

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

Réunion de proximité
Blois, le 30 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Liliane PAUTROT

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à tous, si vous le voulez bien, nous allons démarrer cette rencontre. Comme nous le faisons à chaque réunion publique, je passe d'abord le micro à Monsieur le Maire de Blois, pour un petit mot d'accueil, républicain, comme on dit.

Marc GRICOURT, Maire de Blois : Merci, Monsieur le Président de la Commission du Débat Public, merci d'avoir retenu Blois pour vos réunions de débat sur ce grand dossier qui concerne la future ligne LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Je voudrais saluer évidemment toutes les personnes dans la salle, les élus, vous adresser les excuses du Président de l'Agglomération, mon collègue et ami, Christophe Degruelle, qui ne peut pas nous rejoindre, tout simplement puisque les virus commencent à sévir et qu'il est cloué au fond de son lit, mais nous lui ferons évidemment un compte rendu très précis de cette soirée, Monsieur le Président de Région qui nous fait l'honneur, en personne, d'être présent, et Monsieur le Président de la CCIT et notre collègue André Boissonnet, Vice-président du Conseil Général, qui représente Maurice Leroy, retenu à Paris.

Je voudrais, assez rapidement, vous dire que cette réunion est pour nous tous, élus, usagers, acteurs économiques, évidemment un moment important puisque nous sommes, vous le savez, depuis quelque temps, également très engagés dans l'amélioration des dessertes ferroviaires entre Blois et Paris, je dirais entre Tours et Paris sur cette ligne importante et historique qui est la ligne Paris-Bordeaux, depuis la Gare d'Austerlitz, un combat que nous avons engagé pour l'amélioration qualitative et quantitative des dessertes ferroviaires.

Nous avons engagé ce combat il y a déjà deux ans, partagé par tous les acteurs institutionnels, économiques, les usagers avec l'Association Blois-Paris Illico que je salue, qui est présente ce soir et qui mène une action très forte, considérant que l'enjeu est essentiel pour le maintien,

le développement de l'attractivité, du dynamisme de notre territoire. Il est vrai que nous ne pouvons pas dissocier ce que nous attendons aujourd'hui de l'amélioration des dessertes sur cette ligne et le projet annoncé par l'Etat de la réalisation, à moyen terme on peut dire, de cette ligne à grande vitesse.

Je crois qu'il faut absolument, dans cette perspective de réalisation de cette ligne à grande vitesse, ne pas échapper à ce qu'elle peut apporter au territoire régional, mais le Président de Région pourrait mieux que moi en parler, à nos territoires départementaux et en particulier, sur cet axe ligérien qui est, je crois pouvoir le dire de façon objective, le cœur battant économique, culturel, touristique de la Région Centre. Entre Orléans, la capitale régionale, et Tours, nous avons le Loir-et-Cher, avec Blois qui est la gare principale du département, Blois qui revendique, je le dis, à juste titre selon nous, d'être reconnue comme l'entrée touristique et culturelle du Val de Loire. Ce qui nous amène à défendre cela, c'est tout simplement que, sur un rayon de 20 kilomètres autour de Blois, nous avons les principaux sites touristiques historiques du Val de Loire, avec Chambord évidemment, le Château de Cheverny, le Château de Chaumont-sur-Loire et le Château de Blois.

En-dehors de cet aspect touristique, qui est un outil essentiel du développement économique, il y a évidemment toute l'activité économique, l'activité industrielle, l'activité tertiaire avec des entreprises sur le territoire départemental et de l'agglomération en particulier qui sont performantes, mais qui attendent aussi et on le comprend bien, aujourd'hui, une qualité de desserte. Cette qualité de desserte existe sur le plan des infrastructures routières et notamment autoroutières, nous savons que pour une activité économique positive, un développement des entreprises, une attractivité des entreprises, il faut des axes autoroutiers, et puis une attractivité qui ne peut se concevoir, aujourd'hui et encore plus demain, qu'avec des qualités des dessertes ferroviaires pour pouvoir tout simplement se rendre de façon aisée vers la capitale nationale, mais bien au-delà, et c'est l'enjeu, aujourd'hui et demain pour nos entreprises qui nous l'expriment quotidiennement et qui se déplacent jusqu'à Bruxelles, Londres ou ailleurs.

Pour cette perspective de ligne à grande vitesse, les objectifs fixés par l'État sont à trois niveaux : l'amélioration des dessertes pour les villes du Grand Centre, et nous sommes dans ce Grand Centre, relier à partir de la capitale Orléans et avoir un itinéraire dit, je cite, « pertinent et alternatif à la ligne Paris-Lyon ».

Je crois que si nous nous positionnons dans une perspective au-delà de l'amélioration de la desserte existante entre Paris et Lyon, une perspective d'aménagement du territoire, de désenclavement de certains territoires, c'est l'objet de la desserte de Clermont-Ferrand, je pense, on ne peut imaginer une ligne à grande vitesse qui passerait très loin d'Orléans. C'est la raison pour laquelle le Département, la Région Centre, l'Agglomération, la Ville de Blois, nous défendons le tracé qui est le tracé Ouest, sur les quatre tracés que, je pense, vous nous rappellerez tout à l'heure, qui sont proposés ou imaginés, le tracé Ouest étant, selon nous, le seul en capacité de répondre aux attentes de nos territoires, en particulier entre Tours et Orléans, pour pouvoir maintenir tout ce que j'ai rappelé, en termes d'attractivité touristique, d'attractivité culturelle, le monde de l'entreprise, donc le développement économique, les filières d'enseignement supérieur, etc.

Je crois que nous serons tous d'accord pour vous rappeler, dans la perspective encore une fois de cette ligne, ce que nous attendons. Nous savons bien que le TGV, le train à grande vitesse n'est pas une fin en soi, mais nous savons aussi, et je veux insister là-dessus, que, conjugué à une qualité des dessertes locales, et c'est le cas aujourd'hui, malgré les appréhensions que nous avons aussi avec le projet de cadencement, qui va plutôt être un recul, mais pour autant, la Région Centre investit beaucoup sur les transports régionaux et nous nous en félicitons. Les deux vont de pair mais on ne peut pas se dispenser demain, si cette ligne existe, on ne peut pas passer à côté, je crois que c'est un enjeu premier pour le

maintien de la reconnaissance tout simplement de notre territoire régional et en particulier ici à Blois. Merci

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire.

Si vous voulez bien, je vais rappeler ce qu'est le débat public parce que, visiblement, ce n'est pas toujours une notion très bien connue.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est un droit qui est inscrit dans notre Constitution. C'est une loi de 1995 qui a créé la Commission Nationale du Débat Public, cette loi faisant suite d'ailleurs au Sommet de la Terre de Rio en 1992 qui a été l'occasion de proclamer deux droits : le droit du public à questionner les maîtres d'ouvrage des projets qui ont un impact sur l'environnement et le droit du public à donner son avis sur ces grands projets qui auront des conséquences pour leur cadre de vie ultérieur.

Cette loi de 1995, dite « loi Barnier », a créé la Commission Nationale du Débat Public qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002. C'est elle qui organise l'exercice de ce droit, le débat public.

Le débat public se situe, c'est important de le rappeler, toujours très en amont dans l'étude des projets, donc à un moment où les projets sont amendables. Parfois on se pose la question de son utilité : il est très utile car il se situe dans une phase de la vie du projet où l'avis du public peut être intégré dans celui-ci. Nous avons toujours vu les projets mis en débat public évoluer suite à des débats, suite à un débat public, jusqu'à l'annulation de certains projets, d'ailleurs.

Je rappelle également que le débat public a pour objet de débattre de la première question essentielle, celle de l'opportunité du projet. Le projet est-il nécessaire, est-il opportun ? C'est la première question à débattre.

Ensuite, les questions à débattre sont les caractéristiques tels que les tracés, les objectifs tels que la desserte ou les temps de parcours.

Quand on regarde le projet POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, il est évident que si l'on se réfère aux critères du Code de l'environnement qui posent les conditions pour qu'il y ait un débat public, ce projet « explose » tous les critères par sa taille, son coût, ses impacts sur l'environnement notamment. Toutes les raisons étaient réunies pour qu'il y ait un débat public. La décision de l'organiser a été prise en mars, aux motifs d'un certain nombre de caractéristiques et notamment le fait que ce projet est inscrit dans le Grenelle de l'environnement, c'est une des observations importantes à faire.

Les principes du débat public

- Il est ouvert à tous ;
- Principe de transparence : il n'y a pas d'éléments cachés dans un débat public, tout le projet et toutes les informations sont à la disposition du public et nous, Commission, sommes là pour le garantir ;
- Principe d'équivalence : l'opinion de chacun a autant de poids que celle de son voisin, quel que soit le statut social, professionnel des uns et des autres ;

- Principe d'argumentation : c'est un principe un peu difficile à obtenir, mais qui pourtant est fondamental. Quand on donne un avis sur un projet, on argumente son avis. On ne se contente pas de dire que l'on est pour ou que l'on est contre, on dit pourquoi. Sinon, cela ne fait pas avancer beaucoup les choses pour le maître d'ouvrage. Je rappelle que pour lui, le débat public est important puisqu'il vient enrichir son projet en écoutant les avis du public. S'il n'y a pas d'avis ou d'apport à la réflexion, il n'en sortira pas avec beaucoup d'éléments pour faire évoluer le projet.

L'animation du débat :

Une Commission Particulière est mise en place par la Commission Nationale pour préparer et animer ce débat.

Le rôle de la Commission

J'ai l'honneur de la présider et ce soir, sont présentes les trois dames de la Commission : Liliane Pautrot, Marie-Françoise Sévrain et Arlette Dubois-Besnard qui m'accompagnent à Blois pour animer cette réunion, et Frédéric AUCHER, Secrétaire Général, qui nous apporte son appui. Le rôle de la Commission est de préparer ce débat, de l'organiser, l'animer et diffuser l'information.

Le maître d'ouvrage :

- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL chez Réseau Ferré de France,
- Sylvain Caillot, Chargé d'études, dans l'équipe de Thomas Allary sur ce projet.

Le maître d'ouvrage est important puisque c'est lui qui prépare le dossier qui a été mis en débat public, qui répond aux questions et aux avis émis en réunion. Il aura surtout un rôle important le moment venu puisque c'est à lui que reviendra la décision. La Commission Nationale du Débat Public ne décide pas de la suite du projet. Elle fera un rapport sur ce qu'elle a entendu, mais ne décidera de rien. C'est le maître d'ouvrage qui conserve cette responsabilité.

L'information du public

Un projet comme POCL est un défi : 500 kilomètres de ligne à grande vitesse, cinq régions administratives, seize départements, 17 millions de personnes concernées. Pour informer toute cette population, il fallait réunir des moyens un peu exceptionnels : un bus a été mis en place, qui est venu à Blois, et nous devons beaucoup à la presse et aux collectivités locales qui ont largement relayé ce projet et mobilisé le public.

Le site internet joue un rôle clef dans notre débat public. Sur ce site, on peut poser des questions, déposer un avis et aujourd'hui, il joue un rôle tout à fait fondamental. Si nous comparons le nombre de questions et d'avis exprimés en réunions publiques à ce qu'il y a aujourd'hui sur le site, nous sommes dans un rapport de 1 à 3 à peu près, en tout cas plus de 2. Le site joue donc un rôle tout à fait important.

Un autre point, ce sont les cahiers d'acteurs, qui sont un moyen privilégié pour les collectivités locales, les Chambres de Commerce, de donner leur avis sous forme d'un quatre pages, il y en a un certain nombre à l'entrée. Nous en sommes aujourd'hui, je crois, à plus de quarante cahiers d'acteurs.

Comment participer à un débat public ?

Participer aux réunions publiques est évidemment le moyen le plus important pour contribuer à un débat public.

Trois types de réunions publiques :

- Les réunions de proximité, comme celle d'aujourd'hui, où nous vous présenterons le dossier dans sa globalité, et mettrons en débat l'ensemble des sujets qui concernent ce dossier ;
- Les réunions thématiques, où nous nous centrons sur un des aspects du dossier. La semaine dernière, nous étions à Orléans sur la question du financement de ce projet. Prochainement à Bourges, il y aura une thématique sur ses impacts sur l'environnement ;
- Les auditions publiques, qui sont des réunions un peu particulières sur des sujets non directement rattachés au dossier mis en débat, mais qui sont quand même suffisamment importants pour que nous donnions la parole à des experts, des acteurs connaissant le sujet et qui souhaitent s'exprimer sur le projet.

Huit réunions thématiques ont été organisées. Pour les réunions de proximité, aujourd'hui nous sommes à Blois et, la semaine prochaine, nous serons à Vierzon.

Calendrier

Après le débat, vient la question du calendrier. Notre débat public est clos fin janvier. La loi prévoit quatre mois de débat public. Donc, fin janvier, il sera clos. Nous aurons deux mois pour en faire le compte rendu, une image fidèle de ce qu'auront été les échanges. Le Président de la Commission Nationale en tirera un bilan. Ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre sa décision et la rendre publique.

Si le projet se poursuit, pour revenir à un sujet évoqué tout à l'heure avant la réunion, se préparera une autre étape qui s'appelle l'enquête publique et qui n'a rien à voir avec notre réunion de ce soir.

Y a-t-il éventuellement des questions ? Si vous le voulez bien, je passe la parole à Thomas Allary, qui nous présente le projet.

Thomas ALLARY, RFF : Merci, Monsieur le Président. Donc, quelques mots pour introduire le projet maintenant dans son aspect technique, pour servir de support ensuite à nos échanges. Déjà, quelques mots pour rappeler d'où vient ce projet.

Objectifs du projet

Ce projet a été inscrit dans la loi Grenelle en 2009 et repose sur deux piliers, à travers les quatre objectifs qu'a définis l'État pour ce projet :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2h00, sachant qu'aujourd'hui, c'est 3h00 dans le meilleur des cas ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, nous verrons tout à l'heure quelles sont ces villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs constituent le premier pilier du projet, la desserte ferroviaire à grande vitesse du Grand Centre de la France.

Le quatrième objectif est le second pilier :

- Construire un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, puisque cette ligne arrive dès aujourd'hui à saturation. Des mesures d'exploitation pourront être prises pour tenir encore une quinzaine d'années mais, à l'horizon 2025, nous n'aurons pas d'autre choix que de doubler cette ligne par une seconde ligne.

Quel projet est proposé au débat ?

L'idée du projet est de faire d'une pierre deux coups et de doubler cette ligne en passant par les territoires du Grand Centre de la France.

Comment cela s'est-il concrétisé dans la suite des études ? Par quatre grands scénarios que nous allons expliquer ce soir : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est. Nous les voyons ici et nous y reviendrons un peu après en détail.

Ces quatre scénarios proposés au débat ont des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et en région lyonnaise. Ce sont des choses que nous approfondissons localement, souvent, mais qui ne sont pas discriminantes entre les scénarios.

Il existe deux variantes d'arrivée sur Lyon, qui sont communes à trois de ces scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, avec deux possibilités d'arrivée à Lyon, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas la ligne existante entre Mâcon et Lyon, donc en construisant une deuxième LGV entre Mâcon et Lyon.

Au débat, sont également présentées trois options. Une option est un élément qui a été regardé, examiné, dont l'intérêt n'est pas totalement avéré pour le projet. Il existe des avantages, mais aussi des inconvénients. Le débat doit nous aider à peser le pour et le contre, pour savoir si nous maintenons ces options dans une éventuelle poursuite des études. Ces trois options sont :

- une gare TGV nouvelle à Orly, sous les aéroports ;
- la desserte TGV directe de Saint-Étienne par Roanne, sans passer par Lyon ;
- le raccordement de la ligne directement à la gare de Lyon-Perrache, pour relier Perrache sans passer par Lyon Part-Dieu dans le centre de Lyon.

