suis allé aussi voir mes amis des Vosges, territoire tout à fait semblable au Massif central, et les Vosgiens m'ont dit bien sûr qu'ils n'avaient pas vu fleurir les entreprises, la ligne TGV est quand même relativement récente, mais une valorisation de leur territoire, une ouverture, une modernité, de l'espoir dans le futur.

Systématiquement, nous les industriels quand nous allions présenter nos collections sur Paris, il fallait nous déplacer et maintenant nos clients demandent à venir nous voir, car il y a le TGV. Ce faisant, ils viennent dans nos entreprises. Ils en découvrent la qualité ils se disent que finalement nos territoires sont assez proches de la région parisienne. C'est cela le mouvement d'affaires et c'est pourquoi nous sommes tellement engagés.

Les enjeux ont été donnés et expliqués par les uns et les autres de l'aménagement du territoire. Bien évidemment, l'aménagement du territoire par cette ligne LGV va être tout à fait important, si nous réussissons bien les interconnexions et les cadencements de ces interconnexions ; c'est-à-dire que chaque ville de notre territoire puisse être reliée à cette LGV, et que l'on ne soit pas seulement sur du Paris-Lyon, pour nous c'est l'ouverture à travers Paris à Nantes, à Strasbourg, à Lille ou à Bruxelles, et à travers Lyon bien sûr à l'Italie, mais aussi à la Méditerranée. Ces enjeux sont extrêmement intéressants. Mais, c'est quand même un petit souci. Nous défendons tous nos territoires et nos enjeux, nous privilégions un scénario dès le début du débat. Nous devons nous écouter les uns les autres, car si nous montrons uniquement des positions personnelles, nous risquons peut-être de perdre la LGV. Je ne voudrais pas être un oiseau de mauvais augure, mais je crois qu'il faut bien poser cet enjeu, à savoir réussir cette LGV, et pour ce faire il faut parler.

Cette LGV doit avoir une acceptabilité environnementale, mais aussi une acceptabilité économique en termes de flux (la Gare d'Austerlitz n'est pas la gare la plus extraordinaire de Paris, c'est déjà un petit écueil), également une acceptabilité financière. C'est au travers de ces trois éléments qu'il faudra prendre nos décisions. Pour la part des socioprofessionnels, je souscris bien évidemment à tout ce qui a été dit par Jean-Bernard Devernois et je réunirai très prochainement l'ensemble des consulaires sur les quatre régions concernées pour qu'ensemble nous puissions prendre une position de bon sens.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le Président, Monsieur le Ministre.

Serge LEPELTIER, Maire de Bourges ancien Ministre de l'écologie et ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique : Merci Monsieur le Président. Je ne vais pas m'exprimer en tant que maire de Bourges aujourd'hui, je le ferai dans ma ville pour parler notamment des tracés, mais en tant qu'ancien Ministre de l'écologie et aujourd'hui en tant qu'ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique. Aujourd'hui, l'enjeu de nos sociétés est en fait de réconcilier écologie et économie. Les lignes à grande vitesse sont au cœur de cette nécessité, car en termes d'écologie l'objectif majeur aujourd'hui doit être ce transfert de la route, de l'avion vers le rail pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. C'est fondamental. C'est le TGV qui peut le permettre, car on sait que ce transfert ne se fait que grâce à la vitesse, à condition bien sûr qu'il y ait une interconnexion avec le réseau classique, et que ce dernier soit de qualité.

Le deuxième objectif porte sur l'économie. Toute l'histoire de l'économie du monde depuis deux siècles montre qu'il n'y a pas de développement économique sans développement des échanges. Pour avoir 3 % de croissance économique, vous avez environ 4 à 5 % de développement des échanges. Si vous ne permettez pas un développement des échanges, vous ne permettez pas un développement de l'économie. Si nous voulions développer nos territoires, et Dieu sait si certains de nos territoires sont en difficulté, il faut développer cette attractivité grâce au développement des échanges. Là, c'est vraiment par la ligne à grande vitesse. La France a pris cet avantage il y a 30 à 40 ans que l'on constate d'ailleurs par rapport à d'autres pays, donc faisons en sorte que nos régions en bénéficient.

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le Ministre, Monsieur le Ministre.

Pierre-André PÉRISSOL, Maire et président de la communauté d'agglomération de Moulins, ancien Ministre : Merci Monsieur le Président, mes chers amis, je vais essayer de partir des éléments qui peuvent nous réunir. Qu'est-ce qu'on veut tous ?

D'abord, avoir la ligne à grande vitesse et l'avoir le plus vite possible. Je vous le dis, même si on essaie toujours de mettre cela de côté, il n'est pas vrai que le coût du projet et le nombre des voyageurs qui l'emprunteront sont indifférents. Mes chers amis, la loi du Grenelle a prévu un premier paquet, avant tout, c'est-à-dire avant que l'on puisse commencer notre ligne à grande vitesse, soit 75 milliards d'euros sur les 10 lignes avant la nôtre. Donc, si l'on alourdit le coût de la ligne, en choisissant le projet le plus cher et le projet comportant 25 % de voyageurs en moins, non seulement on n'avancera pas pour entrer dans le premier paquet, mais on reculera ; a fortiori, si l'on choisit un tracé qui a un impact sur des zones écologiques sensibles les plus fortes.

Deuxième point qui nous réunit, on veut que nos territoires soient les mieux desservis possible. Il y a un risque, si l'on voit un tracé qui passe près de son territoire, on pense que l'on sera bien desservi. Ce qui compte c'est qu'un train s'arrête et qu'il aille sur Lyon ou sur Paris le plus vite possible. Sur les temps de transport à 5 mn près, c'est à peu près équivalent. Sur le nombre et la fréquence d'arrêts, donc de desserte, ce n'est pas du tout équivalent. Il n'est pas équivalent pour Moulins d'avoir 2 trains qui s'arrêtent ou d'en avoir 7. Ce n'est pas

pareil pour Clermont d'en avoir 10 ou d'en avoir 12 ou 13. C'est la desserte qui importe et non de voir un tracé qui passe près de chez soi. On n'est pas là pour voir passer des trains mais pour monter dedans.

Le troisième point qui nous réunit, c'est d'avoir la meilleure desserte moyenne de toutes nos agglomérations. Même si c'est légitime, on doit défendre l'ensemble des territoires pour défendre la ligne. Donc, on n'a pas à défendre ce qui est le mieux pour sa ville, mais pour l'ensemble du territoire.

