

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion de clôture

Clermont-Ferrand, le 24 janvier 2012

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Claude LEROI
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN
- Liliane PAUTROT
- Bruno de TRÉMIOLLES

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 :

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons débiter cette rencontre. Bonsoir à tous. Nous sommes réunis ce soir pour une ultime étape du débat public sur le projet POCL. Cette rencontre est une étape de restitution, à vous, public, de ce que nous avons entendu pendant les 25 réunions qui ont été organisées depuis le 3 octobre dernier.

Quand je dis « nous », ceci concerne à la fois notre Commission, qui a organisé et animé ces rencontres du débat public, mais également Réseau Ferré de France, qui devra demain préparer une décision, sur la base de ce qu'il aura entendu au cours de ce débat.

Avant d'aborder le sujet de ce jour, je voudrais adresser publiquement des remerciements aux maires des villes dans lesquelles ont été organisées nos rencontres. Ils ont largement contribué au succès de ces réunions, à la fois par la mise à disposition de salles de qualité, ce n'est pas sans importance, mais également en relayant de manière très forte l'information sur notre débat public, ce qui a quand même largement contribué à la mobilisation de ce public.

La réunion d'aujourd'hui n'est pas à proprement parler une séquence supplémentaire du débat public. Elle clôture celui-ci et elle est, pour notre Commission et pour RFF, l'occasion de restituer ce que nous pourrions retenir des échanges qui ont eu lieu depuis bientôt quatre mois. Le conditionnel que j'emploie signifie simplement que mes propos constitueront une esquisse à chaud de ce que nous aurons entendu et de ce que sera notre compte rendu, que nous aurons à établir. Quant aux propos que tiendra Thomas Allary dans un instant, il ne s'agit évidemment en aucun cas d'une amorce de décision qu'aura à prendre RFF, mais de ce qu'il retient du débat pour nourrir cette future décision.

Déroulé de la réunion

Le déroulé que je vous propose pour cette rencontre est le suivant. Dans un instant, je vais vous dire quelques mots sur ce que je retiens, ce que nos Commissions retiennent du déroulement du débat public. Ensuite, Réseau Ferré de France vous fera part de ce qu'il retient de ce débat. Nous aurons ensuite environ une heure d'échanges avec vous pour réagir aux propos de RFF et réintervenir une dernière fois sur ce dossier, du moins en débat public. Il s'agit bien d'une réaction aux propos de Réseau Ferré de France, il s'agit bien d'intervenir en disant ce que vous pensez de son intervention. RFF réagira éventuellement à ces interventions.

Ensuite, je vous ferai une analyse sur ce que nous, Commission, nous avons retenu de ce débat ou du moins une esquisse de ce que nous retiendrons à l'issue du compte rendu de ce débat.

Enfin, Monsieur Francis Lamy, préfet de la région Auvergne, préfet coordonnateur du dossier POCL, interviendra pour nous livrer sa propre impression sur ce dossier.

Puis, je ferai une clôture en quelques mots.

BILAN DU DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Je voudrais donc, dans un premier temps, dresser un bilan du débat et, avant toute chose, souligner la mobilisation exceptionnelle que nous avons tous constatée et qu'illustre quelques chiffres.

○ La participation au débat

Nous sommes à près de 13 000 participants, au bout des 25 réunions, sans tenir compte des réunions de clôture ; 219 cahiers d'acteurs qui ont été déposés auprès de la Commission ; 500 questions posées sur notre site Internet ou envoyées par courrier par carte T ; 1 200 avis ou contributions reçus par courrier ou déposés sur le site ; certainement le second débat public le plus mobilisateur depuis l'origine du débat public, presque à égalité avec le débat sur le réseau de transport du Grand Paris en 2010-2011 qui, rappelons-le, était un projet de transport concernant 2 millions de voyageurs par jour et 23 milliards d'investissements, donc un énorme projet.

○ Les contributions

Quelques commentaires que nous pouvons faire sur ces contributions du public. Plus de la moitié des questions posées sont le fait d'habitants de 5 départements sur les 16 concernés par le projet, à savoir l'Allier, le Puy-de-Dôme, le Loiret, le Cher et la Loire, et concernent majoritairement des thèmes portant sur les scénarios, sur la desserte des villes du Grand Centre et sur les impacts environnementaux, évidemment une des dimensions importantes du dossier.

La proportion est identique pour les avis et les contributions. Les mêmes 5 départements sont à l'origine de 116 des cahiers d'acteurs sur les 219 que j'évoquais au début, et il faudrait rajouter la Nièvre, pour compléter en nombre important de cahiers d'acteurs produits par les départements, puisque 20 cahiers d'acteurs ont été produits par des acteurs de la Nièvre.

Si nous revenons aux réunions publiques et si nous constatons que le citoyen de base était bien présent dans nos rencontres, si nous avons pu noter également une forte participation du monde associatif, ce que nous retiendrons de ce débat est quand même l'importante

implication des élus et des collectivités territoriales sur ce dossier, dans les réunions publiques notamment. En soi, ceci est très positif, mais nous a obligés à veiller particulièrement, nous, Commission, à ce que chacun, simple citoyen inclus, puisse s'exprimer lors de ces rencontres. Cela n'a pas toujours été simple, mais il me semble que la très grande majorité de ceux qui ont voulu s'exprimer pendant ce débat ont pu le faire.

Au final, toutes les sensibilités ont pu s'exprimer, se faire entendre, ce qui est quand même l'objectif fondamental du débat public.

Évoquer cette forte mobilisation du public dans le débat sur POCL oblige aussi à souligner la place importante que la presse a occupée tout au cours de cette période, presse écrite, parlée, audiovisuelle ou par le Web, puisque près de 1 100 articles ont été rédigés sur le dossier, sur le débat, ce qui est là aussi très important. La presse a été un relais essentiel également pour informer le public sur le projet et le débat en cours, soutenir son intérêt pour ce projet, voire le mobiliser pour participer au débat lui-même.

Ce que nous pouvons retenir également de ce débat, c'est la maturité du débat public, de la procédure de débat public. Le débat public est désormais largement reconnu comme une étape importante de la vie des projets d'infrastructure et d'aménagement. Nous pouvons affirmer, je crois, qu'il est rentré dans les mœurs, les acteurs, et notamment les collectivités territoriales, l'ayant bien intégré dans leur stratégie et dans leur action.