Comment allons-nous maintenant évoquer ces scénarios ? Nous allons déjà regarder les services qu'ils pourraient apporter, autrement dit, quels TGV pourraient circuler dessus et qu'est-ce que cela apporterait aux villes potentiellement desservies ?

Dans un deuxième temps, nous regarderons les caractéristiques de l'infrastructure qui permettraient d'obtenir ces services, en termes de coût, pour l'environnement d'une part, pour les finances d'autre part. Puis, nous essayerons de faire un comparatif très global pour essayer de répondre à la question qui revient depuis le début du débat : ce projet est-il réalisable ou non ?

En termes de services, l'idée est de regarder, par exemple sur le premier scénario, comment tout cela va fonctionner. Une ligne à grande vitesse n'est pas une autoroute. Le bénéfice d'une autoroute est là où elle passe, puisque la voiture va à cet endroit-là. Pour une ligne à grande vitesse, par nature, le train ne s'arrête pas partout. Donc, le bénéfice n'est pas là où la ligne

passer, il est là où le TGV pourra aller grâce à la ligne. Sur le projet POCL, les fameuses villes du Grand Centre que nous allons essayer de desservir par TGV sont les 13 villes que vous voyez sur la carte actuellement. En Région Centre, nous voyons Blois, Vierzon, Bourges et Châteauroux. Aucune ligne à grande vitesse ne pourra aller successivement dans chacune de ces villes pour aller de Paris jusqu'à Lyon. Sinon, ce n'est plus une ligne à grande vitesse.

L'idée est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu de ces territoires, à différents endroits selon les scénarios, et d'utiliser le réseau existant, de créer des échangeurs – pour faire toujours la comparaison avec les autoroutes – avec le réseau existant, de façon à ce que les TGV utilisent la ligne à grande vitesse, puis le réseau existant, à une vitesse un peu moins importante dans ce cas, pour aller desservir ces 13 villes.

Typiquement, pour aller, dans le scénario Ouest-Sud, d'Orléans à Blois, nous voyons, avec le grand trait bleu, la zone dans laquelle pourrait être construite la ligne à grande vitesse, mais le TGV utiliserait aussi le réseau existant. Nous voyons là un TGV qui partirait de Paris, qui utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'à Orléans, puis, à partir d'Orléans, utiliserait le réseau existant pour aller jusqu'à Blois. Nous avons donc bien un TGV qui va directement de Paris à Blois, ce n'est pas un trajet avec correspondance, c'est bien le TGV qui va changer de voie, de réseau, ce n'est pas l'utilisateur qui va changer de train.

Nous le voyons pour Blois, nous pourrions donner un exemple aussi sur Paris-Clermont. J'aime bien le montrer, puisque nous disons que la ligne s'appelle Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon et pourtant, elle ne passe pas à Clermont. C'est exactement pour la même raison, le TGV utilise la ligne à grande vitesse jusqu'au Nord de Clermont-Ferrand, puis utilise le réseau existant pour relier Clermont, ce qui permet de respecter l'objectif fixé, Paris-Clermont en moins de deux heures.

Nous venons de voir comment fonctionnait l'infrastructure mais, de la même façon que la ligne ne peut pas passer dans les 13 villes, aucun train TGV ne pourra aller successivement dans les 13 villes concernées. Sinon, nous n'aurons jamais un temps de parcours intéressant pour les villes d'extrémité, en l'occurrence Paris et Lyon. Sur le réseau, nous aurions donc plusieurs types de TGV qui desserviraient plusieurs chapelets de villes, l'idée étant de maximiser le nombre de trains pour chacune des villes.

Dans les études que nous avons réalisées, avec les hypothèses que nous avons prises pour essayer de maximiser tout cela, dans le scénario Ouest-Sud, cela pourrait donner le schéma de dessertes que nous allons voir se construire ici et que vous retrouvez sur les synthèses que vous avez pu prendre à l'entrée de la salle.

Typiquement, nous aurions un premier train, celui qui intéresse Blois, le Paris-Orléans-Blois. Il ferait le trajet que nous avons vu tout à l'heure. Nous voyons que ce n'est pas un train qui, par exemple, irait à Lyon. Pour aller à Lyon, depuis Blois, nous allons devoir prendre un autre train, nous verrons ensuite comment cela se dessine.

Deuxième type de train qui pourrait exister, Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux ou Paris-Orléans-Bourges-Montluçon, toujours avec exactement les mêmes principes. Nous voyons que nous n'avons toujours aucun de ces trains, même s'ils passent par exemple à Orléans, qui vont jusqu'à Lyon. Ce seront encore d'autres trains.

Autre type de train, exactement le même principe, celui qui va à Clermont-Ferrand et qui pourrait s'arrêter par exemple à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins dans une gare nouvelle, à Vichy et à Clermont-Ferrand.

Ce train-là va à Lyon. C'est le premier depuis tout à l'heure. C'est en fait le train qui aujourd'hui fait déjà Paris-Lyon sur la ligne existante et que nous reporterions sur cette ligne pour désaturer – c'est un des objectifs, un des deux piliers – la ligne existante. Certains trains

seraient reportés sur cette ligne et iraient donc directement de Paris à Lyon. Aujourd'hui, pour faire 1 h 55 à 2 h 00, les TGV entre Paris et Lyon s'arrêtent une seule fois maximum, soit au Creusot-TGV, soit à Mâcon-TGV. De la même façon, pour respecter ce temps de parcours de deux heures, il faudrait que nous ayons un arrêt maximum. Les études ont montré que le potentiel le plus intéressant pour cela était de prévoir des arrêts dans ce scénario à Roanne. Nous n'avons donc toujours pas de trains qui s'arrêtent à Orléans ou à Bourges, par exemple, et qui vont à Lyon. Ce sera encore d'autres trains.

Nous voyons là un train qui va à Lyon. Typiquement, c'est le Clermont-Lyon. Nous allons passer rapidement, parce qu'il intéresse moins la Région Centre.

Là, nous avons un train très particulier dans le scénario Ouest-Sud, celui qui permettra de desservir Nevers et Moulins. Par construction, Nevers et Moulins sont éloignées géographiquement de la ligne et nous devons non seulement utiliser le réseau existant, mais prévoir en plus des trains spéciaux pour aller dans ces villes, parce que nous ne pouvons les regrouper avec aucune des autres villes en termes de dessertes.

Le train suivant est intéressant, important ; il va de Roissy ou Lille, par exemple, du Nord de Paris, jusqu'à Lyon, ou Clermont-Ferrand mais en tout cas il peut aller jusqu'à Lyon. Ce sont des trains qui ne desservent pas Paris, qui vont de province à province et qui n'ont pas d'objectif de temps de parcours. L'essentiel est qu'ils desservent bien le territoire. Eux peuvent s'arrêter dans un maximum de villes au passage, en l'occurrence Orléans, Bourges, Vichy-Moulins, Roanne, pour aller jusqu'à Lyon. C'est ce type de trains qu'il faudrait prendre à Orléans et, par exemple, à Blois pour aller jusqu'à Lyon. Pour aller à Lyon depuis Blois, nous prendrions donc le train violet de Blois jusqu'à Orléans, ou un TER, même, et ensuite, à Orléans, nous prendrions ce type de train pour aller jusqu'à Lyon.

Un autre type de train qui peut aller à Lyon et qui, en l'occurrence, ne passera pas à Orléans, est le TGV qui viendrait de Tours ou Nantes et qui irait jusqu'à Lyon en passant par Vierzon, Bourges, Vichy et Roanne.

Voilà comment se construisent les schémas de desserte, en tout cas les hypothèses telles que nous avons pu les travailler dans le dossier jusqu'à maintenant, et voilà la façon dont nous pouvons lire les schémas que vous avez sur les synthèses.

Nous irons un peu plus vite pour les autres scénarios. Les principes sont évidemment les mêmes à chaque fois, avec une infrastructure qui passera par contre à des endroits différents.

Dans le scénario Ouest, nous voyons que c'est le même dessin au début, mais que cela oblique plus rapidement vers l'Est. Pour aller à Blois, nous retrouvons exactement le même principe : TGV grande vitesse jusqu'à Orléans puis, à partir d'Orléans, utilisation par le même train du réseau existant jusqu'à Blois. Le schéma de dessertes, nous ne le redécomposons pas, mais il se lit exactement de la même façon et en l'occurrence, pour Blois, il est de toute façon identique par rapport au premier scénario.

Troisième scénario, le scénario Médian : là, en termes d'infrastructure, nous avons une ligne qui part plus à l'Est au départ de Paris, de façon à éviter la forêt d'Orléans et la Sologne. Ainsi, pour relier Orléans et Bourges au réseau des trains à grande vitesse – deux des quatre objectifs fixés par l'État –, nous avons, en traits épais verts, des barreaux à grande vitesse qui vont jusqu'à Orléans d'une part, jusqu'à Bourges d'autre part. Pour Blois, c'est exactement le même principe que tout à l'heure, le TGV va jusqu'à Orléans à grande vitesse, puis poursuit sur le réseau classique jusqu'à Blois. Nous verrons tout à l'heure que les temps de parcours sont très équivalents.

En termes de schéma de dessertes, les dessins vont être un peu différents, mais en l'occurrence, pour Orléans et pour Blois, nous allons retrouver des éléments très similaires,

puisqu'à nouveau, les Paris-Lyon de toute façon ne s'arrêtaient pas à Orléans, les Paris-Orléans n'ont quasiment pas bougé et nous allons les retrouver les Orléans-Lyon de la même façon, sur des trains qui viennent de Roissy ou de Lille.

Le scénario Est : il part encore plus à l'Est, en termes d'infrastructures, de façon à rester toujours du même côté de la Loire. Cela nous donne des barreaux, toujours même principe, pour relier à grande vitesse Orléans et Bourges. C'est le même principe de desserte pour Blois, le réseau à grande vitesse jusqu'à Orléans, puis le réseau existant jusqu'à Blois par le même train. Le schéma de desserte se lit de la même façon et il est exactement identique, en tout cas pour la région de Blois et Orléans, au scénario Médian.

Quel résultat cela donne-t-il en termes de possibilités offertes, de temps de parcours pour Blois et de fréquence, de nombre d'allers-retours quotidiens possibles chaque jour ? Nous voyons que, pour la direction de Paris, nous sommes bien sur un trajet direct et nos études montrent que nous pourrions envisager environ six allers-retours quotidiens TGV Paris-Blois. Nous avons bien mis « hors desserte Aqualys restante », puisqu'alors que pour d'autres villes, nous sommes sur un transfert total des trains actuels type TéoZ sur le TGV, là, sur Orléans et sur Blois, nous sommes sur une hypothèse un peu différente, avec une partie des Aqualys qui demeureraient et une partie des Aqualys qui seraient « remplacés » par des TGV. Avec correspondance à Orléans, nous pourrions avoir accès, depuis Blois, à de nouvelles destinations, donc nous aurions accès à de nombreux autres allers-retours pour Paris et surtout nous aurions accès, par la grande vitesse, au Sud-Est, Lyon et Marseille en particulier. Je vous laisse découvrir les chiffres, qui sont d'ailleurs relativement équivalents entre scénarios, des possibilités qui seraient offertes pour aller vers Roissy et Lille, toujours en correspondance à Orléans, et éventuellement pour Clermont, même si nous sommes là sur des déplacements de moindre ampleur en termes de trafic.

En termes de temps de parcours, nous avons un gain net, grâce à la grande vitesse, relativement équivalent entre scénarios pour Blois en direction de Paris. En temps de parcours sans arrêt, nous serions de l'ordre d'une heure dans chacun des scénarios.

Pour ce qui concerne les dessertes nouvelles permises via une correspondance à Orléans, là aussi, je vous laisse regarder les chiffres, nous sommes de l'ordre de 1 h 30 sur Roissy, de l'ordre d'un peu moins de 2 h 30 sur Lille et, sur Lyon, selon le trajet utilisé par Vierzon ou par la ligne à grande vitesse directe Bourges, nous sommes entre 2 h 00 et un peu moins de 2 h 30. Je vous laisse regarder, nous pourrions revenir sur ces données plus précises tout à l'heure.

Ces données permettent de répondre au premier pilier, l'accessibilité des territoires du Centre de la France. Nous venons de le voir pour Blois, mais les résultats sont identiques, voire supérieurs en termes de gain de temps de parcours pour toutes les villes qui seraient desservies par le projet, les fameuses 13 villes que nous voyons sur la carte.

Tous les scénarios permettent également de répondre au deuxième pilier, à savoir que nous pourrions désaturer la ligne existante entre Paris et Lyon en reportant – nous l'avons schématisé par la flèche jaune – des TGV de la ligne existante sur la nouvelle ligne, donc une désaturation et, par suite, un gain de régularité.

Les scénarios permettent de maintenir le temps actuel de trajet entre Paris et Lyon. C'était un des objectifs pour être une alternative pertinente à la ligne actuelle. Dans les deux scénarios Médian et Est, qui sont plus courts physiquement, nous avons en plus un gain de temps de parcours de 10 minutes entre Paris et Lyon, qui permet d'avoir un trafic supplémentaire, en particulier sur Paris-Lyon et Paris-Marseille, avec du report modal depuis le mode aérien.

Voilà, en termes de bénéfices. Évidemment, tous ces bénéfices auront un coût ; c'est ce que nous allons regarder maintenant en commençant par l'aspect environnemental. Vous voyez

sur la carte la grande zone d'étude de tout le territoire concerné par le projet, dans laquelle nous avons essayé d'identifier les zones sensibles en termes environnementaux, au sens large ; le milieu humain, comme les villes ; le milieu physique, comme le relief ou les grands cours d'eau que nous voyons sur la carte ; et le milieu naturel, avec les zones sensibles en termes écologiques ou biologiques.

Nous voyons tout ce qui a pu être recensé et schématisé sur la carte et il apparaît tout de suite que, compte tenu du nombre de zones sensibles répertoriées, aucun des scénarios ne pourra éviter toutes les zones sensibles. Autrement dit, chacun des scénarios croisera certaines zones sensibles. Nous ne sommes pas au stade où nous avons un tracé technique, puisque nous sommes encore dans des grandes réflexions et un état des lieux est présenté aujourd'hui au débat public, donc nous ne savons pas dire, à un endroit précis, si nous aurons un impact et quantifier cet impact. Ce que nous savons d'aujourd'hui, grâce aux études qui ont été faites, est quels risques d'impact nous avons dans telle ou telle zone, pour chaque scénario.

C'est ce que nous synthétisons par ce tableau, qui montre que de toute façon, dans tous les cas, nous avons des risques d'impact plus ou moins forts sur les différents milieux. C'est inévitable sur un projet de cette taille. En plus, nous voyons que les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont pénalisés, au niveau du milieu humain en particulier, du fait de la traversée d'Orléans, un site très contraint en termes urbanistiques et dans lequel nous retrouvons le site du Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco, avec une contrainte extrêmement forte. Ces deux scénarios ont aussi un risque d'impact majeur du fait de la traversée de la Sologne sur plus de 70 km, sachant que c'est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe, avec un risque d'impact écologique et une contrainte juridique associée.

En termes de coût, tous ces avantages ont un coût et, à ce stade, nous estimons l'investissement nécessaire entre 12,2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios. C'est une contrainte forte du projet, sachant que ces estimations intègrent tous les éventuels travaux nécessaires sur le réseau existant. Pour aller jusqu'à Montluçon, par exemple, les TGV devraient utiliser la ligne entre Bourges et Montluçon. Aujourd'hui, elle n'est pas électrifiée, donc pour faire circuler un TGV, nous avons besoin de l'électrifier. Le coût de l'électrification est inclus dans les estimations qui vous sont présentées.