Je souhaite que l'on n'oppose pas une partie de l'Auvergne à une autre, comme je souhaite que l'on n'oppose pas l'Auvergne à d'autres régions. Je suis ravi que l'on ait ce soir un représentant de la Bourgogne. Je vous rappelle quand même que la Bourgogne sera essentielle - et je m'adresse aux Roannais - pour lâcher la variante par Macon, et parce qu'elle aura mieux desservi Nevers, de se ranger avec nous sur Roanne. De la même manière que l'on aura besoin de la Bourgogne pour contribuer au plan de financement des collectivités locales, dont je rappelle que si l'on a plus à donner, qu'il y a moins de voyageurs, que cela coûte plus cher, et si l'on a moins de contributeurs, cela ne marchera pas.

Quatrième objectif : voir loin, très loin, très très loin. On dit qu'il faut s'interconnecter avec la ligne grande vitesse centre Europe Atlantique. Je suis un maire, et je ne suis pas le seul, victime et qui ai attendu des dizaines d'années pour avoir la route centre Europe Atlantique.

Avant nous, il y a 75 milliards. On est dans le deuxième paquet qui consacre 25 milliards d'euros. Vous voyez ce que représente 100 milliards (100 % de la dette nationale).

Mes amis, la ligne à grande vitesse centre Europe Atlantique, c'est très bien. Je veux bien que l'on rêve sur le 22^{ème} siècle. Je suis désolé de vous le dire, je veux aussi qu'on ne rate pas le train du 21^{ème} siècle, et c'est pourquoi je ne viendrai pas aujourd'hui en vous disant qu'il faut tel tracé et que tous les autres sont mauvais. Ce n'est pas ainsi que l'on attaque un débat, on vient pour se parler, échanger des arguments. Aujourd'hui, je pense et je l'assume que le tracé Est ne participe pas au développement du territoire. En tant que citoyen auvergnat, je crains qu'on lâche la proie pour l'ombre (et je ne sais d'ailleurs pas qu'elle serait la proie), mais en tout état de cause je pense que nous prenons le risque de ne pas l'avoir, en tout cas de l'avoir très tard. En revanche, nous sommes très ouverts avec d'autres maires pour écouter, à partir de deux scénarii qui nous semblent apporter à tous nos territoires un maximum d'intérêt, et en fonction du débat de se positionner pour des scénarii, dont je souhaiterais qu'ils soient pris en compte. Ce sont ceux qui desservent en moyenne tous nos territoires.

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le Ministre, Monsieur le maire de Clermont.

Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand, Président de la communauté de communes de l'agglomération clermontoise : Nous ne sommes pas là pour démolir tel ou tel projet, ce n'est pas le jour et ce n'est pas ainsi que l'on peut travailler.

Je voudrais rappeler que c'est à la demande des élus d'Auvergne et des maires des grandes villes d'Auvergne qu'a été remis, ce qui n'était pas prévu à l'origine sur la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, le projet de Clermont-Lyon, c'est-à-dire inclure la liaison Clermont-Lyon. C'est un sujet de satisfaction qui n'est pas dû au hasard. Les échanges économiques entre Clermont et Lyon sont quatre à cinq fois supérieurs à ce qu'ils sont avec Paris. Avoir oublié au départ cette liaison lyonnaise me paraissait quand même une grave erreur. Les choses sont réparées.

Non seulement il y a des liaisons économiques fortes avec la région lyonnaise, mais il y a des concentrations culturelles, du travail de recherche scientifique, des travaux de recherche technique et de développement technique et industriel qui se font entre Lyon et Clermont.

Cette liaison était donc indispensable, les scénarios proposés sont là-dessus tous d'accord pour nous mettre à des temps convenables.

Je voudrais néanmoins rappeler quelques chiffres. L'agglomération clermontoise est dans le top 20 des agglomérations françaises. La plaque urbaine clermontoise se trouve dans un rayon d'une demi-heure autour du centre-ville de Clermont, où se retrouvent 500 000 habitants. C'est le centre urbain en 12^e position en France. Donc on ne peut pas négliger cela et ce Centre doit être desservi convenablement, et de manière suffisamment proche. Je dis cela car il faut impérativement que nous nous mettions à travailler tous ensemble. Aujourd'hui, après m'être concerté avec le Président du Conseil régional, Jean-Yves Gouttebel, nous avons tous abouti à la conclusion que pour nous la meilleure desserte pour desservir cette plaque urbaine de Clermont, c'était évidemment le tracé Ouest-Sud. À partir de là, il ne s'agit pas de démolir d'autres trajets et dire qu'ils ne valent rien, mais nous devons quand même faire valoir cette proposition, sur laquelle - et le débat est fait pour cela - nous allons pouvoir travailler.

Cette plaque urbaine est aussi en plein développement, c'est le moteur du Massif central. René Souchon l'a dit, Jean-Yves Gouttebel aussi. Cette plaque urbaine (Clermont, Riom, Vichy et même Issoire) a des projets. Elle a élaboré des schémas de cohérence territoriale qui démontre que, même à l'ouverture en 2025 si les choses se passent bien, il y aura beaucoup plus de population, encore plus de dynamisme qu'aujourd'hui. Nous aurons largement dépassé les 35 000 étudiants, très largement dépassé les 6000 chercheurs et aussi d'autres grandes entreprises qui doivent venir s'installer. Cela entre dans un schéma de cohérence territoriale qui est en train d'être adapté.

Je me pose la question de savoir si ce schéma de cohérence territoriale a bien été pris en compte. Il y a un schéma de cohérence sur le Grand Clermont, sur Vichy et sur l'ensemble de cette plaque urbaine. Il y avait des développements à prévoir. Le TGV roulera peut-être en 2025, mais il devra aussi satisfaire aux conditions de 2050 et même au-delà, car j'espère qu'il durera plus de 50 ans. Il faut prendre tout cela en compte avant de prendre des décisions hâtives, cela exige que nous parlions tous ensemble sans exclusive.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le Maire.

Jean-Louis CAMUS, FNAUT : Sur la saturation de Paris-Lyon, la détérioration des relations veut faire un passage obligé par Paris. On a entendu tout à l'heure un Roanne-Montluçon par Paris, il y a aussi Limoges-Lyon par Paris, Bordeaux-Lyon par Paris étant donné que la relation Bordeaux-Lyon ne cesse de se détériorer en temps de parcours et en fréquence.

Sur les études économiques des tracés, je crains que l'on parte sur des données fausses. A priori, la desserte côté Ouest en partant de Vierzon s'arrête à Châteauroux avec considération de la réalisation antérieure du barreau Limoges-Poitiers. Est-ce simplement une hypothèse d'école de considérer qu'il n'est pas du tout certain qu'il soit fait ? Ne pourrait-on pas étudier les temps de parcours Paris-Limoges en se raccordant à Vierzon sur la ligne actuelle POLT ? Cela amènerait énormément de voyageurs, tout le bassin de Limoges, le bassin de Brive et même aussi sur Cahors.