Si nous évoquons le climat de ces rencontres publiques et de leur déroulement, nous retiendrons que l'ambiance des rencontres a toujours été courtoise. Il n'y a pas eu de problème particulier, même si, parfois, il y a eu la force des propos, ce qui est bien naturel.

Les objectifs et les règles de la procédure ont été globalement acceptés et compris. Soulignons quand même que peu de questions ont été posées au maître d'ouvrage, les interventions concernant pour l'essentiel des prises de position, des avis sur le dossier. C'est vrai que nous avons peu noté de questions à proprement parler.

Un reproche parfois entendu, ce qui n'est pas nouveau dans le débat public, est que le débat était orienté par la présentation de RFF. Les données présentées ont parfois été qualifiées de sujettes à caution, incomplètes, les modèles et leurs hypothèses parfois contestés, les études pas suffisamment précises. Notre Commission a régulièrement rappelé la neutralité et l'indépendance de la Commission Nationale du Débat Public. Celle-ci, après avoir été saisie de ce projet, a décidé qu'il pouvait faire l'objet d'un débat public, puis, en juillet dernier, que le dossier du maître d'ouvrage, préparé pour l'organisation du débat, pouvait être approuvé et que le débat lui-même pouvait être organisé parce que le dossier était complet.

Nous retiendrons néanmoins que, suite à ces demandes de précision et ces interrogations, suite à ces observations, 13 études complémentaires ont été diligentées par RFF, mises en ligne sur le site et sont venues au fil des jours largement enrichir ce dossier et la réflexion qui était suscitée par des interrogations en réunion publique. Les critiques émises en réunion témoignent en réalité de la difficulté à aborder dans ce type de débat le détail des hypothèses et des modèles qui fondent ces données.

C'est une nouvelle occasion de rappeler, je pense, que le positionnement du débat public dans le calendrier du projet est très clair, il est très en amont dans la réflexion. Les études présentées correspondent à une étape de la vie du projet où rien n'est figé. Contrepartie de ce positionnement dans le temps du projet, la précision des études est forcément limitée, mais n'oublions pas que le débat public porte sur les principes et les grandes lignes du projet, non pas sur des études d'exécution. Celles-ci viendront après les décisions concernant des choix qui, de fait, restreindront le champ des investigations et donc, nourriront de manière beaucoup plus précise le dossier qui viendra par la suite.

Dans la première partie du débat, un certain nombre d'incompréhensions sont nées de la difficulté du public, nous a-t-il semblé, à comprendre que le projet ne confondait pas l'infrastructure avec le service rendu par celle-ci, comme c'est le cas pour la ligne historique Paris-Lyon qui, effectivement, est une ligne point à point de Paris à Lyon. Il n'y a pas d'autres services associés. La combinaison de l'utilisation d'une ligne à grande vitesse et du réseau classique, l'offre non pas d'un trajet, mais d'un bouquet de services de dessertes offerts par des TGV différents ont été souvent mal compris, du moins au début, par le public. Lors des réunions suivantes, grâce à des visuels et des commentaires appropriés, il me semble que cette incompréhension a largement été atténuée.

Un autre rappel constant de la CPDP a porté sur la nature du débat public qui, je le rappelle, n'est pas un sondage ni un référendum au sens premier de ces termes. Chercher à influencer la décision que prendra RFF ne peut et ne pouvait reposer que sur de l'argumentation.

La CPDP a constaté qu'il y avait beaucoup d'affirmations, de prises de position notamment en faveur de tel ou tel scénario, parfois beaucoup moins d'arguments pour étayer ces positions.

Enfin, le dernier point que je voudrais évoquer est celui du périmètre du débat public. La CPDP instruit des saisines qui portent sur des projets clairement identifiés, quant à leurs objectifs et caractéristiques. Elle ne peut pas s'autosaisir d'une extension des projets. Notre Commission, souvent interpellée sur la nécessité d'élargir le débat, notamment à des problématiques telles que POLT ou le barreau Poitiers-Limoges, a dû à de nombreuses reprises rappeler les règles et la méthode qui conduisent au choix d'organisation du débat public. Nous avons rappelé à ce titre que le débat Poitiers-Limoges avait eu lieu en 2006, que la CNDP ne pouvait plus organiser de débat sur ce dossier qui fait, par ailleurs, l'objet d'une décision de RFF. Pour autant, notre Commission a entendu les propos tenus par le public sur les dossiers évoqués et ces échanges ne seront pas oubliés au moment de la rédaction du compte rendu.

Voilà en résumé quelques réflexions que je voulais vous livrer sur le déroulement de ce débat public, dont je répète qu'il a un caractère un peu exceptionnel ou même très exceptionnel par la participation du public et la mobilisation qu'il a suscité et qu'il s'est, disons-le, très bien déroulé. Voilà ce que je souhaitais souligner concernant le déroulement de ce débat.

(Applaudissements)

Si vous le voulez bien, je passe tout de suite la parole à Monsieur Thomas Allary, directeur du projet POCL, pour qu'il nous dise quels sont les premiers éléments qu'il retient de ce débat.

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. Pour commencer, je ne cacherai pas le plaisir de RFF d'être à nouveau ce soir à Clermont, dans cette même salle du Polydome, que le 4 octobre, plaisir parce que votre présence, déjà, montre l'intérêt que le public porte à ce projet et témoigne aussi de son appropriation par un grand nombre d'acteurs et de citoyens.

Monsieur le Président de la Commission a évoqué les chiffres du débat, je crois qu'ils sont éloquents et, à travers vous, c'est l'ensemble des 13 000 participants à ce débat que nous voulons remercier ce soir. Remerciements pour leur nombre, je l'ai dit, remerciements aussi pour leur état d'esprit. Les positions se sont voulues, de façon générale, très ouvertes, nous n'avons pas eu de postures agressives dans les échanges et cela a permis au maître d'ouvrage d'être à l'écoute et d'appréhender sereinement l'ensemble des questionnements et des réflexions pour mieux y répondre ou les éclairer.

Ce contexte favorable n'empêche pas RFF d'avoir quelques regrets à l'issue de ce débat.