Compte tenu de ces avantages et de ces coûts, le projet peut-il apparaître réalisable ? Nous essayons de le synthétiser dans un tableau, en termes d'accessibilité des territoires. En termes de gain de temps de parcours et de fréquence, c'est positif dans tous les cas, avec un petit bémol pour les variantes Mâcon, puisque Mâcon est déjà desservie par TGV, donc nous avons un gain moins important que dans les variantes Roanne où nous ouvrons certaines zones à la grande vitesse ferroviaire.

Le deuxième pilier, doublement de la LGV Paris-Lyon, nous avons vu que, dans tous les cas, l'objectif était atteint. Là aussi, petit bémol sur les scénarios Ouest-Sud et Ouest, puisque le gain de temps de parcours permis sur les autres scénarios apporte un petit plus en termes de report modal.

En termes de gains de voyageurs, c'est important, parce que c'est ce qui va définir, nous le verrons après, la rentabilité du projet pour RFF : le gain de voyageurs, ce sont les voyageurs nouveaux qui seraient permis grâce au projet, autrement dit, ceux qui pour l'instant soit ne se déplacent pas sur ces territoires, soit se déplacent avec d'autres modes, aérien ou routier, et qui trouveraient avantage à se déplacer par le TGV avec ce projet, parce qu'ils y trouvent un intérêt en termes de confort, de sécurité, de temps de parcours. Nos études montrent que nous sommes sur un gain de 5,1 à 6,5 millions annuels de voyageurs, ce qui est important en soi. Nous avons mis une petite prime, en l'occurrence, aux scénarios Médian et Est qui permettent de passer le cap des 6 millions de voyageurs, nous verrons tout à l'heure comment cela se concrétise.

En termes d'investissement, nous en avons parlé. Ce n'est bon dans aucun des scénarios, par nature, avec là aussi, un petit bémol sur le scénario Ouest-Sud qui est 1 milliard plus cher que tous les autres scénarios.

En termes de coût environnemental, nous n'y revenons pas, c'est le tableau que vous avez vu tout à l'heure et qui a été expliqué.

En termes de critères socioéconomiques : la socioéconomie est un indicateur pour comparer tous les avantages que pourrait apporter le projet à la collectivité dans son ensemble, pas uniquement les acteurs ferroviaires. Nous comparons ces avantages, qui sont monétarisés. Ce peut être des avantages de temps, environnementaux, de sécurité, etc., et nous les comparons aux coûts, là aussi, coûts environnementaux, coûts financiers, etc. Tout est monétarisé et nous faisons le bilan entre ces coûts et ces avantages. Tout cela est valorisé en euros et nous avons une différence qui oscille entre 1,1 milliard d'euros et un peu plus de 10 milliards d'euros selon les scénarios. C'est donc positif dans tous les cas ; autrement dit, nous avons plus d'avantages que de coûts. Par contre, ce gain est différent selon les scénarios, nous pourrions y revenir.

Dernier point, le besoin de financement public : il faut bien voir que RFF, le maître d'ouvrage et donc le premier appelé au financement, mettra dans le projet – c'est beaucoup trop tôt pour avoir des idées précises sur ce sujet, mais c'est un premier éclairage – ce que les voyageurs nouveaux rapporteront sur la ligne. En fait, RFF n'a pas le droit de s'endetter au-delà de ce que le projet lui rapportera, comme ses statuts le stipulent. Les premières estimations montrent que nous pourrions apporter, selon les scénarios, entre 1,8 et un peu plus de 3 milliards d'euros au financement du projet. Quand nous faisons la différence, le reste est appelé en subventions publiques auprès des collectivités, État, collectivités locales, éventuellement Union européenne.

Pour la première fois au niveau d'un débat public, nous avons essayé d'estimer à ce stade le besoin de financement qui pourrait être appelé auprès de l'ensemble de ces collectivités. C'est un montant important dans tous les scénarios, là aussi avec des différences que nous avons essayé de synthétiser.

Puis, nous voyons qu'une dernière ligne est vide, indiquant qu'aujourd'hui, tous ces éléments sont des outils d'aide à la décision et nous avons besoin maintenant du débat public pour les éclairer, pour savoir ce que vous en comprenez, ce que vous en pensez et pouvoir poursuivre éventuellement la réflexion sur le projet.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary.

Arlette DUBOIS-BESNARD, CPDP : Mesdames et Messieurs, bonsoir. S'il appartient au maître d'ouvrage de mettre l'accent de manière opportune sur la ville qui nous accueille ce soir, il convient que la Commission se prête elle aussi à l'exercice. C'est pourquoi je profiterai de notre présence dans la Maison de la Magie pour énoncer les règles du débat de manière singulière.

La Maison de la Magie, que nous devons à Robert Houdin, abrite plusieurs niveaux. La Rotonde est la première étape. Du temple grec au bateleur du Moyen-âge, du physicien Pinetti à l'inventeur de génie Buatier De Kolta, vous l'aurez compris, chaque intervention a la même valeur : une personne, une voix. Dehors, le dragon à six têtes qui, à toutes les heures, apparaît aux fenêtres. À l'intérieur, je serai le gardien du temple et chaque intervention sera limitée à trois minutes.

Le champ est circonscrit, mais il n'est pas borné. Dès lors, le débat est libre, ouvert à tous les avis sur ce projet. Le débat public est démocratique et il se doit d'être argumenté. En effet, la

richesse d'un débat se nourrit de la confrontation avec les autres et vous comprendrez de fait que le temps de prise de parole soit maîtrisé.

Vous avez franchi le kaléidoscope juste après la Rotonde et vous voilà entre réalité et illusion. Vous croyez n'être qu'un pion sur l'échiquier du temps ? Pas du tout. Tout ce qui est dit ici est inscrit au verbatim, puis versé au compte rendu. Puisse ce débat être riche de vos interventions, qu'il s'agisse d'avis ou de questions. Je vous remercie de ne pas oublier de rallumer vos téléphones mobiles après le débat. Le débat est ouvert.

(Applaudissements)

Qui souhaite prendre la parole en premier ?

Richard ROUSSEAU, expert ferroviaire indépendant : Merci à la Commission Particulière du Débat Public d'avoir organisé cette réunion à la Maison de la Magie. Quand on connaît l'origine de ce projet, c'est un trait d'humour extraordinaire.

Je voulais dire, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, que j'étais partie prenante dans le débat public et je trouve que c'est un remarquable exercice démocratique, mais il ne faut pas que ce soit une usine à rêves. Ensuite, je précise que je suis un ardent partisan du développement de la grande vitesse, mais aussi longtemps que le projet peut être crédible.

Ensuite, j'en viens à mes questions, parce que je n'ai pas eu la dernière fois de réponse très précise sur la question du problème de saturation de l'axe Paris-Lyon. Dans une vie professionnelle peu éloignée, dans deux régions différentes, en raison de problèmes de capacité du réseau, nous avons été amenés à différer des projets inscrits au contrat de plan État région, qui ne pesaient pas des milliards, mais des millions d'euros. Ces projets, je les qualifierais d'investissements de confort, comme on parle des médicaments de confort. Cela ne fait pas de mal, mais coûte très cher par rapport à ce que cela apporte.

C'était ma première observation et elle m'entraîne à poser une question très précise : peut-on me dire pendant combien d'heures par semaine il y a actuellement une vraie saturation de la ligne Paris-Lyon ? Je ne parle pas des semaines de départ aux sports d'hiver ou ce genre d'occasions, je pose la question en termes d'heures par semaine, aujourd'hui et en 2025. J'aimerais que là-dessus, on regarde bien toutes les possibilités qui peuvent être offertes par les évolutions du dispositif.

La deuxième question – et je crois qu'il n'y a malheureusement personne de la SNCF ici et je n'aurai pas non plus de réponse, comme je n'avais pas eu de réponse précise à ma question précédente – est que quand on regarde le scénario Ouest-Sud, l'essentiel de sa justification socioéconomique est avec la clientèle des navetteurs d'Orléans et de Blois, qui sont concernés ici. Or la SNCF, sur ces dossiers, pratique une certaine schizophrénie, si je puis me permettre, qui consiste à dire que les abonnés d'Arras et de Lille, ceux de Vendôme, ce n'est pas très loin, et de Tours, ruinent le système TGV ; ils proposent par ailleurs de se lancer dans un système qui vise justement à le prendre en compte, sur un transport à très courte distance. Le TGV n'a jamais été conçu pour des transports à 100 km. Ma question est celle-ci : ne sommes-nous pas en train de dire que nous allons trouver des solutions par TGV et que ces solutions par TGV sont un peu une vue de l'esprit ?

Je terminerai en signalant que, quand on dit qu'il faut faire des propositions, j'ai des propositions à faire. Parmi les gens qui sont ici et qui vont régulièrement à Paris, un certain nombre de solutions peuvent être apportées, même avant 2025. Quand nous changerons le matériel Aqualys actuel entre Étampes et Orléans, nous pourrons rouler à 200 km/h. Il y a du temps à gagner, sans mettre un euro d'investissement en infrastructure.

La dernière chose, si nous voulons vraiment apporter un supplément de qualité de service aux gens d'Orléans et de Blois, est qu'il faudrait penser dès maintenant à une gare, par exemple à la Bibliothèque François Mitterrand. Personne ne travaille ou n'habite à la Gare d'Austerlitz. La BFM donne un accès à la ligne 14, un des plus fabuleux outils de desserte de la région parisienne.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Merci, Monsieur. Il vous sera répondu, mais c'est plus simple pour le maître d'ouvrage de prendre un peu de temps pour répondre et une personne de la SNCF est dans la salle, qui saura également répondre à votre question.

Gilbert MOREUX, voyageur : Je voudrais poser une question. Nous avons 20 milliards – parce qu'avec les dérives, nous arriverons à 20 milliards –, pouvons-nous faire autrement avec 20 milliards ? Prenons le voyageur lambda, qui n'a pas de voiture ou qui prend les transports en commun, dans un rayon de 20 km autour de chaque gare. Avec le réseau actuel amélioré, comme le monsieur précédent l'a proposé, c'est-à-dire avec d'autres trains et une amélioration des voies, sans parler de TGV, ne pouvons-nous pas avoir le même confort ? Si nous perdons 10 minutes pour aller à Paris, mais que nous les gagnons pour aller de Contres à Blois, c'est tout de même intéressant. Prendre donc le voyageur lambda qui a ou n'a pas de voiture et habite dans un rayon de 20 km de Blois ou d'Orléans, qui doit donc aller à la gare, la première gare, avez-vous fait ce scénario ? C'est ce scénario qui intéresse le voyageur et c'est pour le voyageur que c'est fait, pas pour faire plaisir à RFF, ni à la SNCF. C'est pour l'intérêt du voyageur. Avez-vous pris ce scénario à partir du voyageur dans les 20 kilomètres, comme je le répète ? Merci.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Merci, Monsieur.

Catherine BONTRON, voyageur : Bonjour. Je suis une voyageuse Blois-Paris toutes les semaines. Votre projet est très intéressant évidemment, mais j'ai un point de vue égoïste. Je veux savoir comment ce projet peut désenclaver Blois sur le plan SNCF. À l'heure actuelle, nous mettons systématiquement 2h00 entre Paris et Blois, c'est tout à fait inadmissible quand on va à Paris pour des raisons professionnelles. C'est une question très pragmatique.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie. Monsieur Allary, souhaitez-vous répondre maintenant ?

Thomas ALLARY : Sur les premières questions de Monsieur Rousseau, un point très rapide sur la saturation, pour éclairer l'ensemble du public. La saturation d'une ligne à grande vitesse ne peut pas se définir avec un seuil, en nombre de trains par jour ou par heure. C'est toujours un peu plus complexe que cela, compte tenu de l'exploitation et de la construction de l'exploitation ferroviaire.

Ce que nous appelons le problème de la saturation de la LGV Paris-Lyon, c'est le fait d'atteindre un seuil de trafic qui rend l'exploitation extrêmement difficile, complexe, en particulier en termes d'enchaînement des retards et le problème final du voyageur est l'irrégularité. Nous constatons dès aujourd'hui que la régularité sur cette ligne à grande vitesse est inférieure à ce que nous constatons sur les autres lignes à grande vitesse.

Nos études, qui sont d'ailleurs disponibles sur le site de la Commission, ont montré que ce retard, cette irrégularité plutôt, n'allait faire que croître, malgré les mesures d'exploitation qui vont déjà être prises sur la ligne existante ; typiquement, de la part de la SNCF, plus de rames doubles, plus de trains duplex. Tout cela permet d'améliorer la capacité d'un train. Le système de signalisation va également changer et passer à des standards européens qui, en même temps, permettront de passer plus de trains dans un laps de temps donné. Tout cela permettra d'absorber la croissance des trafics, qui a été identifiée à l'horizon 2025 et 2035. Toutefois, à l'horizon 2025, nous retombons sur ces phénomènes d'irrégularité extrêmement

forts, sans plus avoir de marge de manœuvre en termes d'exploitation. C'est pour cela que le projet existe, pour doubler la ligne Paris-Lyon.

Pour être très précis sur votre question, la croissance des trains en retard, par exemple, pour donner un ordre d'idées – sachant qu'aujourd'hui déjà, nous sommes bien moins bons sur la LGV Paris-Lyon que sur les autres lignes –, nos études ont montré qu'entre 2008 et 2035, le nombre de TGV en retard croîtra de 60 %, ce qui est quand même tout à fait important. Pour donner à nouveau un chiffre illustratif et répondre à votre question précisément, en 2035, nous estimerions à 3,3 millions d'heures perdues par an les retards provoqués par l'ensemble de ces trains pour l'ensemble des usagers. C'est donc quelque chose de particulièrement important, cumulé avec le nombre de trains et le nombre de voyageurs concernés.

Ceci dit, j'ai noté dans vos propos, si j'ai bien compris, le fait qu'un TGV n'est pas forcément conçu pour des trajets moyenne distance. Je rebondis un peu sur ce thème pour dire que oui, le fonctionnement originel d'un TGV n'est effectivement pas de faire du cabotage entre des villes distantes de 50 km, c'est très clair. C'est pour cela d'ailleurs que beaucoup de projets de lignes à grande vitesse desservant, depuis Paris, le Limousin ou l'Auvergne, ont souvent capoté dans les dix ou vingt dernières années, parce qu'effectivement, nous étions sur de l'interdistance qui posait de réels problèmes avec, à la sortie, des problèmes de financement très importants, parce que nous n'avions pas de trafic suffisant et le TGV n'était pas adapté à ce type de desserte.

C'est justement la nature du projet POCL de coupler le doublement de Paris-Lyon, qui est nécessaire et ne peut fonctionner que sur un mode TGV, à la desserte ferroviaire du Centre de la France, de saisir l'opportunité pour desservir le Grand Centre de la France par la grande vitesse ferroviaire. Nous sommes dans une opportunité, initialement, ce qui n'empêche pas que la construction des scénarios telle qu'elle a été faite repose sur des trafics estimés et que les hypothèses de dessertes présentées en termes d'allers-retours quotidiens, par exemple, répondent bien à des potentiels utilisables par un exploitant.

J'ai aussi noté dans vos propos, et je veux le souligner, vous parlez de la desserte actuelle et vous avez évoqué l'arrêt à la Bibliothèque François Mitterrand. Je parle bien des projets POCL, donc à horizon 2025, mais le projet prévoit une arrivée à Paris en Gare d'Austerlitz. Par contre, nous sommes encore à ce stade avec une étude, mais l'hypothèse d'un arrêt à la BFM, la Bibliothèque François Mitterrand, n'est pas écartée. Nous avons bien identifié l'intérêt de desservir le Grand Paris et la ligne 14 par la LGV, c'est une option qui reste totalement ouverte.