D'un autre côté à Montluçon, et c'est bien qu'il y ait un débat à Guéret, la potentialité de voyageurs de Guéret, d'un autre côté les lignes délaissées en particulier sur Ussel sont prises en compte, ce n'est peut-être pas énorme, mais cela améliore quand même la rentabilité. Ces données pourraient-elles être prises pour avoir d'autres données économiques, qui me sembleraient plus objectives ? Si par hasard, le barreau Limoges-Poitiers ne se faisait pas, on

réaliserait globalement 2 milliards d'économies qui viendraient en déduction du montant des travaux à réaliser sur le tracé Ouest-Sud.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci, quelques éléments de réponse.

Thomas ALLARY : Sur la problématique Poitiers-Limoges et de ce que l'on considère dans nos études socioéconomiques, il est important de voir que RFF ne décide pas du cadre dans lequel il intervient. Ce cadre a été fixé par le législateur et la politique nationale des transports définie par le Parlement. La loi Grenelle prévoit effectivement la réalisation du projet Poitiers-Limoges avant la réalisation de POCL. Elle ne le prévoit pas dans un esprit de concurrence par rapport à POCL. Le projet Poitiers-Limoges a des objectifs complètement différents de Paris-Orléans-Clermont-Lyon, c'est la desserte de Limoges d'une part et l'ouverture du Limousin vers la façade Atlantique d'autre part. On n'est pas du tout dans deux projets de même nature. Il est tout à fait logique d'une part et cohérent d'autre part en termes d'études socioéconomiques d'intégrer effectivement l'existence du projet Poitiers-Limoges d'ores et déjà dans les études socioéconomiques de POCL.

Concernant le fait d'aller rechercher l'impact socioéconomique de certaines villes, et vous avez cité Guéret et Ussel, ce type de déplacement pourra exister en correspondance, on n'est pas dans une desserte directe via le TGV. Donc, ce sont des impacts qui ne sont pas pris en compte en termes socioéconomiques. Je fais une hypothèse d'école, qui n'est pas réelle en termes méthodologiques, on n'est pas du tout à l'échelle de faire varier les résultats socioéconomiques. Ce sera quelques milliers voire dizaines de milliers au grand maximum de voyageurs concernés par rapport à des potentiels que l'on essaie d'évaluer de plusieurs millions de voyageurs annuels. Donc, on n'est pas du tout dans le même ordre de grandeur.

Antoine ESTIENNE : Je suis Giennois de naissance, Clermontois de cœur. Je voulais poser une question justement au sujet de la ville de Gien, qui n'est mentionnée nulle part sur les différentes options de tracés, alors même que le tracé Médian et que le tracé Est passent par le territoire de la ville de Gien ou à très grande proximité. Pour ceux qui ne la connaissent pas, c'est une ville qui est pratiquement de la taille de Moulins (17 000 habitants) et a un potentiel d'environ 30 000 usagers potentiels du train. Elle est très inquiète de son avenir en matière ferroviaire. Depuis les années 20, elle a été totalement abandonnée par la SNCF ou presque, il ne nous reste plus qu'une seule ligne passant par Gien, alors que c'était un très gros nœud ferroviaire à la fin du XIXe siècle. C'est une ligne qui la relie encore à Paris, mais c'est relativement fragile.

Les Giennois sont extrêmement inquiets, ils aimeraient avoir des réponses sur ce que projette de faire la SNCF. Si ce projet TGV ne devait pas passer par Gien, et surtout s'y arrêter car c'est la grande inquiétude, quelles sont les alternatives prévues ? Quel sera le devenir de la ligne Paris-Nevers notamment ? Il est absolument inconcevable de laisser un territoire comme Gien complètement à l'écart, comme il l'est d'ailleurs depuis très longtemps, puisque l'on est à un carrefour, dans les marges inférieures du département du Loiret et de la région Centre.

Une autre question concerne le coût du billet sur cette ligne TGV. Je regardais à tout hasard le site d'Air France cet après-midi, qui propose depuis peu des destinations à moins de 55 €, depuis Paris vers la province. Clermont-Ferrand en fait partie, à 51 € l'aller, ce qui est déjà pratiquement inférieur au prix du billet actuel de train entre Clermont et Paris. Quid de l'intérêt d'une ligne à grande vitesse si elle ne peut pas défier l'air ?

Michel GAILLARD : Donc, deux questions.

Thomas ALLARY : Effectivement, deux questions totalement différentes, la première portant sur la prise en compte de Gien dans le projet et la desserte.

En termes de desserte par la ligne à grande vitesse, c'est quelque chose qui n'a pas été prévu, que les différents scénarios n'ont pas intégré jusqu'à présent. J'avoue que c'est la deuxième fois qu'on l'entend lors de cette réunion. C'est quelque chose que l'on retient et que l'on peut très certainement regarder.

Il est bien prévu dans le projet de maintenir la desserte actuelle existante, aujourd'hui Nevers est reliée depuis Paris par deux types de trains, des trains directs les TéoZ (Paris-Nevers) et des Corail Intercité, qui s'arrêtent dans des villes intermédiaires dont Gien. Cette desserte par les Corail Intercité serait maintenue telle qu'elle existe aujourd'hui.

Concernant la problématique générale du coût du billet, la question pourrait s'adresser aux transporteurs. Aujourd'hui, ils ne sont pas en mesure de savoir quelle politique commerciale ils mettront en œuvre en 2025. Dans nos études, nous avons donc intégré des hypothèses. Celles-ci intègrent de fait une augmentation du prix du billet, car le service qui serait offert demain sur la ligne à grande vitesse ne serait pas le même qu'aujourd'hui en termes de vitesse évidemment, de confort, de régularité et de fiabilité. Tout cela a un coût d'investissement, puis de fonctionnement.

Donc, des hypothèses sont prises correspondant à une valorisation à la minute gagnée : environ 0,13 € d'euros la minute gagnée pour vous donner une idée. Plutôt pour donner une idée concrète, on peut regarder sur Paris-Clermont, cela veut dire en moyenne évidemment une augmentation du prix du billet de 9 à 10 € par rapport à ce que l'on peut connaître aujourd'hui. Cette est une illustration de l'hypothèse.

Michel GAILLARD : Avec toute la prudence qui s'impose, étant donné l'échéance lointaine. Monsieur Leboeuf voulait réagir très rapidement, car on ne peut prévoir les prix du billet SNCF en 2025 !

Michel LEBOEUF : Je voulais juste réagir sur la comparaison du prix du billet ferroviaire avec le prix du billet d'Air France, voire d'autres compagnies aériennes. Il ne faut pas confondre le prix d'appel et ce que paie en moyenne le client. La SNCF sait aussi faire des petits prix qui sont beaucoup des petits que les petits prix d'Air France !