La complexité technique du projet, sa taille également, son fonctionnement particulier en articulation avec le réseau existant, n'ont pas facilité l'exercice de pédagogie auquel nous avons essayé de nous livrer pendant ces quatre mois. Certains discours, qui véhiculaient des contrevérités techniques malgré nos explications répétées n'ont d'ailleurs pas toujours contribué à clarifier le dossier auprès du public. Encore aujourd'hui, certaines idées fausses subsistent, nous l'avons noté dans les cahiers d'acteurs en particulier qui ont été déposés, et nous continuerons d'apporter des éclairages pour stabiliser la compréhension technique du dossier.

À ce titre, et en premier lieu, je voudrais revenir sur la différence fondamentale entre le tracé de la ligne et les services qu'il propose. Nous avons beaucoup entendu, trop peut-être, pendant le débat, que certains acteurs voulaient que la ligne passe le plus près possible de chez eux pour être ainsi desservis. Mais non ! C'est un contresens ferroviaire. Une voie ferrée, ce n'est pas une route, elle ne dessert pas forcément les territoires qu'elle traverse, les TGV circulent à la fois sur la ligne nouvelle et sur le réseau existant, et elle peut au contraire desservir un territoire qu'elle ne traverserait pas. Tout le sens de POCL est d'articuler le plus efficacement possible la ligne nouvelle et le réseau existant pour démultiplier les dessertes et irriguer le territoire. Ce n'est certainement pas de créer un tube étanche qui irait d'un point A à un point B.

Une autre idée entendue largement dans le débat : il ne faut pas imaginer une LGV pour dans 15 ans, il faut moderniser dès maintenant le réseau existant. Là, autant le dire clairement, nous sommes totalement d'accord avec la seconde partie de la phrase. La priorité de RFF aujourd'hui est la rénovation du réseau existant, c'est le contrat de modernisation du réseau passé avec l'État, qui prévoit 13 milliards d'investissement d'ici 2015, c'est plus de 1 000 km de voies ferrées rénovées chaque année en ce moment, c'est le maximum de ce que le réseau peut supporter.

Mais, pourquoi y ajouter l'inutilité de la réflexion sur une LGV dans 15 ans ? Au contraire, nous estimons que ce sont des mobilités différentes, des distances différentes, des temps différents, mais que c'est bien un même objectif : le report modal en faveur du mode ferroviaire qui est reconnu aujourd'hui comme le mode de transport le plus pertinent, écologiquement parlant. Pour nous, la modernisation du réseau aujourd'hui et la réflexion sur une LGV pour dans 15 ans relèvent bien d'une même vision, elles sont complémentaires et cohérentes.

Les évolutions permises par le débat public

Ces quelques bémols restent relatifs car, soyons clairs, nous ressentons une énorme satisfaction devant les évolutions qu'a permises le débat public.

La première évolution des acteurs et du public, pour commencer, dont nous avons senti qu'ils s'approprièrent petit à petit le projet, qui est quand même d'une genèse assez récente, et nous avons particulièrement noté en ce sens l'évolution des questionnements ces dernières semaines, qui sont devenus beaucoup plus techniques, beaucoup plus précis, plus nettement orientés vers les fonctionnalités du projet (à quoi doit-il servir ?) et sur les services (quel train pourrait circuler, dans quelle ville ?), plutôt que sur le tracé physique.

La deuxième évolution est l'évolution de notre vision, à RFF, du projet. C'est incontestable aussi, les nombreux échanges qui ont eu lieu ont bousculé l'optique technique que les études adoptaient, légitimement d'ailleurs, et ont permis de requestionner les hypothèses de ces études et d'identifier de nouvelles possibilités. Nous avons, je crois en tout cas, accepté cette remise en cause, qui est d'ailleurs l'essence du débat public, comme en témoignent les 13 études complémentaires qui ont été citées tout à l'heure et qui ont été livrées par RFF au cours du débat. Il faut bien voir que jamais une telle production n'avait été constatée dans le

temps d'un débat public par le maître d'ouvrage et ce sont bien vos interventions qui nous y ont conduits.

Quelques exemples de ces études :

- pour la première fois au stade du débat public, RFF a communiqué ce que pourrait être son apport financier au projet, pour mieux répondre aux interrogations sur sa faisabilité ;
- RFF a également produit des compléments sur de nouvelles dessertes envisageables avec le projet. Nous parlons de desserte par exemple vers la Souterraine, dans la Creuse, cela avait été demandé lors de l'audition de Guéret. Nous avons étudié des dessertes possibles vers Gien, dans le Loiret, c'est quelque chose qui nous avait été demandé dès le début, à Clermont d'ailleurs ; la possibilité d'un trajet direct Moulins-Lyon, quel que soit le scénario, c'est une demande évoquée dans plusieurs réunions et plusieurs cahiers d'acteurs aussi. Donc, de nouvelles dessertes ;
- RFF a aussi analysé les possibilités d'élargir les options de passage, en général pour répondre à des préoccupations environnementales. C'est le cas au-delà de la forêt de Tronçais dans le scénario Ouest-Sud, cela avait été beaucoup évoqué à la réunion de Montluçon. C'est aussi le cas dans l'Essonne, pour essayer de limiter au maximum les interférences avec le Parc naturel régional du Gâtinais, un point majeur qui avait été soulevé lors de la réunion de Mennecey ;
- RFF a aussi entendu les attentes de la plaque urbaine clermontoise en éclairant l'hypothèse d'un barreau à grande vitesse dans les scénarios Ouest, Médian et Est entre le Nord de Vichy et Lalpaille, qui permet en particulier de réduire et de fiabiliser le temps de parcours Clermont-Lyon.

Le troisième type d'évolution que nous avons constatée pendant ce débat est l'évolution du contexte du projet. Nous le savons, POCL est un projet ancré territorialement, mais également lié à de nombreux paramètres extérieurs compte tenu de sa taille. Sous ces deux angles de vue, nous pouvons dire que le contexte a évolué pendant le débat, parfois d'ailleurs du fait des orientations qui étaient suggérées dans les réunions publiques.

Première évolution : l'avant-propos actualisé de la dernière version du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), évoque une hiérarchisation, voire un réexamen des projets en général de lignes à grande vitesse. Cela interroge l'horizon de saturation de la ligne existante Paris-Lyon, et donc celui de POCL.