Je voudrais répondre maintenant à la question de Monsieur. Pouvons-nous faire autrement avec 20 milliards d'euros ? D'ailleurs, ce n'est pas 20, c'est 12 à 14, parce que là aussi, parfois, surtout dans la presse, on lit des chiffres qui partent un peu dans tous les sens. Nous sommes bien sur une estimation de 12 à 14 milliards d'euros, pour que nous parlions bien tous des mêmes choses, même si le coût doit évoluer au fur et à mesure du projet.

Ce que nous avons regardé, et je vais essayer de vous le montrer avec des diapositives, c'est qu'effectivement, avec 12 ou 14 milliards d'euros, ou moins, si nous ne partons pas sur un projet à grande vitesse, savons-nous améliorer l'existant et atteindre les objectifs qui avaient été fixés au projet ? Ce que nous avons regardé, c'est sur les lignes Paris-Orléans et Paris-Clermont-Ferrand, qui sont les deux concernées par le projet : savons-nous faire des relèvements de vitesse, des petits shunts, des petites déviations localisées, qui amèneraient des gains de temps de parcours tout à fait satisfaisants pour des coûts nettement moins importants ?

Le premier type de scénarios que nous avons regardés, ce sont des aménagements très localisés, sachant qu'aujourd'hui, sur ces deux axes, les vitesses maximales sont déjà très correctes, nous sommes très régulièrement à 160 voire 200 km/h dans certains secteurs et ce

sont des lignes qui ne sauraient pas de toute façon accepter des vitesses supplémentaires. Donc, la marge de gain, de toute façon, reste faible sur ces deux axes.

Néanmoins, quand nous regardons ce que cela donne, déjà en termes de coût, à force d'additionner des « petits travaux » locaux, le ferroviaire est quelque chose d'assez coûteux en termes d'infrastructures, nous voyons que nous sommes déjà sur un total de 1,5 milliard, ce n'est pas tout à fait rien, avec des temps de parcours qui ne sont pas forcément neutres, mais qui restent extrêmement modestes par rapport à ce que nous faisons avec le projet et par rapport aux objectifs qui avaient été fixés au projet.

Ce que nous avons regardé, dans un deuxième type de scénarios, c'est toujours sur ces deux axes, puisque nous savons faire des aménagements localisés, et puis, des petits barreaux, des barreaux moyens à grande vitesse, pour essayer de gagner de la vitesse dans les secteurs peut-être les plus contraints où nous n'avons plus d'autre marge de manœuvre. Nous avons identifié trois barreaux possibles, vers Étampes-Orléans, vers Vierzon-Châteauroux sur la ligne Paris-Toulouse, puis vers Giens-Nevers sur la ligne Paris-Clermont. Avec ce type de scénarios, nous arrivons à quelque chose qui commence à être nettement plus coûteux, évidemment, nous avons de la construction neuve, et nous sommes à près de 4,3 milliards, avec des gains de temps de parcours qui commencent à augmenter, mais qui ne sont toujours pas à hauteur des objectifs. Nous voyons que Clermont, par exemple, nous gagnons une trentaine de minutes, donc nous sommes aux alentours de 2 h 30, pour un objectif fixé de 2 h 00.

Malgré cela, nous avons continué de regarder puisque, quand nous avons fait cela, nous n'avons toujours pas répondu à l'objectif de désaturation de la ligne Paris-Lyon. Nous nous sommes dit qu'en plus de cela, il faut travailler sur la ligne Paris-Lyon et nous avons essayé de prévoir un doublement limité en taille qui irait jusqu'à la bifurcation qui va vers Dijon, de façon à utiliser le projet de LGV Rhin-Rhône, autrement dit, aller de Paris à Dijon, puis ensuite de Dijon jusqu'à Lyon par la flèche violette que vous voyez tout à l'extrémité droite de la carte.

Tout cela nous amène à des coûts évidemment encore augmentés, puisque nous sommes à plus de 7 milliards d'euros. Nous dépassons le coût de plusieurs lignes à grande vitesse qui sont en projet actuellement et, malgré cela, nous n'atteignons toujours aucun des objectifs du projet. Nous ne les atteignons en particulier pas sur Paris-Lyon. Là, au contraire, le temps de parcours augmente, puisque le fait de passer par Dijon conduit à un temps de parcours d'environ 2 h 30. Donc, nous sommes sur une alternative que nous ne pouvons pas vraiment qualifier d'économiquement pertinente.

Tous ces scénarios ont donc été étudiés, mais, puisqu'ils ne répondent pas aux objectifs du projet, ils n'ont pas été présentés comme scénarios alternatifs possibles dans le cadre de ce débat.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Nous vous remercions, Monsieur Allary. Je voulais vous préciser que sur vos sièges, il y a une carte T et que si vous ne souhaitez pas prendre la parole ou qu'à l'inverse, vous avez une question très précise et à laquelle vous attendez une réponse également très précise, vous pouvez la rédiger sur cette carte et nous la faire passer par les hôtesses. Il y sera répondu soit en séance, soit sur le site Internet. Je vous remercie. La parole est à vous. Qui souhaite parler ?

Bernard VALETTE, vice-président de l'agglomération de Blois : Tout se passe comme si les Lyonnais ou les Parisiens ne pouvaient pas accepter d'avoir un temps de parcours de 15 minutes ou de 30 minutes de plus. Au début, en région, nous avions le projet Paris-Toulouse, qui est la ligne historique, la première ligne électrifiée de France, et donc nous nous sommes dit : nous allons réaliser le POLT, cela desservira de façon correcte l'ensemble des villes moyennes et grandes de la région. Puis, on nous a vendu ensuite Paris

Clermont-Ferrand. Alors, nous nous sommes dit, Paris-Clermont-Ferrand, à la limite, pourquoi pas, puisque nous aimons bien les Auvergnats. Puis, nous nous apercevons que Clermont-Ferrand n'est plus desservie aujourd'hui et que ce qu'on nous vend maintenant, c'est Paris-Lyon, seulement Paris-Lyon et en deux heures de temps. C'est-à-dire que c'est le doublement de la ligne Paris-Lyon et tout doit s'appuyer sur ce postulat, à savoir qu'on ne peut pas dépasser deux heures de temps entre Paris et Lyon, cela ne peut être qu'une ligne bis. On ne parle plus de Clermont-Ferrand, on ne parle plus de priorité pour la Région Centre, on ne parle plus de Blois, si ce n'est dans une démonstration que vous avez faite de façon tout à fait brillante.

Il me semble que le débat est un peu piégé. Il est piégé, dès lors que vous dites que l'objectif majeur, et vous l'avez répété à plusieurs reprises, Monsieur Allary, est de desservir Paris-Lyon dans le même temps qu'aujourd'hui ; vous imposez, et vous nous imposez, un parcours qui est forcément le plus court possible, avec des dessertes qui sont effectivement celles de l'unité, qui seront celles de Nevers ou celles de Roanne, peut-être.

Si vous partez de ce postulat, vous voyez bien que jamais nous n'aurons satisfaction pour avoir le réseau le plus à l'Ouest, nous n'aurons même pas l'option médiane qui était proposée tout à l'heure. Pourquoi ne pas dire tout de suite aux Parisiens et aux Lyonnais que vous rendez prioritaire cette dialectique, qu'ils peuvent accepter 15 minutes ou 20 minutes de plus de trajet par rapport à la première ligne ? Non ? Est-ce impossible de penser cela ? À ce moment-là, votre démonstration sera beaucoup plus efficace et nous pourrions discuter sur des bases qui seront plus correctes, mais nous dire qu'il faut obligatoirement que la nouvelle ligne desserve en deux heures de temps Paris et Lyon, c'est de toute manière dénaturer le projet.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur. J'invite Monsieur Allary à répondre à cette question ou cet avis.

Thomas ALLARY : Je commencerai peut-être par préciser que je n'ai rien démontré du tout. Si vous avez vu une conclusion à ce qui a été présenté, c'est vous qui l'avez construite avec les éléments techniques. Attendez, j'ai écouté, laissez-moi terminer ce que je dis. Je n'ai rien démontré. J'ai expliqué qu'il y avait quatre objectifs fixés par l'État, pas par RFF, l'État ayant fixé ces objectifs pour décliner ce qu'avait prévu le législateur. Ce que j'essaie de faire, quand je parle d'objectifs majeurs, c'est d'expliquer pourquoi existait cet objectif de Paris-Lyon en deux heures. L'idée est une alternative économiquement pertinente à la ligne actuelle. Cela veut dire que la ligne nouvelle doit désaturer la ligne existante, pour avoir ce gain de régularité, et elle doit être utile aux voyageurs. C'est quand même eux qui sont concernés au premier chef.

Les comportements des voyageurs, tels que nous les constatons – pas tels que nous les souhaitons mais tels que nous les constatons – montrent que s'ils ont une possibilité en 2 h 00 et une possibilité en 2 h 15, ils prennent le trajet par 2 h 00. C'est un constat, nous n'y pouvons rien. Donc, si une ligne permet le trajet en 2 h 15 et une autre en 2 h 00, j'allais dire RFF, mais surtout les exploitants, donc la SNCF et éventuellement ses concurrents à l'horizon de mise en service du projet, savent que les usagers prendront la ligne avec le train à 2 h 00. Ils ne voudront pas mettre de train sur la ligne à 2 h 15, puisqu'ils savent qu'ils n'auront pas de clients dedans. S'ils ne mettent pas de trains, cela veut dire que nous, gestionnaire d'infrastructures, nous aurons une ligne qui coûtera très cher, sans trains, et nous aurons toujours notre ligne à grande vitesse saturée entre Paris et Lyon.

Autrement dit, je crois comprendre que vous vous dites, ce n'est pas grave, puisqu'il y a la desserte du Grand Centre de la France. Oui, mais ce projet de desserte du Grand Centre de la France existe déjà, il a existé en 1992 et il ne s'est jamais fait. Il ne s'est pas fait, ne nous voilons pas la face, il ne s'est pas fait pour des raisons financières. Aujourd'hui, ce deuxième pilier n'est pas là pour embêter le Grand Centre de la France, il est là pour lui permettre

d'avoir une infrastructure finançable et donc viable. C'est en cela que le doublement de Paris-Lyon apporte quelque chose à un projet d'ensemble qui est utile à Paris, à Lyon, oui, c'est bien naturel, mais aussi aux autres villes du Grand Centre de la France desservies par le projet.

Le sous-jacent aussi derrière vos propos, si j'ai bien compris, est que cet impératif que nous nous donnions sur Paris-Lyon, pour les raisons que je viens d'expliquer, vient finalement au détriment de la qualité de la desserte qui pourrait être offerte via POCL pour le Grand Centre de la France. Or nous, ce que nous constatons quand nous regardons l'ensemble de nos études, c'est que ce n'est pas le cas. Vous avez en particulier dit, Clermont, on n'en parle plus. Si, Clermont, au contraire, c'est un des quatre objectifs du projet et les quatre objectifs sont remplis dans les quatre scénarios. Tous les scénarios permettent Paris-Clermont en moins de deux heures avec utilisation de la ligne à grande vitesse, puis du réseau existant, mais le voyageur se fiche complètement de savoir s'il est sur la ligne à grande vitesse ou sur le réseau existant. Ce qui l'intéresse, c'est la gare de départ, la gare d'arrivée et le temps de parcours. Dans tous les scénarios, on part de Paris, on arrive à Clermont et le tout en moins de deux heures. C'est cela qui l'intéresse aujourd'hui. Il y a très peu de parcours TGV qui sont faits intégralement sur ligne à grande vitesse. Il y a Paris-Lyon, Paris-Marseille et c'est tout, quasiment. Quand on fait Paris-Nantes, tout le monde prend le TGV pour faire Paris-Nantes, mais Paris-Nantes, si je ne dis pas de bêtises, je crois que c'est 60 % de parcours sur lignes existantes. C'est extrêmement peu.

Donc, nous n'inventons rien pour POCL, nous le déployons à une échelle graphique un peu nouvelle, mais le principe du parcours sur lignes existantes a toujours existé. Grenoble, c'est pareil. Pour aller à Grenoble, nous avons une bonne partie du trajet sur lignes existantes. Donc, vraiment, le projet permet bien ces gains d'accessibilité et ce, quel que soit le scénario.

Après, vous disiez, et c'était tout à fait intéressant : « On n'aura jamais satisfaction pour avoir le tracé Ouest ». Mais nous, nous n'avons pas cherché à avoir des indicateurs qui donneraient satisfaction ou pas à un scénario. Les scénarios ont été élaborés, d'ailleurs pas par nous dans notre coin, ils ont été élaborés avec les partenaires concernés, les Régions, l'État et, une fois qu'ils étaient élaborés et avaient un sens, ils ont été analysés techniquement. Vous avez vu le résultat de l'évaluation technique. Nous n'en tirons, à ce stade, aucune conclusion. Nous avons besoin du débat pour l'entendre.

Vous disiez, en tout cas je croyais aussi comprendre, plus précisément, que ces tracés Ouest permettraient moins bien de desservir en particulier la Région Centre. Nous pourrions revenir sur le détail de certaines fréquences, en particulier pour quelques origines-destinations, mais dans la très grande majorité des cas, pour la très grande majorité des destinations et des villes concernées, les temps de parcours et les fréquences sont quasi équivalents ou vraiment du même ordre de grandeur, selon les scénarios.

Nous voyons ici pour des villes du Centre. C'est ciblé sur Paris, mais le même exercice pourrait être fait en direction de Lyon, nous retrouvons les mêmes résultats. Nous voyons qu'Orléans, nous sommes entre 35 et 40 minutes pour Paris-Orléans. Blois, nous l'avons vu tout à l'heure, 55 minutes à 1 heure. Vierzon, c'est un peu compliqué, parce qu'il y a plusieurs façons de la desservir, nous allons être entre 50 minutes et un peu plus d'une heure. Châteauroux, nous sommes sur 1 h 20, 1 h 25, mais là aussi, c'est compliqué, cela dépend de la desserte. En tout cas, nous sommes sur des choses extrêmement équivalentes.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Monsieur Allary, vous reprendrez la parole après, je vois que la salle s'agite en haut. Je vous demande de vous présenter, certes, mais de vous lever, si vous voulez bien, parce que cette séance est filmée et je ne voudrais pas qu'on croit qu'il n'y a que des fantômes dans la salle.

Claude-Antoine DE VIBRAYE, Vice-président de l'Association Blois Paris Illico :

Une première remarque, je suis un peu triste qu'il y ait peu de monde dans cette salle. Ce qu'il faut savoir, c'est que je pense que la ville de Blois est en dépression morale ferroviaire avancée depuis plusieurs années...

(Applaudissements)

...d'abord, depuis que le TGV Atlantique passe à Vendôme et a donc écarté Blois dès 1990 de la grande vitesse ferroviaire, avec toutes les conséquences. Phénomène aggravé depuis les annonces de cadencement ferroviaire pour 2011, qui mécontente une grande partie de la population apparemment nationale, mais également locale, donc blésoise, et j'ai l'impression que les gens n'ont plus espoir dans le train, surtout à Blois, alors qu'il faut que ce soit totalement le contraire.

Je pense que pour le TGV, il ne faut pas être morose, tout ce que vous venez de nous exposer, c'est un projet absolument formidable, fantastique, auquel nous devons tous adhérer. Je pense que ce TGV apportera un service supplémentaire qui se mariera parfaitement avec les dessertes locales. Je tiens juste à préciser, pour ceux qui évoquent simplement une amélioration de l'existant, qu'à mon avis, c'est à courte vue. Je prends un simple exemple, quand on parle de matériel, il n'est absolument rien prévu pour remplacer le matériel Corail. Rien n'est prévu. Je pense que le matériel Corail sera un matériel en fin de vie et qu'à terme, il ne devra exister que du matériel TER et du matériel TGV.