Michel GAILLARD : Précision utile.

Je voudrais juste rappeler que les interventions étaient prévues en trois minutes, car il y a une gestion un peu délicate des interventions des élus.

Jean-Michel GUERRE, Président de la Communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier : Je vais essayer de prendre compte, Monsieur le Président, votre observation judicieuse. Je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit sur les questions générales d'aménagement du territoire, mais il est certain que l'on ne peut pas opposer aménagement du territoire et image exclusivement commerciale entre Paris et Lyon, et qu'il faut bien penser aux deux ainsi pour l'équilibrage de ce projet.

Je voudrais faire remarquer, et je pense que cela a été dit, que la carte du fer en France s'est toujours faite en étoile à partir de Paris. Il est bon de penser au Massif central, de penser à l'Auvergne, de penser au Limousin, de penser à tous ces territoires qui sont quand même en déshérence par rapport au reste de la France et au reste de l'Europe.

Je suis Président d'une agglomération qui est un peu située à la croisée des chemins dans cette affaire, et qui a bien de la chance, puisque l'Allier, l'Auvergne, Clermont-Ferrand, la plaque urbaine sur laquelle nous nous situons d'une manière résolue, Montluçon, Moulins, Nevers sont pas loin, ni Roanne avec lequel nous travaillons aussi.

Quand nous avons réfléchi à ce débat public, nous nous sommes demandé quand prendre position : avant, pendant ou après le débat public ? Ma position a été très simple, s'il y a un débat public, il faut que les collectivités, en tout cas ceux qui les représentent, prennent position au démarrage du débat public. Voilà telle est mon attitude, c'est logique. Même si les positions ne sont pas destinées à être figées *ad vitam aeternam*, on est intelligent, on peut évoluer, mais en tout cas il faut s'exprimer. On ne peut pas dire que l'on verra plus tard quand tout sera fini, sinon des trains passeront effectivement ailleurs et les décisions seront prises par d'autres.

La deuxième chose qui nous a fait nous positionner, et je ne vous cacherais pas être pour le tracé Ouest-Sud, c'est la question de la gare nouvelle ; sujet qui n'a pas été très bien développé aujourd'hui. Une gare nouvelle dans un département comme l'Allier au nord de la plaque urbaine, Clermont-Vichy, est un élément de développement économique considérable, si on sait l'anticiper. Cela se travaille, c'est intéressant pour Moulins, pour Vichy et également pour Clermont-Ferrand et aussi pour Roanne. C'est donc un élément de développement territorial fondamental pour l'ensemble d'un secteur géographique comme le nôtre.

C'est justement sur ces éléments que nous pensons, en l'état actuel de la réflexion, que le tracé Ouest-Sud qui a notre préférence, même si encore une fois on peut au fur et à mesure des évolutions, au fur et à mesure des idées, au fur et à mesure de ce qui se dira, évoluer car nous ne sommes pas figés sur des positions arrêtées *ad vitam aeternam*. Bien évidemment, l'essentiel étant que cela puisse se faire.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci Monsieur le maire.

Thierry JACCAUD : Je voulais simplement pour rebondir sur ce qui a été dit à plusieurs reprises, à savoir que le 4 octobre 2011 était une date historique, mais d'après moi peut-être pas pour les raisons qui ont été avancées, peut-être par l'ouverture de ce débat mais tout simplement car c'est le jour de la mort de la banque Dexia. Le ministre de l'économie a garanti que les 70 milliards d'encours des collectivités seraient garantis. Mais quand même, Dexia est morte aujourd'hui.

On nous abreuve tous les jours depuis des mois que la faillite de la Grèce est imminente, quand on voit la dette de la France (1500 milliards d'euros) et que l'on veuille aujourd'hui rajouter 10 à 15 milliards d'euros de dettes supplémentaires, ce débat me paraît complètement surréaliste.

J'ai aussi entendu que cette idée du TGV avait été lancée dans les années 1980. Effectivement, le contexte financier n'était pas le même dans les années 80 qu'aujourd'hui. Le contexte financier réel, de la crise bien réelle, Dexia est morte aujourd'hui, est tout à fait différent. Des réflexions internationales et nationales ne prennent pas en compte sur notre sujet des TGV cette nouvelle dimension financière. J'en citerai seulement deux, « Vie Économiste » (hebdomadaire libéral bien connu, de référence au niveau international) a pris position début septembre contre le développement de nouvelles lignes TGV avec un argumentaire très développé et concluant que les inconvénients étaient largement supérieurs aux avantages. Le Député Mariton, libéral aussi, dit en substance la même chose.

J'ai quelques petites questions. Dans les tableaux très intéressants, qui nous ont été présentés par M. Allary de comparaison des différents scénarios, il manque juste une colonne de comparaison avec l'amélioration de l'existant. Comment voulez-vous sinon que l'on réponde à la question de l'opportunité ou non du projet ? Comment voulez-vous que l'on choisisse, si vous ne mettez pas cette colonne ? Cela me paraît fondamental et c'est une question à laquelle j'aimerais bien avoir des réponses.

La première carte des nouveaux TGV, que vous nous avez présentée tout à l'heure, montre un doublement de la ligne Paris-Lyon en passant par Dijon. Le trait figure, donc on peut déjà passer. La ligne POCL serait un triplement de la ligne, déjà que le doublement est largement contestable, alors le triplement n'apporterait absolument rien.

Dernière question, nous sommes à Clermont-Ferrand qui a un petit aéroport international, pratique, notamment pour les entreprises et même pour les touristes et les habitants, ce petit aéroport est peut-être indispensable. Si l'essentiel du trafic de cet aéroport étant vers Paris, si Clermont-Ferrand est à 2 heures de train de Paris, de toute évidence, cela fera comme pour Lyon, le trafic aérien va s'effondrer. Avez-vous pris en compte cet élément ?

Thomas ALLARY : Quelques éléments de réponse à ces trois questions. Vous avez évoqué l'amélioration de l'existant, je retiens votre remarque d'ajouter une colonne qui permettra peut-être d'être plus explicite. Quand on a regardé l'amélioration de l'existant, on a surtout montré que l'on n'atteignait aucun des objectifs du projet. On n'arrive pas à obtenir la desserte grande vitesse de Bourges et des villes du grand centre. On offre une alternative économiquement pertinente à l'actuelle LGV Paris-Lyon. On ne peut pas faire Paris-Clermont en moins de 2 h 00. On fait des choses pour plusieurs milliards, mais on n'atteint aucun des objectifs. C'est en cela que ce scénario est considéré comme non valable et qu'il avait été écarté. Ce sont des choses que l'on pourrait effectivement montrer, je le reconnais dans la comparaison, mais c'est un scénario qui ne répond pas aux objectifs fixés à RFF.