Dans la même optique, de nombreuses interventions dans le débat ont suggéré un examen global des dessertes du Centre méridional et du Limousin, qui intègre à la fois POCL, le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges et la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Vous le savez, cette nouvelle vision relève non pas de RFF, mais du législateur et du gouvernement.

Dans la même optique, à l'Est du territoire du projet, la réalisation de POCL et donc la désaturation de la LGV Paris-Lyon ouvre aussi de nouvelles possibilités dans les réflexions qui sont en cours sur les branches Ouest et Sud de la LGV Rhin-Rhône.

A l'arrivée sur Lyon, il est clair aussi que la résolution de la problématique du nœud ferroviaire lyonnais s'est affirmée, à l'inverse, comme un préalable indispensable à POCL. Autrement dit, il est inutile de faire circuler plus de trains entre Paris et Lyon si nous ne savons pas les faire entrer en gare à l'arrivée.

Puis, et c'est probablement une avancée majeure du projet, il s'est concrétisé l'idée en Île-de-France d'une mutualisation des réflexions entre POCL, d'une part, et le projet de deux voies nouvelles pour le RER C d'autre part. Cela permettrait de concevoir un objet commun, au profit simultané des transports du quotidien et des transports à grande vitesse. Cela veut dire plus d'utilité, plus de bénéficiaires, plus de financement peut-être, et peut-être aussi plus d'urgence. D'ailleurs, de façon générale, pour l'arrivée sur Paris, nous pouvons souligner que l'intégration de POCL en Île-de-France devra s'articuler avec le réseau du Grand Paris, dont nous connaissons maintenant la consistance, tout comme avec le projet de LGV interconnexion sud.

Vous l'avez compris, l'appropriation de POCL par les acteurs, par le public, a évolué ; notre vision du projet, chez RFF, a évolué ; et le contexte a évolué. Autrement dit, pour nous c'est une certitude, le projet a évolué dans le temps du débat, il a mûri et nous pouvons dire que ce n'est plus le même projet que celui qui a été présenté début octobre.

Une fois cela dit, quel est le projet aujourd'hui ? Nous abordons peut-être là la partie la plus délicate de ces quelques mots : quelles orientations aujourd'hui pour RFF ? Vous le savez, le temps de la décision n'est pas venu puisque nous avons besoin d'un temps de maturation pour utiliser au mieux les très nombreuses contributions – je ne reviens pas sur le nombre – à ce qui a été un des plus gros débats pour Réseau Ferré de France. Puis, nous attendrons le compte rendu de la CPDP, puis le bilan de la CNDP avant de nous prononcer sur la suite du projet vers le mois de juin.

Ceci dit, nous n'allons pas chercher de déroboade.

Que pouvons-nous retenir à chaud du débat ?

- L'opportunité.

Le débat a été l'occasion d'entendre des opposants au projet, voire à la grande vitesse dans son principe, en général défenseurs d'un modèle de société différent. En parallèle, un très grand nombre d'acteurs ont plutôt souligné le moteur de développement territorial majeur qu'un tel projet pourrait constituer, même si le concept d'aménagement du territoire, très souvent cité, ne recouvrait peut-être pas la même notion pour chacun des contributeurs.

Cette opportunité, qui semble se dessiner, pourra être placée dans une perspective actualisée. L'horizon de saturation de la LGV Paris-Lyon devra être précisé, dans le même temps que les projets territoriaux susceptibles d'accompagner l'arrivée de l'infrastructure devront être élaborés.

- Les enjeux fondamentaux

Les enjeux fondamentaux sur lesquels le sens, l'opportunité du projet devra reposer, et derrière, le choix d'un scénario, ont été identifiés.

- Le premier enjeu est la désaturation de la LGV Paris-Lyon et la desserte du Grand Centre, l'aménagement du territoire ; c'étaient les deux piliers initiaux, ils ont été confirmés et nous n'y revenons pas.
- Le deuxième enjeu qui est ressorti très nettement est la réalité du financement du projet, qui est interrogé par le contexte économique actuel.
- Le troisième enjeu : son moindre impact environnemental qui devrait être recherché, environnemental au sens large : habitat, agriculture, préservation de la biodiversité. J'insiste sur ce point, parce que cela a vraiment fait l'objet d'une prise de conscience réelle et d'interventions très précises du grand public en particulier.

- Le quatrième enjeu est une attractivité maximale pour les voyageurs, qui requestionne les hypothèses de report de la LGV existante sur POCL ou le modèle de trafic utilisé pour présenter nos premières études.
- Le cinquième enjeu : des fonctionnalités qui profiteraient au plus grand nombre de territoires possibles. En particulier, cela veut dire une synergie avec les transports régionaux qui permette de diffuser l'effet grande vitesse, donc les gains de temps de parcours, pour le plus grand nombre.
- Dernier enjeu majeur : l'amélioration associée du réseau classique au bénéfice des TER, du Transilien, du fret.

Les enseignements du débat

A ce stade, il nous semble qu'aucun des quatre scénarios tels qu'ils étaient présentés au débat ne s'est dégagé comme la réponse évidente à l'ensemble de ces enjeux. Il y a eu des rapprochements entre les expressions de certains acteurs, en particulier autour du scénario Ouest, ces dernières semaines. Pour nous, ils doivent être en particulier analysés sous l'angle de leurs motivations et des arguments qui les sous-tendent. Pour l'instant, ces arguments, qui sont ceux qui feront le bon projet, restent encore très divers, très différents, mais ce n'est absolument pas ennuyeux, dès lors que le débat a permis de faire mûrir le projet.

En d'autres termes, nous pouvons déjà identifier dès maintenant une série d'invariants, de points de convergence, qui fonderont le projet et qui seront la base de ce qui devra probablement être un cinquième scénario.

Dans ces invariants, ces grands enseignements, le premier est le fait que le scénario Est pourrait être abandonné. Les réponses techniques qu'il apportait pourtant aux objectifs du projet n'ont manifestement pas trouvé de valorisation territoriale pendant le débat.

La variante d'arrivée sur Lyon par Mâcon pourrait également être abandonnée. Là aussi, les acteurs ont exprimé une très forte volonté pour l'accessibilité TGV de nouveaux territoires, le Roannais en l'occurrence, et ils ont réaffirmé l'importance de la relation Clermont-Lyon permise par la variante Roanne. Cette desserte de Roanne pose d'ailleurs encore question – gare centre, gare nouvelle – compte tenu des conséquences sur le temps de parcours entre Clermont et Lyon, plus ou moins 7 minutes.