Pour rebondir sur ce que disait très justement Monsieur Bernard Valette tout à l'heure, il n'y a pas de doute que notre association Blois Paris Illico appuie les scénarios Ouest et Ouest-Sud, qui nous placent le plus près possible de la ligne radiale à grande vitesse.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur, pour cette contribution.

Bernard MERIEL, maire-adjoint à Blois : J'ai bien suivi les explications de Monsieur Allary. Je connais bien ce genre d'études, en particulier les études d'impact, et je crois que si nous voulons un débat, il ne faut pas non plus que les dés soient pipés dès le départ, parce que quand on regarde votre tableau récapitulatif et qu'on a l'habitude de les lire, on voit bien que les deux tracés Ouest et Ouest-Sud n'ont pas beaucoup de chance d'être retenus. Ce qui veut dire que pour toutes les villes de la Région, que ce soit Orléans, Blois, Vierzon, etc., nous aurons un certain nombre de problèmes.

Je pose le problème plus général sur l'aménagement du territoire. Cela veut dire qu'aujourd'hui, au niveau national, nous choisissons de favoriser le déplacement entre Paris, Lyon et éventuellement le Sud-Est. Cela veut dire que nous allons renforcer le développement économique de ces régions, au détriment de l'affaiblissement d'autres régions sur le territoire. Je pense qu'en termes d'aménagement du territoire, c'est désolant. C'est désolant parce que l'objectif, et j'ai bien compris ce qu'a dit Bernard Valette parce qu'il ne faut pas se le cacher, l'objectif est de prendre des sections de TGV qui sont rentables, et la section Paris-Lyon-Marseille est aujourd'hui rentable, donc il s'agit à terme de la renforcer. C'est difficile de la renforcer sur le tracé actuel sans des coûts supplémentaires de travaux. Ceci dit, je suis intimement persuadé qu'il y a des améliorations à faire sur la maintenance de matériel, sur la maintenance des équipements, en dehors de l'organisation qui peut permettre de résoudre ces problèmes dits de saturation ou de retard. Et au détriment de quoi ? Au détriment des autres lignes.

Ce qui me gêne beaucoup dans ces situations, c'est que nous sommes en train d'appauvrir, parce que je suis blésois et j'ai vécu l'abandon de la gare TGV à proximité de Blois pour Vendôme et nous avons vu ce que cela a donné derrière, puisque j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le président Fournier, un des prédécesseurs du président actuel de la SNCF, dans les années 92-93, avec le maire de Blois de l'époque, Jack Lang. Nous avons bien vu que

derrière, cette ligne TGV qui passait un peu au Nord de Blois a eu comme conséquence, à terme, une détérioration de la situation ferroviaire. Comme nous sommes blésois, je pense que le maire l'a très bien dit au départ, c'est la porte d'entrée sur toute une zone touristique économiquement très forte. La Vallée de la Loire, vous l'avez rappelé, est inscrite à l'Unesco, donc il faut quand même que nous renforçons les communications. Je crois que nous ferions mieux de travailler sur la fréquence que de gagner cinq minutes sur un trajet Paris-Lyon.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur.

Thomas PRIGENT, militant écologiste : Bonsoir. Je suis aussi utilisateur régulier et toujours passionné du train. Je voulais juste faire deux petites remarques en préambule sur l'organisation du débat. Les choses font que finalement, c'est sur l'opportunité que nous discutons, au moins autant que sur la question des trajets et c'est une très bonne chose, de mon point de vue. La deuxième chose est qu'il me semblerait logique que les réponses de Monsieur Allary soient en temps limité, comme celles des intervenants de la salle.

La question que je souhaitais poser est notamment celle de la viabilité économique de ce projet. Nous connaissons, à travers plusieurs rapports et à travers des positions même du Président de la SNCF, l'endettement colossal qui est celui de RFF aujourd'hui. Nous connaissons les conséquences, et nous les vivons tous les jours, de cet endettement sur le non entretien, le mauvais entretien du réseau non TGV en Région Centre et ailleurs. Si nous mettons 12 ou même 10 milliards dans un nouveau projet, une nouvelle ligne, non seulement nous ne mettrons pas ces milliards dans l'entretien du réseau mais, en plus, il faudra entretenir cette nouvelle ligne. Donc, nous nous posons vraiment la question de savoir comment cette histoire sera viable économiquement à long terme.

L'autre chose est qu'il me semble que, du point de vue du développement économique et social, l'important est que les gens puissent circuler facilement et à moindre coût dans un rayon raisonnable. Pour les entreprises, ce qui est important, c'est de trouver des gens à recruter dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres autour de là où elles s'installent. Pour les gens, l'important est de pouvoir aller au travail pour un coût raisonnable et, avec l'augmentation prévue et prévisible du pétrole dans les années à venir, la question se posera de manière d'autant plus importante.

Avec un budget moindre, cela a déjà été évoqué, donc je vais passer assez rapidement, nous pouvons non seulement faire la ligne POLT, mais nous pouvons aussi entretenir un réseau régional pour avoir demain des circulations fiables partout en Région Centre et ailleurs.

Une petite remarque de méthodologie aussi : on évalue le nombre d'utilisateurs potentiels de cette nouvelle ligne TGV ; ce qui me semble intéressant, et nous pouvons le faire dès maintenant, c'est d'évaluer le nombre de gens qui ne vont plus utiliser le train dès le 11 décembre, par exemple ici, avec la mise en place du cadencement, du fait de la dégradation de la qualité du service et des fréquences de trains. Pour en avoir discuté avec pas mal de monde ces derniers temps, ils seront très nombreux.

Pour conclure, de la grande vitesse à la précipitation, il n'y a pas long. Je pense qu'il faut vraiment prendre le temps de peser les questions jusqu'au bout. Merci.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur. Il y a un point toutefois à souligner, c'est que Monsieur Allary répond à trois questions, donc je ne veux pas le limiter à trois minutes. Tout à l'heure, l'explication nécessitait un peu plus de temps et je vous remercie d'avoir un peu de compréhension. Je rappelle que le débat porte sur le projet POCL, donc, je vous demanderais de rester dans le débat. Je vous remercie. Monsieur Allary, souhaitez-vous répondre à ces trois questions ?

Thomas ALLARY : Je vais essayer d'aller très vite, en trois points importants. J'ai entendu parler de dés pipés. Je voudrais vraiment insister sur ce point : les études qui sont présentées sont totalement disponibles dans leur intégralité sur le site de la Commission. Si les dés sont jugés pipés, il faut nous dire précisément quels dés, que nous puissions en débattre, que nous puissions en parler. Nous ne pouvons pas faire plus que de présenter l'intégralité de nos études, de les expliquer et d'en présenter les résultats, quels qu'ils soient.

J'ai entendu parler aussi de sections rentables. Cela me fait rebondir très rapidement sur le fait que ce projet n'est pas rentable pour RFF et il ne peut pas l'être, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun autofinancement complet possible du projet. Autrement dit, RFF ne peut pas gagner d'argent avec ce projet. Il y aura au contraire un besoin de financement public extrêmement important, entre 9 et 12 milliards selon les scénarios. Nous sommes vraiment dans l'application d'une politique publique de transports voulue par le législateur et le gouvernement, nous ne sommes pas du tout dans un projet de rentabilité financière.

Pour ce qui concerne la viabilité économique du projet, c'est important, parce que c'est effectivement du fait que RFF a un endettement extrêmement important – enfin, avait dès sa naissance, quand il a été créé – que ses statuts prévoient qu'il ne s'endette pas plus pour la construction de nouvelles lignes. Evidemment, il va s'endetter au moment de la construction, mais il devra récupérer cet investissement grâce aux recettes qu'il pourra percevoir sur la ligne. Toutefois, il ne peut pas investir dans la construction au-delà de ce qui lui sera rapporté. C'est cette fameuse différence qui est appelée, après, en termes de subventions publiques.

Cela veut dire que RFF ne peut mettre que cela ; par contre, il met tout cela dans le projet, en termes de financement. Autrement dit, si le projet ne se fait pas, il n'y a pas de voyageurs nouveaux. S'il n'y a pas de voyageurs nouveaux, il n'y a pas de recettes nouvelles et donc, RFF n'a pas d'argent nouveau à mettre sur le réseau existant, en particulier. Autrement dit, ce n'est pas parce que le projet ne va pas se faire que RFF aura plus d'argent pour investir ou pour régénérer le réseau existant, puisqu'il n'y aura pas de nouvelles recettes créées. Les deux sont décorrés.

Cela n'empêche pas, et je vais essayer d'aller très vite, de préciser que la priorité numéro 1 de l'entreprise RFF aujourd'hui est le réseau existant. RFF a plusieurs missions, dont une est le développement du réseau avec, en particulier, la construction de lignes à grande vitesse, et nous nous plaçons aujourd'hui dans ce cadre. Toutefois, la priorité numéro 1 de l'entreprise est la régénération du réseau existant. Nous sommes engagés dans le plus grand plan de régénération qui n'ait jamais existé sur le réseau : 13 milliards d'euros et 6400 km de lignes qui seront refaites, à l'horizon 2015. C'est tout à fait énorme, et c'est bien cela, la priorité de l'entreprise.

Si vous le permettez, je voulais finir sur une question, si moi aussi, j'ai le droit d'en poser, parce que j'ai entendu tout à l'heure et c'est derrière plusieurs intervention depuis le début : le projet renforcerait Paris-Lyon et affaiblirait les territoires en conséquence sauf dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud. J'ai vraiment besoin de comprendre, parce que je perçois mal en quoi certains scénarios, Médian ou Est en particulier, affaibliront la desserte de certaines villes par rapport aux scénarios Ouest et Ouest-Sud, sachant que nous avons peut-être un regard très ou trop ferroviaire et, en termes de temps de parcours et de fréquence, nous sommes sur des choses extrêmement équivalentes. C'est un élément que doit nous apporter le débat, nous devons comprendre en quoi cette différence de tracés est perçue, je reprends le mot, comme un affaiblissement potentiel des territoires.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur Allary. Je donne la parole à Monsieur le Président.

Eric BOILEAU, Président de Blois Paris Illico : L'association Blois Paris Illico est l'association des usagers du train de Blois. J'ai une réponse à la question que vous venez de poser, c'est très simple : je pense qu'il y a une énorme différence entre le fait de relier une ville comme Orléans par un barreau et le fait qu'Orléans soit sur la ligne. Typiquement, aujourd'hui, il n'y a pas de TGV qui vont de Rennes jusqu'à Nantes en passant par Le Mans, tout simplement parce que ce sont des barreaux de raccordement à la ligne Paris-Le Mans, ce n'est pas le TGV qui passe par Rennes et qui ensuite va à Nantes ou qui passe par Nantes et ensuite va à Rennes.

Je pense que cela manque un peu d'explications. Quand vous avez décrit tous les scénarios, vous avez commencé par l'Ouest-Sud et vous avez bien expliqué comment des trains pourraient faire Lille-Orléans-Lyon, mais en revanche, ce n'est pas très clair, je ne vois pas comment un train peut rentrer dans Orléans et ensuite aller vers Lyon. Je ne connais pas très bien la technologie des trains, malgré que je les prenne tous les jours, mais je ne vois pas trop comment cela pourrait se passer.

J'ai d'autres questions, notamment sur les temps de parcours que vous avez calculés. Pour moi, il y a une question de technologie de trains qui n'est jamais définie. Je ne vois pas comment on peut définir les temps de parcours, ou alors on les définit avec les matériels existants. Peut-être que ce ne seront pas les TGV aujourd'hui, peut-être que ce seront des AGV ou autre chose, et je ne vois pas à partir de quoi vous avez calculé le temps de parcours.

Je voulais aussi parler de l'impact environnemental, puisque vous en avez parlé. Pour moi, quand vous parlez de la Sologne, c'est la région dans laquelle je suis né, donc je la connais bien, je ne vois pas pourquoi vous ne parlez pas du fameux fuseau qui existe déjà, le fuseau A71-POLT. Faire passer un TGV à côté de l'A71 et à côté du Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, je ne vois pas quel serait l'impact, ni en quoi cela toucherait la zone Natura 2000, vu qu'à cet endroit, elle a déjà été sérieusement endommagée.

Enfin, je suis d'accord avec l'idée qu'on a l'impression que les dés sont pipés. Votre tableau récapitulatif où, finalement, tout est en vert sur les tracés Est et Médian et en rouge sur les tracés Ouest et Ouest-Sud, cela donne l'impression que le jeu est pipé, même si j'entends bien, mais cela en donne vraiment l'impression.

Ensuite, j'ai deux remarques de forme. La première est que le 1 h 25 entre Blois et Paris, cela n'existe pas, donc il faut que vous l'enleviez de votre tableau, parce que les trains sont en 2 h 00 ou en 1 h 19, mais il n'en a aucun en 1 h 25, donc cela n'existe pas.

La deuxième est que j'ai sous les yeux la synthèse du dossier du maître d'ouvrage ; à l'intérieur, un tableau récapitule tous les temps de parcours et il n'y a pas Blois. Il y a toutes les villes, sauf Blois, donc je ne sais pas si Blois est complètement intégrée dans le projet ou pas, cela donne des doutes, en tout cas. Cela peut expliquer les doutes. Voilà, à l'intérieur, vous êtes dessus, il n'y a pas Blois ou alors je ne l'ai pas vue.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie. Une question, ici.

Yvan SAUMET, Président, CCIT de Loir-et-Cher : Je suis aussi Président, au niveau régional, de la Commission Aménagements et Infrastructures de la Chambre régionale de Commerce.

Première chose, nous avons fait la même remarque en Commission Régionale, Blois avait été oubliée et c'est vrai que cela nous a inquiétés également, donc merci de l'avoir bien relevé.

Deuxième chose, je crois qu'il faut commencer par dire que c'est une fantastique opportunité. Nous sommes tous conscients de ce qui se passerait s'il n'y avait pas la nécessité de doubler Paris-Lyon. Pour ceux qui le prennent régulièrement, et j'en fais partie, nous voyons bien

qu'actuellement, il commence à y avoir des problèmes, beaucoup plus qu'il y a dix ans, sûrement liés au fait que le matériel est peut-être mal entretenu mais nous voyons aussi certains jours, à certaines heures, une fréquence considérable et nous pouvons bien penser qu'un jour, nous arriverons à saturation, parce que tout le monde passe pour aller dans ce quart Sud-Est. C'est une superbe opportunité, parce que nous savons très bien qu'il n'y aura jamais, autrement, de possibilités d'avoir un TGV, en tout cas une ligne améliorant la situation dans le Grand Centre de la France. Il faut que toutes les régions s'allient, que la Région Centre et la Région Auvergne se mobilisent derrière ce projet.

Il est clair que nous sommes plutôt favorables aux tracés Ouest, et Ouest-Sud en particulier, parce que notamment pour Blois où nous sommes aujourd'hui, nous craignons que le barreau qui sera censé desservir d'abord Orléans et ensuite, sur la ligne classique, Blois, soit un élément de financement qui, même si le président du Conseil Régional mobilisera ses ressources, participe à un surcoût évoqué pour ce projet. Nous sommes un peu dubitatifs sur le fait qu'en ayant une ligne très à l'Est, nous puissions rester dans les temps indiqués, c'est-à-dire 1h00 en ce qui concerne Blois. Donc, nous militons, et il y a un consensus de l'ensemble des départements de la région au niveau des Chambres de Commerce, pour ces scénarios Ouest ou Ouest-Sud, parce que nous considérons que c'est le plus cohérent en termes d'aménagement.

Pourquoi est-ce une opportunité pour Blois ? Je prends deux ou trois exemples. En ce qui concerne les prestataires de services aujourd'hui, qui sont à Blois et dans la région, il existe un véritable enjeu pour que les entreprises puissent rester. C'est déjà l'enjeu d'aujourd'hui, avec Paris Illico, parce que notre ligne nouvelle, nous ne l'aurons pas tout de suite. Donc, c'est déjà Paris Illico, tout de suite, pour améliorer et ne pas perdre les belles entreprises qui y sont actuellement. Ce sont aussi des entreprises industrielles.