Le deuxième élément que vous avez bien voulu évoquer concerne la possibilité de faire circuler des TGV entre Paris et Lyon par Dijon. Cela consiste effectivement à utiliser le projet de LGV Rhin-Rhône pour relier Paris à Lyon via Dijon et via le Jura. Là aussi, d'une part le projet Rhin-Rhône est un projet avec des fonctionnalités totalement différentes de celles de POCL, il est censé faire des trains de province à province, par exemple de Strasbourg à Lyon. Il a une fonctionnalité potentielle mixte, à savoir à la fois voyageurs et fret dans sa branche sud, donc totalement différente des principes de POCL, et surtout le temps de parcours entre Paris et Lyon serait de l'ordre de 2 h 30. À nouveau, on n'est pas du tout dans une alternative économiquement pertinente à l'actuelle LGV Paris-Lyon. Même si physiquement cette possibilité existait, elle est limitée en termes de capacité, elle n'est pas conforme aux fonctionnalités des projets, et elle ne répond pas aux objectifs que l'État avait fixés à RFF.

Dernier point, vous avez évoqué l'aéroport de Clermont-Ferrand. Nos études ont montré, et c'est intégré dans les études socioéconomiques, que la desserte aérienne diminue en conséquence de l'apport grande vitesse que permet la LGV. C'est clairement la réponse à l'un des objectifs du projet, d'envergure nationale, réponse au Grenelle : le report modal depuis l'aérien vers le ferroviaire.

Michel GAILLARD : L'heure avance, les gens partent, et je vais prendre quatre questions.

Patrice JOLY, Président du Conseil général de la Nièvre : Je voudrais vous faire part du point de vue de la collectivité que je représente sur l'opportunité de ce projet et également sur le tracé qu'il y aura lieu de retenir.

Nous n'avons aucun doute sur l'opportunité du projet. Nous n'avons aucun état d'âme sur le fait qu'il faille répondre positivement à cette perspective, car comme l'Auvergne, cette partie centrale de la France constituée du Nivernais, du Berry, de l'Allier, a été longtemps à l'écart des infrastructures, que ce soit autoroutières que l'on peine aujourd'hui à voir achevées, aujourd'hui des infrastructures numériques et des infrastructures ferroviaires. Bien évidemment, on voit de manière très positive cette perspective d'avoir une liaison grande vitesse. Donc, nous sommes tout à fait favorables sur l'opportunité et sur la réalisation d'un tel projet.

Quatre points sur le tracé :

Notre choix ira vers un tracé qui soit exigeant sur la prise en compte des nouveaux enjeux environnementaux. Il me paraît évident que cette approche soit retenue. Un tracé qui prenne également en compte les possibilités financières de ce projet et de l'ensemble de ceux qui participent au financement, en particulier des collectivités locales. Cela veut dire qu'il soit en mesure de définir des interventions financières des collectivités locales les moins importantes, qu'il soit en mesure également de faire le tour de table le plus large, qui n'écarte pas la Bourgogne. À mon avis, c'est une condition non seulement de desserte satisfaisante de la partie nivernaise que je représente, mais de réalisation même de ce projet globalement.

Un projet qui prenne en compte les cadencements et les interconnexions avec en particulier les réseaux TER, car c'est l'une des conditions de l'irrigation du territoire et non pas du drainage du territoire. C'est un enjeu important.

Le dernier point que je voulais évoquer porte sur un projet qui prenne en compte les logiques régionales et interrégionales, c'est-à-dire qui s'inscrivent véritablement dans les logiques d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, le tracé actuel Sud-Ouest dans sa version actuelle est un tracé qui exclut, ou en tout cas qui met en cul-de-sac, Nevers et Moulins, et la Bourgogne de ce projet de desserte et d'aménagement du territoire. Il ne peut pas avoir aujourd'hui notre accord.

Nous sommes prêts à poursuivre la réflexion pour trouver la solution qui soit la plus avantageuse pour tous, comme nous le faisons aujourd'hui - en tout cas, comme je le fais avec mes collègues du Cher et de l'Allier - pour que cette partie soit centrale à l'interconnexion des trois régions principalement concernées. Donc, un projet qui travaille à l'aménagement du territoire, qu'il soit faisable financièrement et qui soit écologiquement acceptable.

Michel GAILLARD : Merci bien.

Michel CANIAUX, Association ALTRO : Pour réussir ce débat et donc réussir ce projet, on a bien compris qu'il faut l'aborder avec la vision globale de ce grand territoire (Grand centre, Auvergne, Loire) sinon, ce sera la guerre des tranchées et ce n'est pas souhaitable.

Une vision globale qui va bien au-delà de la seule vision parisienne, réductrice, au moment où l'on a l'occasion de rebattre les cartes de l'aménagement du territoire et de préparer un avenir qui ne soit pas le maintien du statu quo pour les territoires, mais la mise en perspective d'un développement nouveau à inventer, basé entre autres sur le regain démographique et d'activité économique.

Une vision globale dans laquelle chaque collectivité aura intérêt à faire l'effort de replacer ses enjeux dans un contexte plus large afin qu'elle constitue une plus-value et non un frein à l'élaboration d'un ambitieux projet territorial. Nous avons donc à l'évidence quelque chose à construire ensemble, un aménagement équilibré de ce vaste territoire dans un esprit gagnant-gagnant.

Soyons à la hauteur de la tâche, car nous travaillons pour les générations futures. Le POCL repose pour l'instant sur deux moteurs, le moteur Sud-Est et le moteur des territoires. Concentrons-nous sur ce qui nous concerne directement, ce moteur des territoires, le meilleur des scénarios sera celui qui permettra pour nos villes :

1) De meilleures relations avec Paris.

2) De meilleures relations avec Orléans, Clermont et Lyon, les trois capitales régionales qu'il s'agit de relier entre elles, mais aussi avec les villes moyennes et celles-ci entre elles, dans une nouvelle dynamique du « travailler ensemble ».

3) La constitution d'un réseau de villes, un territoire solidaire capable d'être un acteur à travers les déplacements, de l'efficacité énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre, pour un report modal massif de la route vers le rail et l'acquisition du réflexe rail pour le plus grand nombre de relations.

4) L'amorce des transversales Lyon-Bordeaux, et Lyon-Nantes.

Bref, tirer parti au maximum de l'outil grande vitesse.

Je suis d'accord avec les propos tenus par le Président de la Nièvre, il faut améliorer. Effectivement, ce Ouest-Sud n'a pas été travaillé suffisamment en profondeur.

Le prix de 14 milliards d'euros peut effrayer. Ce projet amorce cette transversalité en allant de 50 à 70 km plus à l'ouest. Si l'on ajoute ce linéaire aux autres projets, on arrive aussi aux 14 milliards.