Les scénarios Ouest-Sud et Ouest, compte tenu là aussi des évolutions de ces dernières semaines, en particulier des éclairages complémentaires que RFF a souhaité fournir, pourraient accoucher d'un scénario commun qui regrouperait un maximum de nouvelles fonctionnalités attendues :

- ✓ éviter la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain,
- ✓ permettre des liaisons directes entre Moulins et Lyon,
- ✓ disposer d'une gare en Auvergne facilitant les correspondances avec des trains province-province pour multiplier le nombre de liaisons possibles,
- ✓ limiter les temps de parcours entre Clermont et Lyon.

Ces fonctionnalités, d'ailleurs, au vu des études complémentaires produites par RFF, pourraient tout à fait être également envisagées dans le scénario Médian. Celui-ci a en effet été élu par de nombreux acteurs comme celui qui permettait d'atténuer au maximum les risques financiers et les risques environnementaux du projet.

Sur ce sujet, tous scénarios confondus, le débat a montré que cette lecture restait ouverte et qu'elle méritait certainement d'interroger les hypothèses des études socioéconomiques (quelle valeur du temps gagné ? Quelle prospective démographique ? Quelles hypothèses de report de la LGV Paris-Lyon sur POCL) et les hypothèses des études environnementales (Quel impact agricole, en particulier viticole, voire le Sancerrois ? Quelle réalité d'un jumelage POCL-A71 en Sologne, dans la famille des scénarios Ouest ? etc.

Puis, enseignement nouveau issu du débat en Île-de-France, je l'ai dit tout à l'heure, la coordination et le rapprochement des études entre les voies nouvelles POCL et les voies nouvelles RER C pour imaginer un objet commun.

Puis, autre enseignement en Île-de-France, le fait que la variante exploratoire numérotée 5 par Lieusaint pourrait être abandonnée, les acteurs franciliens ayant jugé un passage par le secteur de Brétigny et/ou Juvisy plus pertinent. Cela pourrait conduire à réduire l'option de passage à l'Est en Île-de-France et, dans le même temps, cette option de passage pourrait être élargie à l'Ouest pour tenir compte des éclairages apportés par les études complémentaires sur un passage à l'Ouest d'Étampes ou en s'appuyant sur le réseau existant en Essonne.

Des éléments à approfondir

À ces enseignements, s'ajouteront des éléments dont l'approfondissement apparaît encore nécessaire.

Les hypothèses des gares nouvelles, qui mériteront d'être encore discutées, probablement à un niveau plus local d'ailleurs : quelle nécessité de ces gares ? Quelles fonctionnalités ? Quels projets de développement associés ?

Les temps de parcours attendus, quand ils ont été bien identifiés, voire demandés, devront être étayés techniquement, je pense en particulier aux demandes que nous avons pu avoir sur des temps précis entre Montluçon et Paris d'une part, et Montluçon et Lyon d'autre part.

Les hypothèses de dessertes devront probablement être mieux expliquées, peut-être mieux justifiées, et il conviendra d'explorer, mais là à l'initiative éventuelle des régions en tant qu'autorités organisatrices des transports, la possibilité de services régionaux à grande vitesse.

L'option d'une gare à Orly reste un élément de débat à notre sens, d'ailleurs tout en ouvrant de nouvelles portes. Nous avons entendu parler de terminus de la ligne à Orly. Son coût et son enjeu, à ce titre, nécessiteront d'affiner encore un peu les études.

L'option de Saint-Étienne a reçu un accueil très favorable, mais elle interroge la politique de desserte de Roanne et donc, comme nous l'avons vu tout à l'heure, le temps de parcours Clermont-Lyon.

Par contre, *l'option de la desserte de Lyon-Perrache* a été peu débattue, ce qui signifie qu'il faudra donc encore approfondir cette question.

La poursuite des études et de la concertation jusqu'à l'enquête publique

Tous ces enseignements et ces éléments à approfondir pourront constituer le socle d'un scénario pour POCL. Je le redis, notre réflexion n'est pas finalisée. RFF prendra sa décision sur les suites à donner au projet en juin 2012. Après la période assez intensive que nous venons de connaître, nous avons encore besoin de mieux digérer les échanges du débat et le compte rendu de la CPDP nous y aidera le moment venu.

Au regard de l'analyse que nous aurons pu faire ce moment-là, trois possibilités s'ouvriront à RFF :

- soit nous décidons de ne pas poursuivre les études,
- soit de les poursuivre sur un scénario,
- soit de les poursuivre sur plusieurs scénarios.

Si RFF décide de poursuivre les études sur le projet, le dialogue entamé depuis quatre mois ne va pas s'arrêter, au contraire. La démarche de concertation, qui avait été initiée dès la phase préalable au débat public, sera renouvelée, développée jusqu'au moment de l'enquête d'utilité publique.

De toute façon, aujourd'hui, c'est une obligation législative depuis la loi Grenelle 2, d'ailleurs, la Commission Nationale du Débat Public continuera dans tous les cas de veiller à l'ensemble du dispositif de concertation, même si celui-ci sera proposé, animé et organisé par RFF.

Concrètement, que pouvons-nous aujourd'hui vous proposer comme dispositif de concertation à ce stade ?

Nous retrouverons le comité de pilotage et le comité technique, qui associent les cofinanceurs, l'État, RFF et les régions, et qui sont les structures de validation des études. Mais, nous l'avons déjà dit, un projet de LGV, ce n'est pas un projet pour les ingénieurs, c'est un projet pour les voyageurs. Le débat public n'a fait que le confirmer. La concertation, en parallèle des études, doit permettre à RFF d'enrichir les éléments techniques. C'est pour cela que nous vous proposerions les modalités suivantes.

- Des ateliers thématiques

En amont du comité de pilotage : des ateliers thématiques, qui seraient ciblés selon les territoires sur les sujets que nous devons encore creuser ensemble. Nous retrouvons ici les thèmes que j'évoquais dans les questions à approfondir, autant en termes de fonctionnalités que de méthodologie.