En ce qui concerne les entreprises industrielles, la liaison avec Rhône-Alpes est considérable. Nous ne l'avons sans doute pas suffisamment évoquée. Il n'existe pas d'enjeu, pour moi, sur l'axe Blois-Paris, de façon suffisante. Gagner un quart d'heure, nous sommes d'accord, mais ce n'est pas forcément déterminant. Par contre, desservir, en gagnant 2h00 de temps, la région Rhône-Alpes, pour nos industriels, l'intérêt est considérable, et je ne parle pas simplement pour Blois, c'est vrai pour toute la région.

Un autre exemple, déjà cité, est le tourisme. C'est vrai que nous souhaitons que nos touristes passent une nuit à Blois, mais actuellement, ce n'est pas complètement le cas et nous pouvons améliorer considérablement les allers-retours sur Paris. C'est comme cela, les touristes qui viennent de Chine, du Japon, ont quelques heures pour aller voir Chambord ou Blois. Donc, c'est bien d'avoir cette possibilité de gagner du temps avec une ligne qui ne mettrait qu'une heure. Je pense qu'il existe une opportunité de développement économique à laquelle nous souscrivons.

Nous sommes simplement troublés par le coût, c'est clair, en particulier le tableau dont nous n'avons pas eu connaissance et que vous avez présenté tout à l'heure, c'est-à-dire la différence, en comprenant l'ensemble des coûts, y compris écologiques, qui fait apparaître que le tracé Ouest-Sud serait juste bénéficiaire.

(Applaudissements)

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie.

Philippe DEFOSSEZ, CESER Centre : Je commencerais par une petite remarque de méthode. Je trouve que le débat est très fructueux, très intéressant. Il l'aurait été un peu plus si nous avions eu l'ensemble des cahiers d'acteurs, notamment celui du CESER de la Région Centre, qui n'est pas diffusé à l'entrée.

La position du Conseil Economique et Social est très claire, très simple. Sur l'opportunité du projet, je ne reviendrai pas sur tout ce qu'a dit le Président de la Chambre de Commerce, personne ne peut nier la dynamique du territoire, la dynamique économique des territoires qui sont irrigués par les lignes à grande vitesse. Pour la Région Centre, il est fondamental de se doter de cet outil pour rester une grande région française. Donc, sur l'opportunité, c'est très clair.

Pour nous, il y a cependant des conditions. La première condition est de raisonner desserte, système de desserte, ce qui nécessite de penser aux articulations vers le Grand Ouest, notamment jusqu'à Nantes et les interconnexions avec les grandes infrastructures aéroportuaires, parce que l'économie de la Région Centre, c'est aussi l'accès sur le Nord de la France et les grandes capitales européennes.

La deuxième condition, ce sont les impacts environnementaux. Là, il y a évidemment du positif pour la réduction de gaz à effet de serre, cela a été évoqué dans les dossiers, et du négatif sur la biodiversité. Pour le CESER, le bilan est globalement positif et nous nous inscrivons de façon très volontariste sur l'intérêt de ce projet, car il est porteur de sens et de rayonnement pour notre région.

Quant aux tracés, je repartirai du constat initial du grand vide ferroviaire du Centre de la France. Au moment des choix, il faut arrêter de ne penser que Paris-Lyon, même si je ne dis pas que c'est le seul raisonnement à tenir. C'est vrai que c'est une opportunité, mais en termes d'aménagement, il faut penser aménagement de tout le territoire et donc, penser à un système de desserte résolument ouvert vers le grand Ouest.

Quant aux impacts environnementaux, je suis un peu surpris de votre analyse un peu rapide et je rejoins la réaction précédente en disant que, sur les scénarios Ouest, cela devrait rester compatible en utilisant les couloirs de nuisance existants.

Je conclurai sur l'opportunité. Je pense que certains ont pensé qu'en imaginant quelques aménagements des systèmes actuels, nous pourrions relever les défis de la France. Je crois qu'un siècle plus tôt, certains pensaient que la navigation fluviale pouvait suffire. Je pense que maintenant, à l'heure des choix, il est essentiel de faire un saut technologique, de se projeter dans l'avenir et de penser comment aider la France à relever les défis du siècle à venir et non pas de la décennie à venir. Je vous remercie.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur. S'agissant des cahiers d'acteurs, je répondrai un peu plus tard.

Christophe SALVAT, responsable des transports, Conseil Général du Loir-et-Cher : Certains ont parlé de dés pipés, et je n'utiliserai pas cette expression, mais en tout cas, j'ai des interrogations quant au tableau multicritères qui nous a été présenté. Bien sûr, sur l'analyse environnementale, pour qui connaît un peu le Loir-et-Cher et la Sologne, il y a bien évidemment un tracé préférentiel qui minimise complètement les impacts environnementaux.

Ensuite, dans votre tableau multicritères, nous retrouvons certains objectifs qui ont été fixés par l'État, mais nous n'en retrouvons pas d'autres. Par exemple, quid de l'amélioration de la desserte des villes du Grand Centre ? Il n'y a pas de comparaison des variantes entre elles, en tout cas je ne crois pas les avoir vues dans votre tableau multicritères. Quid de la liaison d'Orléans au réseau des TGV ? Là non plus, cela ne figure pas dans votre tableau multicritères. Il y avait également un autre objectif fixé par l'État, qui était d'améliorer les liaisons entre Rhône-Alpes, au-delà, et la partie Ouest de la France, la façade Atlantique. Cela non plus, je ne le retrouve pas dans votre tableau multicritères.

Enfin, concernant votre analyse par rapport aux temps de transport entre Paris et Lyon, si j'ai bien suivi votre raisonnement, dès lors qu'on offre un itinéraire, je crois que les liaisons actuelles Paris-Lyon, c'est 2 h 00, dès lors qu'on offrirait une liaison Paris-Lyon en 1 h 50, tout le monde irait sur cette nouvelle liaison en 1 h 50. C'est ce que vous avez expliqué, il me semble, tout à l'heure. Si nous faisons les tracés Est et Médián, nous aurons de nouvelles durées Paris-Lyon de 1 h 50. Que restera-t-il sur l'infrastructure actuelle de Paris-Lyon ? Les tracés Ouest, qui sont aux alentours de 2 h 00, sont des tracés quasiment identiques à ceux actuels. Là, nous aurons vraiment un partage des trafics entre les Paris-Lyon actuels et les Paris-Lyon qui passeraient par Orléans et par ces tracés Ouest. Donc, j'aimerais bien également avoir réponse à ces questions. Merci.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur, pour ces questions pertinentes. Monsieur Allary, souhaitez-vous répondre maintenant ?

Thomas ALLARY : Oui, d'autant qu'il y a eu beaucoup de questions avant et je vais commencer peut-être par expliquer le fonctionnement du scénario Médián, comme cela m'a été demandé, en termes de schéma de dessertes. Nous avons vu tout à l'heure comment se construisait le schéma de dessertes dans le scénario Ouest-Sud. Nous allons essayer de regarder très rapidement comment cela se passe dans le scénario Médián.

Pour la desserte d'Orléans et de Blois, c'est exactement la même chose que tout à l'heure, nous avons vu que le TGV empruntait la ligne à grande vitesse jusqu'à Orléans, puis il va jusqu'à Blois. Ensuite, nous avons le même type de train que tout à l'heure et nous voyons même que, pour aller par exemple à Châteauroux, nous avons cette fois-ci deux possibilités, un train qui fait Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux, qui prendrait le fameux barreau pour aller à Orléans et, au-delà, il récupère la ligne existante, il descend jusqu'à Châteauroux, ou alors il descend à grande vitesse par le deuxième barreau jusqu'à Bourges et là, il va de Bourges jusqu'à Châteauroux, d'ailleurs au moyen d'un petit shunt qui permet d'aller plus vite au niveau de Vierzon.

Montluçon, c'est le même principe que tout à l'heure, nous retrouvons ensuite notre Paris Clermont, nous n'y revenons pas. Le Paris-Lyon va évidemment en ligne directe et nous voyons que, dans ce cas, il n'a pas l'opportunité physique de s'arrêter à Orléans et à Bourges, mais de toute façon, comme je le disais tout à l'heure, ces arrêts ne sont pas non plus prévus dans les autres scénarios. Par contre, il s'arrête à Roanne ou à Mâcon, selon la variante, donc comme dans le scénario Ouest-Sud.

Ensuite, nous arrivons aux fameux trains province-province, qui viennent de Lille. Nous voyons que certains vont jusqu'à Nevers et peuvent aller par exemple jusqu'à Clermont-Ferrand. Je voyais plutôt ceux qui allaient aller jusqu'à Clermont-Ferrand, parce que c'est comme cela dans les hypothèses de desserte. Par contre, nous avons un autre type – nous ne le voyons pas bien sur ce schéma, c'est compliqué – qui passe dessous, qui vient de Roissy et Lille et qui va à Orléans. C'est ce train qui va à Orléans, puis à Vierzon, puis à Bourges. À Bourges, il retrouve la ligne à grande vitesse et va à Lyon par Roanne ou Mâcon, selon la variante.

Autrement dit, nous sommes exactement dans le même principe que dans un scénario Ouest ou Ouest-Sud. C'est la même chose au niveau d'Orléans, puisque ce fameux train intersecteurs, par exemple pour aller d'Orléans à Vierzon, il y a assez peu de chances qu'il reprenne la ligne à grande vitesse, c'est-à-dire que le temps de sortir d'Orléans, où il sera sorti de la ligne à grande vitesse pour desservir la gare, de revenir sur la ligne à grande vitesse, accélérer, ressortir de la ligne à grande vitesse, aller jusqu'à Vierzon centre, il aura plus intérêt à rester sur la ligne existante, autrement dit, exactement le même trajet que dans ce scénario. D'ailleurs, nous aboutissons, de mémoire, à peu près aux mêmes ordres de grandeur en termes de potentiel de desserte, même si je crois qu'il doit y avoir une différence

d'une à deux unités quotidiennes. Voilà, donc nous sommes vraiment dans un schéma similaire.

En termes de temps de parcours, les temps de parcours qui sont présentés sont des temps de parcours théoriques, directs évidemment, arrondis et sans arrêt. Théoriques, cela veut dire que c'est le calcul du temps que permettrait l'infrastructure. Autrement dit, nous sommes à un stade totalement théorique où nous utilisons la vitesse permise par l'infrastructure, 320 km en l'occurrence. Nous ne prenons pas d'hypothèses pour l'instant d'améliorations particulières des matériels ou de l'infrastructure, que nous ne maîtrisons pas aujourd'hui, donc nous sommes sur 320 km/h. Ce sont des calculs distance vitesse qui aboutissent à l'hypothèse de temps de parcours.

D'ailleurs, vous disiez ne pas le comparer à 1 h 25 à Blois, qui n'existe pas. Effectivement, cela n'existe pas en termes de desserte, nous n'avons pas de train aujourd'hui qui font 1 h 25, mais c'est bien la capacité offerte aujourd'hui par l'infrastructure si nous imaginons un train sans arrêt, où tout se passe bien, il part de Paris, il arrive à Blois sans problème. C'est pour comparer ce qu'offre nouvellement l'infrastructure que cette donnée est utilisée. Pour imaginer à ce stade ce que seraient les temps réels, il faut ajouter les temps d'arrêt dans chaque hypothèse d'arrêt envisagée. Là, j'ai envie de dire, nous pouvons laisser à chacun le soin de construire sa propre desserte, puisque nous ne sommes pas du tout au stade où nous savons précisément à quel endroit nous allons nous arrêter ou pas.

Nous reviendrons tout à l'heure sur l'impact environnemental en Sologne, c'est un point important. Avant, je voulais parler de la différence de valeur actualisée nette, que j'ai évoquée tout à l'heure, ce fameux bilan coûts avantages socioéconomiques, car Monsieur disait être surpris par ces chiffres. Alors, attention, ce ne sont pas des données financières. Ce n'est pas ce que peut rapporter en argent frais la ligne et ce qu'elle va coûter en argent frais. Il s'agit de la monétarisation de gains et d'avantages qui peuvent ne pas être financiers. C'est un premier point.

Ensuite, pourquoi arrivons-nous à des niveaux différents selon les différents scénarios ? Ce que nous avons essayé de regarder, c'est cette valeur créée, cette valeur socioéconomique, d'où elle vient. Vient-elle plutôt de ce que nous avons appelé le moteur territoire, c'est-à-dire le gain d'accessibilité permis pour le Grand Centre de la France ? Est-ce de ces nouveaux trajets que le gain pourra venir ? Ou cette valeur est-elle plutôt créée par ce qu'on a appelé le moteur Sud-Est, donc les liaisons liées au doublement de Paris-Lyon et Paris-Méditerranée ?

Ce que nous voyons, quand nous regardons le premier moteur, c'est que globalement, entre les scénarios, nous sommes sur des données relativement équivalentes. Cela confirme plutôt ce que nous voyons dans les temps de parcours calculés, que le gain d'accessibilité est très semblable selon les scénarios. Que fait le moteur Sud-Est ? Il n'enlève absolument rien à ce moteur territoire. Il en ajoute dans deux scénarios. Donc, là où nous gagnons 10 minutes de temps de parcours, les modèles montrent que nous avons un gain de trafic supplémentaire, en particulier lié au report depuis le mode aérien, mais c'est une valeur créée en plus, par rapport aux autres scénarios. Nous n'enlevons rien au premier moteur territoire, nous n'avons pas de phénomène de vases communicants entre ces deux moteurs socioéconomiques. C'est de là que vient la différence, au total, entre les valeurs créées par les différents scénarios.

Oui, j'ai complètement oublié, j'aurais dû le faire en premier, Blois ne figure pas, effectivement, sur nos synthèses, c'est une très grosse erreur, j'en suis sincèrement et extrêmement désolé. Cela ne nous a malheureusement jamais été signalé, cela aurait été préférable avant, donc je suis sincèrement désolé.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Mais la salle s'en réjouit.

Thomas ALLARY : Pour montrer la preuve de notre bonne foi et bien dire que ce n'est pas parce que Blois n'appartient pas au projet, je vous invite à consulter les au moins 2000 pages d'études consultables sur le site de la Commission, qui montrent que Blois est systématiquement prise en compte dans toutes les évaluations, qu'elles soient de trafic, socioéconomiques, environnementales et d'aménagement du territoire.

Après, c'était la problématique du jumelage et Sylvain va vous l'expliquer. Je voulais juste rebondir sur le mot compatible, pour dire qu'aucun des scénarios que nous présentons n'est présenté comme compatible ou incompatible avec la construction. C'est le risque d'impact environnemental qui est évalué, sachant que si le scénario est présenté, cela veut dire que nous pouvons systématiquement essayer de le réaliser, mais pas forcément avec la même facilité.

Sylvain CAILLOT : En ce qui concerne la traversée de la Sologne, nous voyons sur cette carte, en vert pâle, les différentes options de passage correspondant aux scénarios. Les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont présentés ici. Nous voyons qu'ils franchissent la Sologne. Les Médiann et Est sont ici et là. La question qui se pose est le franchissement du massif. Le caractère important de la Sologne en termes d'enjeux de biodiversité, ce n'est pas nous qui l'avons identifié. La Sologne est reconnue au niveau européen comme une zone naturelle riche par les habitats et donc comme réservoir de biodiversité. La traversée demande forcément d'avoir une emprise, donc nous la traversons sur un peu plus de 50 km, mais avec un raccordement, au Sud d'Orléans. Il y a au total 70 km de ligne nouvelle à l'intérieur de cette emprise reconnue au niveau européen. Cela pose la question d'une emprise totale de l'ordre de 700 ha, sachant que dans cette grande zone – nous ne sommes pas allés voir ce qu'il y avait exactement à l'endroit où nous pourrions mettre la ligne –, il y a toute une série d'espèces identifiées. Il est très probable que, sur les 700 ha d'emprise, nous trouvions des espèces protégées, d'où un risque sur l'enjeu environnemental.