Il y a beaucoup de choses à dire sur la desserte de Nevers et la mise en cul-de-sac de Moulins dans ce scénario qui est effectivement inacceptable, mais à laquelle on peut remédier. Ce sera l'objet d'autres débats, car nous progresserons.

Pierre MIQUEL, CGT Cheminots de Clermont-Ferrand : Si l'on peut se féliciter que la région fasse l'objet enfin d'un grand projet ferroviaire, la CGT par rapport à la situation préoccupante du rail en Auvergne et dans le Massif Central ne tombera pas dans l'enthousiasme débridé et l'autosatisfaction de certains concernant le projet TGV.

En effet, les projets de lignes à grande vitesse sur notre région ont déjà été maintes fois évoqués par le passé sans aucune conséquence favorable sur la situation ferroviaire et nos conditions de transport. Alors que l'Auvergne est pratiquement la seule région en France qui a été impactée par des fermetures de lignes avec Clermont-Ferrand, Volvic, Montluçon sans oublier un Ussel-Montluçon par la Creuse, l'aménagement du territoire revêt une importance vitale dans une région longtemps laissée à l'abandon quant aux moyens dédiés à l'entretien et au renouvellement des voies.

Pas question pour la CGT de se laisser endormir par des promesses sur un TGV auvergnat à l'horizon 2030, alors que peu de garanties sont données sur l'avenir de l'ensemble de notre réseau, et par conséquent sur l'ensemble des relations régionales qui irrigueraient un hypothétique TGV.

Hypothétique, un adjectif adapté lorsque l'on se penche sur la question du financement. En effet, étant donné le désengagement croissant de l'État sur la question des services publics, qui assèche considérablement les finances des collectivités territoriales, qui financera ce projet de près de 15 milliards d'euros ?

Alors que le gouvernement, en la personne de Mme la Ministre des transports, Nathalie Kosciusko-Morizet ouvre des assises ferroviaires nationales en stigmatisant le statut des cheminots, la CGT déplore qu'à l'inverse de l'Allemagne, le désendettement du système ferroviaire français par l'État ne soit pas davantage étudié. Sans cette décision, comment réseau ferré de France endetté à plus de 30 milliards d'euros pourrait-il mener à bien ce projet et d'autres ? Pour la CGT, faire appel à un financement privé dans le cadre du TGV auvergnat laisse présager d'une privatisation qui conduira au dumping social et à une explosion des tarifs, comme c'est le cas pour l'exploitation des autoroutes, avec des prix aux péages astronomiques.

Réaffirmer la place prépondérante de l'entreprise publique SNCF dans le cadre de ce projet est incontournable pour assurer un TGV auvergnat à un prix accessible, fiable et sécuritaire, à

même d'offrir le développement que l'Auvergne et le Massif central méritent. À ce titre, l'absence à la tribune de représentants de la direction SNCF ce soir est éloquente.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je réponds quand même à ce dernier point, car c'est nous (Commission particulière) qui organisons la tribune. Pourquoi la SNCF est-elle absente ? C'est parce qu'il y a un maître d'ouvrage, qui s'appelle Réseau Ferré de France. C'est lui qui présente le projet. Donc, la SNCF est certes l'opérateur clé aujourd'hui du trafic et de l'exploitation de ces ouvrages, mais ce n'est pas le maître d'ouvrage.

Je prends trois questions, puis nous nous arrêtons.

Bernard SCHOUMACHER, Président de la CCIR Auvergne : Je voudrais rebondir sur les propos du président national, André Marcon, et vous dire que les CCI d'Auvergne et les 48 000 entreprises ressortissantes que nous avons se mobilisent bien évidemment sur le projet LGV POCL, puissant levier d'accélération de l'attractivité des territoires et des entreprises. Quand il s'agit de ce domaine, bien évidemment nous sommes au cœur des missions des chambres de commerce et d'industrie.

Cet équipement va véhiculer une image positive extraordinaire qui va permettre certainement de développer l'attraction des entreprises, en facilitant les échanges, raccourcissant bien sûr les trajets, en favorisant le développement des entreprises existantes et bien sûr en influençant significativement l'implantation de sociétés, si possible innovantes dans notre région Auvergne.

Ce sera effectivement aussi un formidable atout pour l'attractivité des territoires, pour le tourisme en général et plus spécifiquement sur les thèmes comme le bien-être, la santé, le tourisme industriel, le tourisme culturel, pour la recherche avec les pôles interrégionaux, pour l'interactivité des entreprises avec nos pôles de compétitivité, les Clusters, les filières que nous avons développées avec les territoires avoisinants Rhône-Alpes et de la région Centre.

Ce sera aussi pour l'accueil des nouvelles populations et des étudiants un formidable levier.

Enfin, nous pensons en tant que chambre de commerce que ce sera, comme l'a évoqué M. le maire de Clermont-Ferrand, le ciment de la métropolisation qui est en cours, pour laquelle il faudra bien prévoir le maillage et les connexions dans l'avenir.

Je ne donnerai pas la position des CCI d'Auvergne sur un choix de tracé, puisque le Président Devernois l'a indiqué tout à l'heure, au niveau de l'association POCL dans laquelle nous sommes avec le Président Farteria extrêmement dynamiques pour mener à bien ce projet LGV, mais je vais vous donner par contre les résultats de l'enquête que nous avons menée auprès de nos ressortissants, sur un échantillon représentatif. Ils nous disent majoritairement qu'ils opteraient, quoi qu'il advienne, pour la solution la meilleure en termes d'aménagement du territoire, c'est-à-dire pour la solution Ouest-Sud. Ils nous disent aussi catégoriquement qu'ils rejettent la solution Est, qui n'est pas pertinente pour l'Auvergne bien évidemment, et qui remettrait l'Auvergne du XXI^e siècle loin des lignes LGV.

Nous prendrons position définitivement au niveau des CCI d'Auvergne dans les jours à venir. Nous ne voulions pas le faire avant ce débat. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Guy CHARMETANT, Maire de Montbeugny : Je suis maire d'une commune de 650 habitants et délégué rail-route à Moulins communauté. Monsieur le Président, il ne vous a pas échappé ce soir que personne ne vous a parlé du passage par Macon. De ce côté-là, il y a unanimité : « personne dans cette salle ne veut du passage par Macon ».

Juste une petite précision pour notre ami de Gien qui est intervenu précédemment. La communauté d'agglomération de Moulins ne représente pas 17 000 habitants mais 56 000 habitants.

J'ai eu la chance dès le départ avec le préfet Stéfanini de participer aux réunions qui ont préparé la LGV. J'ai pu constater que les projets de RFF se sont nettement améliorés, surtout dans la présentation.