Pour que ces ateliers thématiques soient de véritables outils de travail, nous vous proposons que le nombre de participants soit limité, une vingtaine par exemple. Nous ciblerions les ateliers sur un thème et un périmètre géographique les plus précis possibles et nous inviterions à y participer des experts du territoire : les associations, les acteurs économiques, les acteurs consulaires, les techniciens des collectivités, par exemple.

Le travail de ces ateliers thématiques pourrait être partagé et enrichi, toujours en amont des comités de pilotage, par des échanges que nous aurions avec les élus, qui apporteraient alors avec leur connaissance des enjeux de leur territoire. Ce sont les commissions consultatives.

- Partager l'information

Tout au long de ce processus, en parallèle de ce travail technique : l'information du grand public. Elle sera garantie par le site Internet qui est dédié au projet, certains d'entre vous le connaissent peut-être déjà puisqu'il existait avant le débat public, le site RFF du projet. Nous pourrions le réactiver, afin que tout le monde ait la possibilité de donner son avis et de poser des questions, sur le modèle du site que la Commission avait mis en œuvre pendant le débat. L'information serait aussi garantie par des réunions publiques à chaque grande étape, pour expliquer les décisions prises en comité de pilotage et pour préparer la suite du dispositif.

L'ensemble de ce dispositif, qui reste à affiner, sera partagé avec vous. Nous envisageons une réunion publique de présentation de la décision de RFF le moment venu. Elle pourra avoir lieu à l'été et elle sera l'occasion de détailler les thèmes des ateliers que je viens d'évoquer. Au cours de cette même réunion, nous pourrions partager ce qui serait le mode d'emploi de la concertation, ses règles de fonctionnement.

- Un garant de la concertation nommé par la CNDP

Puis, dernier point, pour veiller à l'ensemble de ce dispositif de concertation, la loi donne la possibilité à RFF de demander un garant à la Commission Nationale du Débat Public, personnalité indépendante chargée de garantir l'efficacité et le bon fonctionnement du dispositif.

Tout ceci n'est que proposition. D'ailleurs, nous attendons ce soir vos suggestions aussi sur ce volet et nous reviendrons vers vous cet été pour engager la suite.

À nouveau, le débat public n'est pas une parenthèse dans le projet qui se fermerait ce soir. Maintenant que nous avons commencé d'échanger pendant quatre mois, il s'agit au contraire d'ouvrir sur la suite et la concertation d'après débat doit nous permettre de nous mettre au travail ensemble, au service du projet.

En guise de conclusion, je veux juste rappeler, comme vous le savez d'ailleurs, que par les fonctionnalités et les territoires qu'il embrasse, ce projet POCL est atypique. Cette singularité par rapport à d'autres projets de lignes à grande vitesse est à la fois sa force et sa faiblesse. Sa force, parce qu'il cherche à répondre aux besoins de multiples territoires en prenant en compte leurs spécificités et leurs composantes propres, mais aussi sa faiblesse, parce que ses multiples dimensions ont pu être interprétées comme des objectifs antagonistes ou contradictoires. Vos expressions d'ailleurs, quelle que soit leur forme pendant le débat, ont révélé nos difficultés à faire comprendre ce caractère multidimensionnel au cœur de la complexité du projet.

Pour notre part, c'est bien une démarche gagnant-gagnant que nous avons toujours recherché dans ce projet. De notre point de vue, le chemin parcouru en si peu de temps, dans un domaine où les temps sont très longs, nous montre que c'est vraiment la meilleure voie possible, car elle fédère les énergies et crée les conditions d'une intelligence collective pour le plus grand bénéfice du projet et, bien entendu, de sa réalisation. Nous entendons donc poursuivre dans cette voie, pour le projet, pour les territoires et avec vous.

(Applaudissements).

QUE PENSE LE PUBLIC DE L'ANALYSE DE RÉSEAU FERRE DE FRANCE ?

Michel GAILLARD : Merci bien, Monsieur Allary. Comme je vous le disais tout à l'heure, nous allons ouvrir maintenant une phase d'interventions du public : que pense le public de l'analyse que vient de présenter Réseau Ferré de France, c'est cela, l'objectif, mais je ne doute pas qu'il y aura encore quelques rappels. Je vois une première question. Monsieur, vous qui levez la main. Je rappelle les règles : on se présente, on n'intervient que si on a le micro et cela dure trois minutes maximum.

Guillaume BERTRAND, militant ferroviaire à Limoges : Je vous remercie. Par rapport à ce qui a été présenté, j'ai noté les éléments positifs, notamment toutes les études complémentaires qui ont été faites autour des scénarios Ouest et Ouest-Sud, pour contourner ce problème de la forêt de Tronçais ou autre vignoble.

Je suis intéressé aussi par cette commission de réflexion sur l'axe Paris-Montluçon-Lyon, parce que je pense qu'il y a effectivement des potentialités de trafic entre Montluçon et

Clermont-Ferrand, Montluçon-Lyon, je dirais même qu'il y en a aussi à l'Ouest. Ce que je trouve peut-être dommage dans la présentation, c'est que nous n'avons pas du tout parlé de la transversalité, qui est quand même incluse dans le projet de départ. J'ai l'impression que dans le débat public, il y a eu souvent référence, notamment dans des cahiers d'acteurs, à toute l'ouverture vers la façade Atlantique, l'ouverture Paris-Lyon-Vierzon-Nantes, Lyon-Montluçon-Bordeaux, donc toute l'ouverture Atlantique, et nous n'en avons pas plus parlé que cela. Nous n'avons pas parlé non plus d'un autre projet, le barreau Est-Ouest, qui a aussi été évoqué. Je pense qu'il serait intéressant par la suite de bien voir toutes les fonctionnalités à ce niveau-là.

Après, au niveau des services, je dirais qu'au début, on montrait que le TGV partait de Paris et allait à Lyon sans s'arrêter nulle part, et que c'était cela, une LGV. Je pense que dans le débat, il y a aussi l'idée que nous pouvons avoir plusieurs types de trains, certains avec des dessertes directes et d'autres moins directes. Le concept français fait que nous desservons les très grandes villes massivement et les villes moyennes plus faiblement. Je pense qu'il faut une révolution ou une évolution aussi dans la conception des services qui peuvent influencer sur le tracé même de la ligne. Nous pouvons imaginer comment nous allons faire pour aller de Nevers à Bordeaux ou à Lyon, c'est-à-dire, pour toutes les villes, s'interroger vraiment comment nous pouvons aussi aller dans plusieurs directions. Cela joue sur la réflexion des raccordements et sur les services que nous pouvons faire entre les régions.