Nous avons aussi analysé le jumelage. Il faut savoir qu'une autoroute est construite sur des caractéristiques qui correspondent à la voiture, qui roule à 130 km au maximum. Dans la Sologne, ils ont pris le soin d'éviter les étangs les plus sensibles, déjà, donc ils ont profité de leur souplesse. La LGV n'aura pas la même souplesse. Elle aura à certains endroits une difficulté à se mettre vraiment collée à l'autoroute, d'où la question sur des espaces entre les deux qui vont se retrouver complètement bloqués entre les deux infrastructures. Quand je parlais tout à l'heure de l'emprise de 700 ha, c'était sans compter cet effet sur les espaces piégés. Nous pouvons donc nous interroger aussi sur l'effet qu'aura cette emprise globale.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie. D'autres questions ?

Michel LANGUERRE, adjoint au Maire d'Orléans : Bonsoir à tous. Si je suis présent ici ce soir pour vous faire partager la position de la ville d'Orléans et ainsi alimenter le débat. Cela a été dit à plusieurs reprises, POCL est un formidable outil d'aménagement du territoire qui permettra de relier les nombreuses villes de la Région Centre au réseau de TGV, au réseau à grande vitesse français et européen. Sur ce point, nous ne pouvons que nous en féliciter.

Cependant, quatre hypothèses ont été soumises à l'approbation de la Commission. Quatre hypothèses de tracés nous sont soumises et les chiffres qui figurent dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage nous conduisent à choisir de façon quasi mécanique les scénarios Est et Médiann, qui semblent jugés plus rentables pour un gain de 10 minutes environ sur le trajet Paris-Lyon, par rapport au temps de parcours prévu sur les scénarios Ouest.

Chaque minute gagnée sur le trajet Paris-Lyon est en effet supposée induire mécaniquement un nombre de voyageurs supplémentaires sur la LGV. Or les usagers ne se détourneront pas du train en faveur de l'avion pour 10 minutes de temps de trajet en plus, d'autant que le futur tracé, y compris dans les scénarios Ouest, sera plus rapide que la ligne actuelle. Trois raisons à cela : premièrement, sur un tracé si court, le transport ferroviaire est plus compétitif de

porte à porte et de centre-ville à centre-ville, car si l'avion est plus rapide, il faut ajouter à cela les temps de parcours jusqu'aux aéroports, les temps d'enregistrement, d'embarquement, etc.

Deuxièmement, il est à noter qu'un nombre de personnes, même parmi les voyageurs pour motif professionnel, choisissent le train notamment car le temps utile ferroviaire est bien plus rentable que celui de l'avion. Beaucoup préfèrent de nos jours rester deux heures assis dans un TGV et pouvoir travailler plutôt que de ne passer qu'une heure dans un avion, mais perdre plus d'une heure entre les liaisons.

Enfin, le prix du billet reste un critère essentiel pour une majorité des usagers. Force est de constater que l'avion reste bien plus cher que le train.

Pour toutes ces raisons, il nous apparaît que le temps de trajet Paris-Lyon n'est pas opportun, et il n'est pas censé emporter la décision en faveur des scénarios Est et Médian, d'autant que ces deux scénarios n'intègrent que très peu les préoccupations d'aménagement du territoire qui nous sont chères. En effet, la logique fondamentale de cette ligne voulue par le législateur est celle de l'aménagement. Se prononcer sur le tracé Ouest, c'est répondre à cette demande tout en procédant au doublement de la ligne Paris-Lyon dans de bonnes conditions. Ce choix est fondamental et engage l'avenir de notre pays. En effet, il s'agit aussi d'articuler au mieux la LGV POCL avec la future ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Vous l'aurez compris, les Orléanais sont favorables aux deux scénarios Ouest. Le député maire d'Orléans, Serge Grouard, a souhaité que le cahier d'acteurs soit rédigé en parfait accord avec les groupes politiques du Conseil Municipal, ce qui a été fait.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur. Si vous voulez bien, Monsieur, je donne la parole au Président, puis vous prenez la parole aussitôt après.

François BONNEAU, Président de la Région Centre : Bonsoir. Merci pour ce débat. J'ai assisté à plusieurs débats et ce que vous exprimez en tant qu'habitants de la Région Centre est en forte convergence avec ce que nous entendons par ailleurs. Il est important de le dire, il est important que RFF l'entende.

Ma première considération, en complément de l'intervention de tout à l'heure, est que je crois qu'à l'évidence, il s'agit bien de desservir un certain nombre de grandes villes de notre région, mais il s'agit d'abord de faire de l'aménagement du territoire, de considérer qu'il y a, au Centre de la France, une vaste partie de notre région, une vaste partie de l'Auvergne, une partie de la Bourgogne, une partie du Limousin qui sont aujourd'hui des zones blanches en matière de grande vitesse, qui sont largement pénalisées sur ce plan, et il faut relever le défi, à l'occasion, de la nécessité de trouver une ligne nouvelle.

Je voudrais dire aussi qu'il ne faut absolument pas, je crois qu'il faut que nous l'ayons à l'esprit, à l'échelle 15 ans ou 20 ans, opposer la très nécessaire intervention, dans la proximité – j'entendais tout à l'heure, Monsieur, votre propos – et ce qui doit se faire en grande distance. Par contre, il faut considérer aujourd'hui que la moyenne et la grande distance doivent être faites avec un moindre coût environnemental. Cela veut dire, en effet, le transfert de l'avion sur le rail, mais je l'ai déjà dit à Monsieur Allary et je veux le redire ici, si nous pensons véritablement que l'esprit du Grenelle et que la prise en compte par nos concitoyens de la problématique environnementale est aujourd'hui l'engagement, nous devons être persuadés qu'il sera dorénavant, et dans 15 ans et dans 20 ans très clairement, totalement impossible d'envisager de faire 500 km par l'avion alors qu'il sera possible de le faire par la grande vitesse.

N'utilisons donc pas ce critère comme un critère déterminant, parce que ce qui rend l'hypothèse médiane très forte dans le projet, nous le voyons bien, c'est cet énorme transfert de l'avion sur le rail, que ne capterait pas le tracé Ouest. Je crois que nous n'en sommes pas

là, si nous nous projetons à dix ans. Je ne mets pas en cause l'honnêteté intellectuelle de vos travaux, je dis simplement qu'ils continuent le trait, qu'ils ne prennent pas en compte que nous sommes en train de changer d'époque. Nous sommes en train de changer d'époque et, à dix ans, les réflexes sociaux et individuels ne seront pas les mêmes qu'aujourd'hui. Il faut que nous ayons cela présent à l'esprit.

Par contre, à 10 ans, à 15 ans, à 20 ans, la légitimité de la revendication régionale est extrêmement forte. Oui, des territoires comme la Région Centre, comme, Monsieur le maire, le Blésois, comme l'Orléanais, comme le Berry, comme la région intéressée en Auvergne, sont des revendications extrêmement fortes et nous savons bien que si nous sommes à l'écart en matière d'aménagement du territoire, à l'écart des lignes comme celle-ci, ce sera extrêmement compliqué pour le développement du tourisme, pour le développement de l'enseignement supérieur, parce qu'il se fera, que nous le voulions ou non, non pas dans l'hyper proximité, mais à l'échelle nationale et européenne. Ce sera extrêmement compliqué pour le développement économique, vous l'avez souligné. Je crois que nous devons changer d'épure si nous voulons véritablement appréhender l'utilité sociale et la rentabilité économique de ce que vous nous proposez.

(Applaudissements)

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur le Président, pour votre intervention.

François THIOLLET, Conseiller Municipal à Blois : Je suis aussi Président, et je veux bien que vous m'appeliez Président. Je suis Conseiller Municipal à Blois. Je veux préciser aussi que je suis extrêmement rétrograde, je ne suis jamais monté dans un avion, je prends très peu le TGV, je prends le train, je me déplace en vélo, un petit peu en voiture aussi, et j'essaie de faire en sorte que cela ne me coûte pas trop cher et, pour l'instant, le TGV n'est pas trop dans mes moyens.

Je voudrais revenir sur quelques éléments, sur la question d'abord de l'impact environnemental. Il y a quelque chose qui m'étonne, c'est comment d'un côté on peut dire qu'on veut défendre le Loir-et-Cher et le tourisme en Loir-et-Cher et que pour cela, il faut pourrir un peu plus la Sologne. J'aurais dû emmener un livre que je lis à mes enfants. C'est une histoire de Barbapapa où la ville s'étend tellement que les animaux vont se cacher chez les Barbapapa, mais de fait, à la fin, ce n'est plus possible, il n'y a plus de place chez les Barbapapa, donc ils s'en vont sur la Lune. Mais au moins, chez les Barbapapa, cela reste bien protégé. Par contre, tout autour, c'est complètement pourri. Voilà, c'était pour l'impact environnemental.

La deuxième question est celle de la dégradation du service, parce que quand même, j'ai essayé de m'informer un peu avant de venir et ce que j'ai constaté, quand j'ai étudié le gros dossier, c'est que les scénarios avec les calculs qui sont faits par RFF – ce ne sont même pas des calculs d'écologistes, tels qu'ils sont faits – prévoient un report de 75 % du trafic actuel Paris-Orléans sur la ligne à grande vitesse. Cela veut dire que pour être viable, dans les scénarios tels qu'ils sont, à la valeur ajoutée nette, il faut qu'il ne reste qu'un quart des gens qui continuent à utiliser la ligne actuelle. Je vois mal comment, à terme, nous pouvons garantir que les deux fonctionneront. Je crois qu'à terme, la réalité sera plutôt que nous aurons des TGV et que nous allons voir disparaître l'offre habituelle, qui prend sans doute plus de temps, mais qui est beaucoup plus accessible pour une grande partie des gens. Notamment, j'entendais juste à l'instant la question du développement pour les étudiants. Un étudiant monte difficilement dans un TGV, il monte plus facilement sur un train Corail.

Le deuxième aspect est sur la question de l'impact économique. J'aimerais, si vous en avez, des chiffres sur l'impact économique de l'accès TGV pour les villes moyennes. Entendons-nous bien, pas sur les liens entre les grandes villes, puisqu'a priori, ce que nous connaissons

bien, c'est l'impact au niveau de la population. Nous avons un déplacement de population qui vient s'installer dans les grandes gares de banlieue mais, au niveau économique, quand nous créons des zones d'activité à côté des gares TGV, c'est du déplacement local, ce sont rarement des nouvelles créations d'entreprises.

Enfin, je voudrais finir sur la question du coût social. Qui prend le TGV aujourd'hui ? Qui a besoin de transport de proximité ? Dans un contexte de crise économique fort où les premiers touchés par la crise sont les plus pauvres d'entre nous, je trouve que de proposer, de miser principalement, parce que la réalité, c'est cela, 12 ou 14 milliards d'euros pour miser principalement sur les cadres supérieurs qui vont régulièrement à Paris, à Lyon, etc., c'est très bien, mais de mon point de vue, c'est plutôt sur les plus défavorisés, ceux qui prennent le train pour aller travailler tous les matins, sur qui il faudrait mettre des moyens. Merci.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie.

Florent LEPRETRE, agriculteur, représentant la Chambre d'Agriculture du Loir-et-Cher : Bonsoir. Je pense qu'il faut positiver le fait d'avoir des projets et des moyens de communication, de transport. Je crois que c'est important pour l'avenir, pour toutes les activités économiques. C'est le préambule. Depuis le début du débat, nous avons entendu parler d'enjeux environnementaux. Je n'ai jamais entendu le propos d'agriculture et je voudrais mettre l'accent aussi sur les enjeux agricoles puisque, dans le département du Loir-et-Cher et sur tout le territoire, il y a de l'activité agricole. Aussi, soyons précautionneux, et je vais rejoindre des propos qui ont été tenus avant moi : militons tous ensemble pour optimiser l'utilisation du foncier. Je crois qu'il faut avoir besoin de cohérence. En disant cela, je reprends les propos sur le couloir de nuisances avec une ligne existante, l'autoroute A71, et je crois qu'il faudrait peut-être étudier au moins les possibilités, les faisabilités, pour limiter les nuisances. Puis, optimisons l'utilisation du foncier qui part de l'activité agricole.

Pour finir, j'ai regardé tout à l'heure les dépliants. Il n'y a pas de réunion proprement appelée sur l'agriculture, c'est uniquement sur le thème environnemental. Donc, mon souhait : n'oublions pas l'agriculture, nous saurons le rappeler et nous faire entendre. Merci beaucoup.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur. Avant de passer la parole à Monsieur Allary, je voulais juste vous préciser qu'il y a une réunion thématique à Gien qui abordera, de manière extrêmement claire, la question des agriculteurs. Donc, vous n'êtes pas oubliés.

Thomas ALLARY : Oui, pour essayer d'éclairer quelques éléments, c'est bien pour éclairer nos études et les expliquer, ce n'est pas pour défendre des scénarios, parce que je vais finir par avoir l'impression que c'est ce que je fais. Il a été dit que certains scénarios étaient jugés rentables. Déjà, je redis que non, aucun scénario n'est rentable, car ils étaient basés sur un gain de 10 minutes, en l'occurrence, entre Paris et Lyon, et je confirme que ce gain de 10 minutes dans nos études apporte un complément dans deux scénarios. Ce que je voulais dire par là, c'est que le gain de trafic permis par le gain de temps de parcours, c'est le modèle qui nous donne le résultat, modèle étalonné sur des constats éprouvés maintenant depuis longtemps et qui montre que le voyageur, l'usager ferroviaire, est sensible à la différence de minutes sur des temps de parcours. Nous n'avons pas besoin d'avoir 10 minutes, en 5 minutes, nous le voyons immédiatement, c'est très net sur les statistiques de la SNCF.

C'est le même modèle qui est utilisé pour les liaisons Paris-Centre de la France. En l'occurrence, c'est le même modèle qui aboutit quand même à ce que je voulais vous montrer là, la décomposition de ce fameux gain de voyageurs. La dernière ligne que vous voyez, le gain de voyageurs et la ligne que j'avais montrée tout à l'heure dans le tableau comparatif global, entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an, selon les scénarios. Là, nous le décomposons selon le moteur territoire et le moteur Sud-Est. Je voulais montrer par là que le gain de voyageurs nouveaux est bien plus important pour les territoires du Centre de la

France que pour le moteur Sud-Est, et c'est bien le même modèle qui le dit. Donc, si vous me dites que la minute gagnée ne permet pas ces fameux gains de voyageurs, nous allons aussi tomber à zéro sur les voyageurs nouveaux du Centre de la France.

Après, on peut dire que le modèle est complètement faux, mais je veux dire par là que, voilà, ce moteur territoire tient aussi avec le même modèle et le même gain de temps de parcours. Pourquoi avons-nous des différences socioéconomiques ou de financements qui vont dans l'autre sens ? Parce que cela, ce sont des voyageurs nouveaux, mais ce qui va apporter des gains socioéconomiques et de financement, c'est la multiplication des minutes gagnées par le nombre total de voyageurs concernés. Or sur les liaisons Sud-Est, nous avons ces fameux voyageurs nouveaux, mais nous avons aussi tous les voyageurs reportés de la ligne actuelle. Nous devons désaturer cette ligne et, au total, nous sommes sur un trafic global pour le moteur territoire d'environ 12 millions de voyageurs, dont 4 à 4,5 de nouveaux voyageurs, et sur un trafic total moteur Sud-Est de 28 millions de voyageurs. Donc, le trafic total du moteur Sud-Est est beaucoup plus important et il apporte plus de valeur socioéconomique et de financement, parce qu'il y a le report de la ligne Paris-Lyon. Il ne s'agit donc pas de les opposer. C'est la construction, c'est l'ajout de ces deux piliers qui fait la solidité, la fiabilité du projet.