Je voudrais revenir sur les tableaux qui nous ont été présentés. On ne peut mettre que des + au trajet Est. Il est moins cher et présente tous les avantages. L'inconvénient important pour Clermont-Ferrand, capitale de l'Auvergne, est qu'il frôle simplement l'Auvergne. Donc, je vous vois mal aller demander à l'Auvergne un financement pour un projet qui ne passe pas dans l'Auvergne.

A l'opposé, il y a le projet Ouest-Sud qui, à mon sens, ne présente que des inconvénients. Je ne reviendrai pas sur les différents éléments déjà évoqués. Le projet, c'est déjà la gare nouvelle. On installe, on implante une gare nouvelle à un endroit x sous prétexte que dans quelques dizaines d'années, pourra peut-être venir une ligne Est-Ouest. On peut dire que cette ligne se trouvera dans un faisceau de 60 km. Comment peut-on placer une gare nouvelle sous prétexte de desservir le territoire ? Pour moi, desservir le territoire aujourd'hui, c'est quatre gares nouvelles : Clermont-Ferrand, Riom, Vichy et Moulins. Donc, passons par l'ancien réseau.

Vous avez compris ma position : ou pour le Médian ou pour l'Ouest.

Je voudrais poser trois questions rapides à RFF. On nous a parlé de financement par la billetterie, votre estimation tient-elle compte des voyageurs venant de la région Rhône-Alpes ? Comptez-vous d'ici 2015 mettre vraiment clairement Sinquaize à 200 km/h, afin qu'il n'y ait pas de perte de temps ? La différence ne serait que de 4 mn pour Clermont-Ferrand. Y a-t-il éventuellement une possibilité qu'une rame venant de Paris quitte la ligne TGV, passe par Moulins en l'occurrence et reprenne après la voie TGV ?

Michel GAILLARD : Une réponse rapide, car l'heure avance.

Thomas ALLARY : Sur l'intégration des voyageurs de la région Rhône-Alpes dans un éventuel financement le jour venu, la réponse simple et claire est positive. Par exemple, tout ce qui serait sur Clermont-Lyon est intégré.

Dans les scénarios Médian et Ouest que vous avez évoqués, la liaison Clermont au sud de Nevers se ferait à 200 voire 220 km/h sur certaines sections de mémoire. L'amélioration du réseau existant est toujours prévue et intégrée dans le projet quand c'est nécessaire.

Tous les aménagements seront réalisés et prévus, certains étant même déjà en cours dans le cadre des contrats de projet État/région actuels.

Concernant votre dernière question, techniquement, elle le peut par des raccordements. Le coût de ces raccordements n'est jamais neutre, mais toujours à rapprocher du potentiel des villes desservies en question.

Ibrahim DIAGNE, ingénieur du CNAM et conducteur SNCF : Je voudrais évoquer quelques points. Concernant l'emploi, en tant que cheminot, on peut toujours se réjouir de ce genre de projet, surtout que l'on fête les 30 ans du TGV en ce moment. L'impact sur l'emploi, surtout dans notre région, est considérable compte tenu de l'actualité. Y aura-t-il des contrôleurs, des conducteurs, des agents des voies, etc. ? Seront-ils chez nous ?

Les modernisations des installations avec les aiguillages notamment suppriment des postes. Un aiguilleur gère une très grande zone. L'impact de l'emploi est-il positif ou négatif ?

De la même manière, je ne voudrais pas que la ligne à grande vitesse soit un tunnel à ciel ouvert. Des nombreuses lignes dans notre région depuis ces dernières années ont fermé ou sont désaffectées, ou la desserte n'est pas adaptée.

Les dernières interventions parlaient des mises à 200 km/h de portion de ligne pour aller à Paris. La ligne La Ferté-Hauterive – Gannat toute droite est fermée depuis des années, elle pourrait peut-être être un itinéraire bis pour différentes circulations. Une ligne Montluçon-Moulins existe aussi et qui est fermée. Il y a une ligne par Ambert.

Si l'on veut faire du TGV, il faudrait irriguer le territoire et développer ces lignes ferroviaires, et voire que l'on n'exclut pas d'en rouvrir. On a fait Bourg – Bellegarde quand on a fait Paris-Genève, on a modernisé et électrifié une ligne qui était fermée depuis très longtemps. J'espère qu'on se posera cette question pour notre région. Pour Roanne – Saint-Etienne, je n'ai pas bien compris l'option, s'agira-t-il d'un bout de LGV ou va-t-on simplement électrifier la ligne qui existe actuellement entre Roanne et Saint-Etienne, auquel cas ce serait un grand bénéfice, notamment pour les trains de marchandises. On est dans une région où il y a de nombreuses lignes électrifiées à Neussargues, à Clermont, à Saint-Germain-des-Fossés, à Saint-Germain-au-Mont-D'or, Lyon. Si l'on électrifierait en particulier Roanne – Saint-Etienne, est-ce que ce serait de la LGV ou de la ligne classique existante ?

Les voyageurs aimeraient bien que le premier train parte plus tôt de Clermont-Ferrand. On n'arrive pas avant 9 h à Paris ou à Lyon, quand le train est à l'heure. A l'inverse pour repartir de Lyon, le dernier train est à 20h34 et de Paris, il est à 19h01. Je comprends que des voyageurs ne trouvent pas ces horaires adaptés. Comme on a 8 dessertes par jour et que l'on va peut-être monter à 13, est-on vraiment au taquet au niveau de l'espacement des trains ou est-ce une volonté commerciale ? Pourra-t-on faire des progrès là-dessus ? On pourra peut-être aussi se poser la question des trains de nuit, que ce ne soit pas la concurrence demain de la SNCF qui revienne sur ces questions.

Michel GAILLARD : Je ne suis pas sûr que l'on soit tout à fait prêt à vous répondre sur la grille des horaires en 2025.

Ibrahim HADIAN : Les problèmes d'aujourd'hui trouveront des solutions demain.

Michel GAILLARD : M. Allary a entendu la question.

Alain DENIZOT, Vice-président du conseil général de l'Allier : L'Allier est évidemment très intéressé et regarde ce projet LGV POLC avec envie, et je dirai même avec gourmandise. Je ne reviendrai pas sur les différentes raisons économiques qui peuvent justifier ce projet pour nos territoires. Je vous rappellerai simplement que l'Allier souffre d'une desserte chronique sur les différentes infrastructures et que son attractivité en souffre. La ligne LGV POCL est donc quelque chose de primordial pour nos territoires.