Dans ce débat public, nous voyons dans de nombreux cahiers d'acteurs qu'une amorce de concertation n'est pas tout à fait faite entre les régions, entre les différents territoires, mais tout de même, des choses commencent à émerger, notamment pour tout ce qui concerne les relations Est-Ouest, et je pense que c'est intéressant de creuser le sujet davantage.

Michel GAILLARD : Très bien. Merci.

Jean-Marc MIGUET, Conseiller régional d'Auvergne : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, nous voilà presque arrivés au terme du débat public et il me semble venu le temps, après moult débats, de remettre les pendules à l'heure. Je rappelle que la loi Grenelle a prévu un Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Oui, vous avez bien entendu, Clermont-Ferrand. Or à lire ou à écouter certains, Clermont-Ferrand serait rejetée à quelques 140 km de la ligne à grande vitesse et le parcours se ferait entre ces deux points sur une voie classique, ce qui laisse raisonnablement penser que le temps de trajet de deux heures ne pourra être tenu.

En ce qui concerne les autres tracés, Ouest, Médián ou Est, on nous explique que c'est du pareil au même pour l'Auvergne, ce qui est rigoureusement faux. Montluçon est totalement ignorée, c'est le déclin assuré pour Montluçon. Les tenants du pareil au même font fi des différentes études qui démontrent que l'Ouest-Sud offre les meilleures retombées économiques pour l'Auvergne, pour l'Allier, pour Moulins, pour Vichy. 198 € par habitant pour Moulins avec le tracé Ouest-Sud, 53 € avec le tracé Médián.

Le dernier argument qui nous est opposé est celui du coût, qui serait déraisonnable dans la période actuelle. Certes, le tracé Ouest-Sud représente un surcoût, mais comment pourrait-il en être autrement ? D'un côté, vous avez un projet d'aménagement du territoire desservant Roanne et permettant la transversalité Est-ouest et Sud Espagne Atlantique, inscrite dans la loi Grenelle, et de l'autre, des projets étriqués qui sont le doublement de la ligne Paris-Lyon. Le surcoût du Ouest-Sud représente en termes d'amortissement annuel 20 millions d'euros, soit 3,5 km d'autoroutes, mais l'Ouest-Sud, de par le projet de transversalité qu'il sous-tend, peut mobiliser les financements européens. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Hamid BERKANI, Président ARDE (Agence régionale de Développement Economique) Auvergne : Bonjour, je vais essayer d'être rapide pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer.

Michel GAILLARD : Merci, c'est très gentil.

Hamid BERKANI : Très rapidement, j'ai lu les principales études économiques, et je n'en resterai que sur ce plan, qui ont été soit commanditées par les Chambres de commerce (CODE par exemple), soit les études RFF. Il s'avère, et c'est une demande du monde économique, que les échanges sont importants, bien sûr sur Paris, mais également sur Lyon. C'est la majorité des échanges économiques de notre région, ici, en Auvergne, qui se font sur Lyon. Donc, j'aurais tendance à dire, dans le prolongement de ce qui vient d'être dit, qu'un tracé ou une gare TGV qui serait en dehors de l'Auvergne ou tangenterait l'Auvergne serait assez pénalisant pour ne pas dire plus, en tout cas pour l'économie régionale, et que nous porterions ici tous ensemble une lourde responsabilité s'il faut aller chercher demain la grande vitesse à Nevers.

Donc, sur un plan strictement économique, et je me réjouis que ce débat ne s'arrête pas, d'autres études vont être commandées et c'est une bonne chose et je pense que, plus les études économiques arriveront, plus nous nous rendrons compte qu'effectivement, l'aménagement du territoire est essentiellement économique, pas seulement pour l'Auvergne, mais pour tout le Massif central.

Michel GAILLARD : Merci bien.

Jean-Louis GERMOUTY, cheminot retraité, Royat : En attendant la très hypothétique LGV POCL qui, probablement, ne sera pas opérationnelle avant l'horizon 2025-2030, il serait peut-être judicieux de faire des propositions pour le futur très proche, 2013-2014. Actuellement, janvier 2012, si nous dressons le bilan des relations ferroviaires Paris-Clermont, nous pouvons faire les constatations suivantes : lundi mardi mercredi jeudi, 8 trains dans chaque sens Paris-Clermont ; vendredi, 9 trains Paris-Clermont, 8 trains Clermont-Ferrand-Paris ; samedi, 6 trains Paris-Clermont ; dimanche, 6 trains Paris-Clermont, 7 trains Clermont-Ferrand-Paris.

La plupart de ces trains, à deux exceptions près, desservent les agglomérations suivantes : Paris, Nevers, agglomération de 70 000 habitants, Moulins, Vichy, Riom, Clermont-Ferrand. Leur temps de parcours, à deux exceptions près, est de l'ordre de 3 h 30.

Maintenant que l'électrification du tronçon Bourges-Saincaize est terminée, ne serait-il pas judicieux d'envisager un aller-retour journalier Paris-Clermont-Ferrand de la façon suivante : gare de départ ou d'arrivée, Paris Austerlitz ; transit par Orléans et par Vierzon, sans arrêt dans ces deux gares ; premier arrêt, Bourges, agglomération de 100 000 habitants ; transit par Saincaize sans arrêt ; et ensuite, les arrêts classiques : Moulins, Vichy, Riom, Clermont-Ferrand.

Ce nouveau train présenterait les avantages suivants : départ et arrivée en gare de Paris Austerlitz, au lieu de Paris Bercy, gare qui, pour des raisons plus ou moins valables, semble honnie par de nombreuses personnalités ; bonne desserte à partir de Paris Austerlitz de l'aéroport d'Orly ; gain de temps appréciable sur les relations Paris-Bourges, Paris-Montluçon ; population desservie supérieure à celle desservie par la ligne classique, l'agglomération de Bourges, c'est-à-dire une population supérieure de 30 000 habitants à celle de Nevers ; temps de parcours Austerlitz - Clermont-Ferrand probablement équivalent à quelques minutes près à celui de la ligne classique. Ce temps précis est fonction de la vitesse de franchissement des aiguillages en gare de Vierzon et Saincaize. On m'a dit qu'en gare de Saincaize, cette vitesse était de 60 km/h. En revanche, j'ignore ce renseignement pour les

aiguillages en gare de Vierzon. J'ose espérer que cette suggestion sera examinée très sérieusement par les diverses autorités.