À cela, pour la problématique du financement, s'ajoute le fait que ce n'est pas le nombre de voyageurs qui va payer, c'est le nombre de voyageurs et ces kilomètres. Là, c'est géographique, le voyageur sur Paris-Lyon ou sur Paris-Marseille, c'est beaucoup plus de kilomètres que le voyageur sur Paris-Orléans. Donc, effectivement, la recette est supérieure, à la sortie, d'où ces différences d'indicateurs socioéconomiques et de financements, ce qui ne signifie pas que l'impact en termes de voyageurs nouveaux, donc grâce à l'accessibilité nouvelle, soit plus fort sur le moteur territoire, et c'est bien le même modèle, à la minute gagnée, qui nous le dit.

C'était un point important que je voulais mettre en évidence, tout en donnant deux ou trois précisions sur les hypothèses du modèle, pour dire que les temps d'embarquement, pré-acheminement, post-acheminement dans les aéroports sont intégrés, pour dire que sur l'évolution du prix des billets d'avion et de train, des hypothèses sont prises et intégrées. Ces hypothèses prennent en compte une hypothèse d'évolution du prix du pétrole, par exemple, qui va énormément influencer sur les répartitions entre modes de transport. Ces éléments sont intégrés, d'ailleurs dans différentes sensibilités, nous allons y venir tout de suite. Derrière tous ces chiffres, il y a des hypothèses.

Une autre hypothèse soulevée par Monsieur était l'hypothèse du report sur Orléans où, effectivement, vous mentionniez à juste titre que nos hypothèses, c'est 75 % de la desserte Paris-Orléans et Paris-Blois reportée sur des TGV, « transformée » en TGV, et 25 % qui reste sur une desserte Aqualys comme nous la connaissons aujourd'hui. Effectivement, c'est une hypothèse de travail, disons, volontariste. Nous avons des hypothèses relativement volontaristes aussi pour assurer une bonne solidité, une bonne fiabilité au projet sur le report de Paris-Lyon. Dans nos hypothèses, deux tiers des circulations Paris-Lyon sont reportées sur la ligne nouvelle, et 100 % des Paris-Méditerranée, Paris-Marseille, Paris-Montpellier, par exemple. Beaucoup de trains sont reportés.

Ce sont des hypothèses de travail qui demandent à mesurer l'impact, ce que nous avons donc fait, en réalisant des tests de sensibilité à ces hypothèses. Vous voyez en haut le fameux chiffre que j'évoquais tout à l'heure de valeur socioéconomique créée par le projet. Nous nous rappelons de 1,1 à 10 milliards d'euros, selon les scénarios. Si nous faisons des reports plus faibles que ce que je viens d'expliquer, sur Paris-Orléans, sur Clermont-Lyon, donc sur Paris-Lyon, nous aboutissons à des choses qui seraient plutôt 50/50, nous gardons 50 % dans les anciens systèmes et 50 % sur la nouvelle ligne, nous sommes sur des chiffres qui chutent immédiatement et en particulier, nous le voyons, pour le scénario Ouest-Sud, sa valeur créée devient négative. Autrement dit, il y a moins d'avantages que de coûts dans ce projet.

Autre test de sensibilité : l'investissement à +20 %. C'est un test classique, on dit que si nous nous sommes trompés, si les coûts de construction explosent, s'il y a beaucoup plus de problèmes que prévus, si cela fait +20 % d'investissement, qu'est-ce que cela donne ? Evidemment, nous faisons énormément chuter la création de valeur et, de nouveau, l'Ouest-Sud devient négatif. Nous voyons que nous sommes sur un scénario fragile, plus fragile que les autres.

Inversement, nous avons fait un test pétrole cher, où nous sommes sur un peak oil assez rapide, avec des niveaux très élevés. Là, nous avons tout de suite un report modal en faveur du ferroviaire qui joue à plein pour le projet et nous sommes sur des valeurs créées qui augmentent très sensiblement, d'ailleurs, pour tous les scénarios.

Cela pour dire qu'effectivement, ce que nous présentons n'est pas figé dans le marbre, n'est pas parole d'évangile. Ce sont des études très en amont, nous sommes au tout début du projet, c'est soumis à hypothèses, mais nos hypothèses sont sur la table et quand nous faisons des tests de sensibilité, nous pouvons aussi regarder ce que cela donne.

Je voulais juste dire un tout petit mot sur l'enjeu agricole, pour bien dire que nous ne l'avons pas oublié. D'ailleurs, nous avons essayé de travailler avec les Chambres Régionales d'Agriculture dans l'élaboration des scénarios. Par nature, nous sommes à un stade du projet où nous sommes sur de très grands scénarios, de très grandes options de passage, très larges. La problématique foncière, agricole, est donc très peu concrète, nous n'avons pas de tracés pour regarder l'impact foncier. Donc, par nature, nous ne sommes pas à un stade où il est très facile d'aller dans le détail des choses. Ceci dit, nous avons quand même quelques éléments écrits dans le dossier et, juste pour bien préciser, sur votre demande d'étude d'un jumelage, pour « profiter » des couloirs de nuisances, c'est de toute façon bien l'optique des scénarios Ouest et Ouest-Sud. L'option de passage est bien sur le couloir d'infrastructure existant. Ce que nous avons essayé de dire tout à l'heure est que ce jumelage n'est pas aussi facile que ce que nous pourrions nous-mêmes espérer. C'est en cela qu'il ne nous permet pas à ce stade de réduire le risque d'impact dans les évaluations que nous faisons. Mais évidemment, si nous devions poursuivre sur ces scénarios, c'est le jumelage que nous rechercherions, en tout premier lieu.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur Allary. Des questions dans la salle ?

Gilles CLEMENT, Président de la communauté de communes du Pays de Chambord, Conseiller Général : Bonsoir. Je suis aussi Président du territoire blésois qui s'appelle Pays des Châteaux et qui se consacre en particulier au développement touristique.

Je voulais faire cette remarque que c'est vrai que nous appartenons à l'association Blois Paris Illico, et nous savons bien pourquoi, parce que nous nous battons pour conserver un accès à Paris dans de bonnes conditions, parce que nous dépendons, dans notre bassin d'emploi, le bassin de vie blésois, pour beaucoup de l'influence de notre capitale. Cependant, je voudrais vous dire que nous avons aussi conscience que, dans le futur, notamment avec ce projet LGV, il faudrait penser aussi à Lyon-Orléans ou Orléans-Lyon. En disant cela, j'explique que nous avons le sentiment, parce que les prévisions de l'INSEE pour notre territoire, et je rejoindrai les propos d'Yvan Saumet, Président de la CCI, les prévisions de l'INSEE sur cette partie de territoire, Orléans, Blois, axe ligérien pour les vingt années à venir nous prédisent une augmentation de population importante, que nous allons devoir accueillir. Notre vocation touristique, et je le souligne, nous amène à penser qu'il est important que le tracé Ouest permette un accès au flux de population qui circulera sur cette future ligne, pas seulement vers Paris, mais aussi vers Lyon.

Je voudrais en cela faire référence à ce qui s'est passé ici, en Loir-et-Cher, et Charles Antoine de Vibraye l'a expliqué, lorsqu'il y a 25 ans, en Loir-et-Cher, on nous a dit : « Vous avez de la

chance, vous allez avoir le TGV à Vendôme ». Tu parles ! Le TGV à Vendôme, il concerne un peu le Vendômois, une petite ville qui a vu un certain développement et des liaisons avec Paris améliorées, mais pour ce qui est du reste du Loir-et-Cher, et notamment le Blésois, nous sommes trop loin et il n'y a aucun intérêt à cette ligne et cette gare TGV à Vendôme. Il nous faut donc un accès au TGV à Orléans, et non pas quelque part à 40 ou 50 km à l'Ouest d'Orléans. D'ailleurs, il n'y aurait pas d'accès, il faudrait aller à Paris. C'est extrêmement important dans le développement et l'aménagement du territoire de l'axe ligérien.

Autre point, et là, je voudrais faire référence à mes fonctions de directeur d'une agence d'environnement pendant plus d'une décennie dans ce département, qui m'a amené à constater qu'il faut se méfier des idées toutes faites en matière de protection de la nature. Certes, traverser la Sologne peut inquiéter quand on vient de loin, mais je peux vous dire qu'entre l'A71 et la voie ferrée actuelle, nous sommes dans un endroit complètement en déshérence. Ce n'est pas là que nous avons la biodiversité et je prétends que nous pouvons, en travaillant bien, faire en sorte d'améliorer les conditions de la biodiversité actuelle grâce à un équipement structurant que pourrait être la future ligne LGV.

(Applaudissements)

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur.

Michel CANIAUX, ALTRO : L'association ALTRO regroupe 35 collectivités de l'Arc Atlantique et du Massif central. ALTRO est présidée par René Souchon, aussi président d'Auvergne.

ALTRO soutient l'Ouest-Sud, pour quatre raisons. Déjà, une meilleure irrigation de cet hexagone central que le territoire du POCL va former entre Orléans, Blois, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Saint-Étienne, Lyon et Orléans. C'est effectivement un espace où une métropolisation légère est à construire, avec des collectivités à rendre plus solidaires dans le développement.

La deuxième raison est une intégration de l'Auvergne dans ce scénario. Qu'est-ce que cela veut dire ? Bien sûr, tous les scénarios desservent l'Auvergne, mais pas aussi près que l'Ouest-Sud. Le handicap, ce sont ces 150 km qu'il faut pour rejoindre la LGV du côté de Nevers et Bourges. Pourquoi est-ce un handicap ? Cela se fait, mais c'est là où arrivent la majeure partie des dysfonctionnements, des incidents de circulation et d'exploitation, donc les retards et il y a une perte de fiabilité.

La troisième raison est aussi, avec l'Ouest-Sud, sans ambiguïté, la desserte de Roanne. Les autres ont tous cette variante Mâcon, cette variante Roanne et nous savons très bien que beaucoup de projets n'ont pas été au bout ou ont été spoliés. Il peut y avoir un coup de Trafalgar disant : « La technostructure est assez forte pour nous inventer des raisons et finalement, cela coûte trop cher, nous allons faire Mâcon » et là, nous serons bien prisonniers.

Enfin, le quatrième élément est que, dans le SNIT, il existe cette notion de barreau Est-Ouest, notamment avec sa composante Bordeaux-Lyon, et dans notre association, nous sommes pour le maillage du territoire. Nous pensons qu'il faut mettre en cohérence les différents projets, ne pas les opposer, et si ici vous n'êtes pas intéressés par le Bordeaux-Nantes directement, il faut savoir que d'autres territoires le sont. Il faut donc essayer de mettre tout cela en cohérence.

Les inconvénients du Ouest-Sud, nous les connaissons, ce sont les deux épines de Nevers et Moulins qui sont un peu à l'écart, mais des solutions existent si nous voulons nous en donner la peine, et le coût, 14 milliards, bien qu'à cette échelle, 1 milliard de différence n'est pas ce qui fait une grosse différence. Les fonctionnalités sont à mettre en regard, puisque l'Ouest-

Sud est celui qui amorce, justement, cette transversalité. Enfin, au niveau environnemental, il y a la fameuse forêt de Tronçais – je suis content de ne pas en avoir entendu parler ici – qu'on éventre, mais nous savons très bien qu'il existe des possibilités.

Enfin, c'est l'apport aménagement du territoire, aussi, que nous ne savons pas évaluer aujourd'hui. L'Ouest-Sud, qui est le plus aménagement du territoire, paradoxalement, est celui qui justement ne peut pas bénéficier de cette évaluation d'aménagement du territoire, parce qu'aujourd'hui, nous en sommes démunis. C'est pour dire que les chiffres, qui ont leur valeur, c'est vrai, ne prennent pas tout en compte.

Enfin, je voulais simplement revenir sur la desserte d'Orléans. Nous savons très bien que pour les dessertes, ce sont les opérateurs qui, en définitive, auront le dernier mot. Toutefois, avec les Ouest et Ouest-Sud, nous voyons bien qu'un opérateur aura intérêt à s'arrêter à Orléans entre Paris et Lyon, puisqu'il y a 400 000 habitants, et nous voyons bien que dans les autres scénarios, il refusera parce que cela lui fera perdre 15 à 20 minutes. Voilà. Merci.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie. Je donne la parole à Monsieur Allary pour qu'il puisse vous répondre.

Thomas ALLARY : Oui, juste pour une toute petite réaction, parce que cela me donne l'occasion de dire qu'à ce stade, ce que nous allons appeler les effets de la LGV du projet sur l'aménagement du territoire, ce sont effectivement des choses non quantifiables. Nous avons fait un exercice un peu exploratoire sur le sujet que nous présenterons dans une réunion thématique la semaine prochaine, mais à ce stade, l'aménagement du territoire reste une évaluation qualitative et cela fait typiquement partie des choses pour lesquelles nous disposons de rapports mis à disposition sur le site de la Commission, mais qui se résument après, dans un tableau comparatif, par une case, ce qui je vous l'avoue est extrêmement réducteur à ce stade.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie. Deux dernières questions, si vous le souhaitez.

André BOISSONNET, Président du Conseil Général du Loir-et-Cher : Merci pour ce débat. J'interviens au nom de Maurice Leroy, Président du Conseil Général, que je représente. Moi aussi, j'ai été surpris par les tableaux multicritères qui ont été présentés au départ, avec la partie qui était plutôt tout à fait défavorable à notre secteur. Le Président du Conseil Général soutient avec conviction les tracés Ouest et Ouest-Sud, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, cela permet de répondre aux objectifs qui ont été fixés par l'État sur l'ensemble des problématiques.

C'est sur ces bases que sera présenté à l'Assemblée Départementale, le 15 décembre prochain, un projet de rapport qui sera soumis à l'Assemblée pour être voté par le Conseil Général. Ce cahier d'acteurs a été élaboré en partenariat à la fois avec la ville de Blois, la Communauté d'Agglomération de Blois, la Chambre de Commerce et d'Industrie, bien sûr, puis l'Association Blois Paris Illico et le Pays de Châteaux. Il est important de signaler ici que l'ensemble de ces acteurs a retrouvé, autour de ces tracés, un véritable consensus et, ensemble, nous espérons que nous serons plus forts pour remporter votre décision.

Arlette DUBOIS-BESNARD : Je vous remercie, Monsieur le Président. Avant de conclure, je voulais vous remercier pour les questions très riches et très pertinentes que vous avez soulevées et la très grande courtoisie que vous avez présentée pour ce débat. Je passe la parole à mon Président.

Michel GAILLARD : Merci. Nous allons conclure cette rencontre. Je voudrais peut-être, avant de l'oublier, rappeler, si quelqu'un souhaite encore rédiger un cahier d'acteurs, qu'au-

dès le 10 janvier, il sera difficile de les produire. Donc, si vous en avez l'intention, faites-le rapidement.

Je ne vais pas faire de synthèse de la réunion de ce soir. Vous trouverez sur notre site le compte rendu de la rencontre dans les jours qui viennent, le verbatim, comme nous l'avons rappelé tout à l'heure. Donc, vous aurez toutes les informations utiles sur ce site web. En tout cas, merci à tous pour votre participation et peut-être à Orléans pour la conclusion en janvier, par exemple. Je signale qu'il y a deux réunions thématiques importantes sur l'environnement, à Bourges et à Gien, qui sont des villes pas très éloignées.

Merci beaucoup.