Je voulais simplement préciser qu'une ligne LGV, c'est bien mais il faut des trains qui s'arrêtent dans les différentes gares. Pour nous, il est primordial que les trois villes du département Montluçon, Vichy et Moulins puissent bénéficier au moins d'un aller-retour par demi-journée en direction de Paris, mais aussi de Lyon. On est sur un problème de cadencement qui doit permettre ces échanges avec les deux grands centres (Lyon et Paris). Par contre, si l'on a quelques idées sur Paris ; malheureusement sur Lyon dans le dossier du maître d'ouvrage qui est d'ailleurs fort complet, ces éléments ne sont pas très présents. C'est quelque chose d'impératif pour nous.

Deuxième élément qui nous paraît important, et beaucoup dans cette salle partagent ce sentiment, la variante par Macon n'a aucun intérêt pour nos territoires, que ce soit l'Allier, l'Auvergne. Donc, le passage par Roanne est impératif.

À partir de là, nous avons quelques questions. En particulier, l'Allier est concerné par une gare dite nouvelle. Il nous manque un certain nombre d'enjeux sur l'attractivité de cette gare. Certains éléments doivent être précisés, en particulier les dessertes intersecteurs, comment peuvent-elles être envisagées avec cette gare ? Comment aussi s'articule la complémentarité de cette gare avec les gares centres voisines ?

Vous nous avez présenté tout à l'heure des tableaux fort intéressants sur les dessertes d'un certain nombre de villes avec les villes voisines. Sauf erreur de notre part, nous n'avons pas trouvé ces tableaux sur votre cahier, et je comprends que l'on ne puisse pas tout mettre sur le cahier du maître d'ouvrage, ni sur le site. Nous serions intéressés de les avoir.

Je vais terminer en disant que l'Allier se mobilise de façon consensuelle et voudrait obtenir un consensus sur un tracé éventuel. Pour l'instant, nous n'avons pas pris de position. Par contre, nous allons organiser une commission générale le 25 octobre sur ce sujet et pour établir un cahier d'acteurs qui sera validé par l'assemblée en décembre, dont on vous fera parvenir tous les éléments.

Claude MALHURET, Maire de Vichy, ancien Ministre : Je suis très heureux d'avoir assisté à ce débat ce soir et je ne vais pas parler des tracés, ou en tout cas pas en prenant des positions extrêmes, mais d'un point qui me paraît fondamental. Il me semble que ce débat ce soir a permis d'illustrer les dangers qui menacent la réalisation de cette LGV. Par conséquent, quand on connaît les dangers, il est plus facile de les éviter.

Si nous sommes là ce soir et que nous avons ce débat public, c'est parce que nous avons été unis : 12 collectivités, des grandes régions, des villes, des départements, etc. ont pris une position commune, à savoir celle du cahier d'acteurs de Roanne. On est tous d'accord : pas le tracé par Macon et pour le reste, on discute des avantages et des inconvénients. Il y a une semaine, j'ai eu très peur et je continue d'ailleurs, car j'ai vu dans la presse chacun affirmer des positions, peut-être en prévision du débat extrêmement tranchées : « je suis pour le Ouest-Sud ou la mort », « Je suis pour le Médian ou la mort », etc.

Si nous en sommes là aujourd'hui, si nous avons ce débat, et si nous avons la perspective de la LGV, c'est parce que nous avons réussi à être une force unie. Le jour où l'on se divise clairement, vous connaissez tous le résultat, on l'a déjà d'ailleurs évoqué.

Ce soir, je suis assez content, car j'ai entendu presque tous ceux qui avaient des positions tranchées la semaine dernière dire qu'ils étaient prêts à discuter avec les uns et avec les autres, n'ayant pas peut-être pas tous les éléments. C'est pour cela que je ne crois pas qu'il faille prendre position avant le débat. Je suis d'accord avec le Président du Conseil général de l'Allier, d'autres études vont arriver. Il est important de continuer ce débat.

M. Denizot parlait de la gare nouvelle, je n'ai pas encore réussi à savoir si la gare nouvelle serait un moteur de développement économique entre Moulins et Vichy ou si elle allait vider les gares de Moulins et de Vichy, et supprimer une bonne partie de leur desserte. Je suis bien placé pour le savoir, car la gare de Saint-Germain-des-Fossés qui était la plus grande gare de triage de l'Allier il y a quelques années est aujourd'hui pratiquement désaffectée.

Par conséquent, nous sommes tous d'accord sur un certain nombre de points, qu'il faut mettre en exergue. Nous avons un devoir d'ici la fin du débat de nous mettre d'accord. Sinon, soit on n'aura pas la LGV, soit c'est RFF qui décidera devant la division pure et simple entre nous et on n'aura absolument pas les moyens de peser sur les décisions de l'État et de RFF.

Je ne soutiendrai aucun sujet qui exclurait une partie de nos territoires, une partie de nos collectivités des bénéficiaires de la future LGV.

(Applaudissements).

Éric MARTIN, agglomération de Limoges : Je voulais d'abord poser une question et faire un rappel en forme de satisfaction.

Limoges ne fait pas partie du territoire de projet du POCL. Pouvons-nous participer et être admis à déposer un cahier d'acteurs ?

Je rappelle à ceux qui l'auraient oublié que Poitiers-Limoges existe depuis le débat public en 2006. C'est une branche de la ligne SEA au même titre d'ailleurs que la branche Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-Espagne. Nous sommes satisfaits du rythme d'avancement du projet, car nous sommes à quelques mois du lancement de l'enquête publique préalable à la DUP, et que les relations entre les différents partenaires se passent dans d'excellentes conditions.

Michel GAILLARD : Je réponds à votre question, oui vous pouvez faire un cahier d'acteurs à partir du moment où vous êtes une personne morale, oui à partir du moment où votre cahier d'acteurs porte sur ce projet POCL. S'il s'agit d'un cahier d'acteurs sur le barreau Poitiers-Limoges, il n'entre pas dans le sujet.

Si vous le voulez bien, on va interrompre cette rencontre. Je voudrais tous vous remercier et rappeler que la commission ne prend pas position sur le fond du dossier. Nous nous contentons d'organiser ce débat public, de l'animer, d'en rendre compte.

Chacun aura compris que ce débat va être très riche. Je ne veux pas rentrer dans la question d'être tous d'accord, c'est le problème de ceux qui l'ont exprimée, mais le débat public consiste bien en une confrontation des points de vue (même si ce terme a été un peu contesté par quelqu'un). C'est quand même bien l'expression de points différenciés. Sinon, et je crois que Monsieur le Maire de Vichy vient de le dire, s'il ne ressort rien du débat public comme relief des points de vue, effectivement RFF et l'État feront leur choix en leur âme et conscience s'ils n'ont rien entendu pendant le débat.

La richesse d'un débat public, c'est bien la richesse des opinions émises et de la variété des positions.

Merci en tout cas. La prochaine aura lieu demain à Orléans, et la semaine prochaine à Vichy et Roanne.