Michel GAILLARD : Merci. Deux remarques. La première est qu'aujourd'hui, normalement, on intervient pour réagir aux propos du maître d'ouvrage. Deuxièmement, je comprends que nous souhaitons peut-être rappeler un certain nombre de points, de positions sur le projet, mais de grâce, que nous parlions du projet ! Là, typiquement, l'intervention n'était pas sur le projet à proprement parler.

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la CCIT du Roannais : Merci. Ce soir, je n'ai pas grand-chose à dire sur le projet lui-même, parce que vous connaissez ma position. Je pense que le bon TGV est celui qui se fera. Je me permettrai d'utiliser le temps imparti pour parler d'un projet qui fait suite à la réunion de Saint-Étienne et que je ne pouvais par conséquent pas faire avant.

Je dirais, en tant que Roannais, que l'intérêt général commande à l'évidence que Saint-Étienne, avec son bassin de 317 000 habitants et 9 000 emplois métropolitains supérieurs, puisse se raccorder à la variante Roanne du scénario qui sera finalement retenu un jour, option qui est clairement soutenue par la région Rhône-Alpes, ce qui me paraît majeur pour le financement.

Dans cette hypothèse, RFF prévoit que l'arrêt de Roanne TGV ne se ferait plus en gare nouvelle mais en gare centre, reliée à la ligne TGV par deux raccordements Nord-Ouest et Nord-Est, cet arrêt induisant un ralentissement de 14 minutes, au lieu de 7 minutes en gare nouvelle. Dans cette perspective, Roanne se retrouverait non pas sur un axe Lyon-Paris, mais sur un axe Saint-Étienne - Paris. Si le schéma de desserte prévu aujourd'hui apparaît faiblement modifié, il est impératif, dans tous les cas, qu'il préserve les horaires permettant aux entreprises roannaises d'effectuer des allers retours Roanne-Paris en demi-journée.

Par contre, et là nous touchons le projet en général, par rapport à des temps de parcours prévus de 1 h 20, un ralentissement de 14 minutes sur une liaison Clermont-Lyon, qui était déjà au taquet de sa rentabilité d'exploitation, la mettra dans l'impossibilité d'être compétitive par rapport à l'autoroute A89 et sera fortement dissuasif pour les opérateurs de TAGV. Dès aujourd'hui, la SNCF affirme déjà qu'elle ne prend plus de risques d'exploiter une ligne non rentable. Dans ce cas, la ligne devrait être desservie par des TERGV subventionnés par les régions, lesquelles pourraient donc être appelées à contribuer à la fois au financement de l'infrastructure et à celui de son exploitation.

L'amélioration de l'accès à la métropole lyonnaise, je le rappelle, est un enjeu vital, aussi bien pour l'agglomération clermontoise que pour le territoire roannais où la perspective de la nouvelle infrastructure a suscité une mobilisation sans précédent.

En tout état de cause, il est impératif que les solutions de raccordement de Saint-Étienne à la gare TGV Roanne centre préservent les perspectives d'amélioration ouvertes par le projet de nouvelle liaison Clermont-Lyon via Roanne, afin que cette dernière reste suffisamment compétitive pour assurer l'équilibre d'exploitation de la ligne.

Dans l'hypothèse d'un raccordement avec Saint-Étienne impliquant une localisation de l'arrêt Roanne TGV en gare centre, la Chambre de commerce et d'industrie territoriale du Roannais demande au maître d'ouvrage :

- premièrement, s'il est en mesure de préciser aujourd'hui la situation prévue de la liaison Clermont-Lyon via Roanne en termes de rentabilité économique ;

- deuxièmement, s'il est en mesure de préciser aujourd'hui le type de dessertes, nombre et horaires, qui pourraient être offertes à Roanne en direction et en provenance de Paris à partir des TGV intersecteurs ;
- plus généralement, et en conclusion, dans l'hypothèse d'un raccordement avec Saint-Étienne impliquant une localisation de l'arrêt Roanne TGV en gare centre, la Chambre de commerce et d'industrie territoriale du Roannais demande au maître d'ouvrage de conduire toutes les études nécessaires pour approfondir les schémas de desserte de Roanne en direction de Paris et de Lyon. Merci.

Michel GAILLARD : Merci.

Jacques MAGNE, Maire d'Issoire : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission du Débat Public, je voudrais m'exprimer comme maire d'une d'une sous-préfecture au Sud de Clermont-Ferrand, la ville d'Issoire. Je suis le maire d'Issoire, donc élu d'une ville au centre d'un bassin économique très dynamique, d'un bassin de vie en croissance démographique qui, à l'horizon de 2025, aura plus de 60 000 habitants.

Je voudrais rappeler que dans ce bassin sont installées de grandes entreprises industrielles, comme Constellium, comme Aubert et Duval, comme Valéo, mais aussi de très nombreuses entreprises moyennes ou petites entreprises, sans parler des services publics d'éducation et de santé, ou encore d'une très importante unité de la Défense nationale. Or entreprises, services et Défense nationale ont à l'évidence besoin de moyens de déplacement rapides, sûrs, réguliers, nombreux pour assurer les liaisons nationales et internationales qu'ils entretiennent déjà et qu'ils auront de plus en plus besoin d'entretenir pour leurs activités courantes. C'est une garantie fondamentale pour attirer sur le territoire des professionnels très qualifiés ou qualifiés, dans toutes les professions.

Nous ne pouvons donc pas oublier que ce qui est en jeu est l'attractivité de notre territoire, c'est l'assurance, de la part des acteurs économiques envisageant de s'installer dans notre environnement économique, que les temps de relations régulières aux grands pôles nationaux et internationaux ne sont pas, en Auvergne, rédhitoires, ne sont pas, au Sud de Clermont-Ferrand, rédhitoires. Ce qui importe, c'est le scénario qui pourra garantir le meilleur développement économique possible pour l'Auvergne et pour le bassin d'Issoire, tout au Sud du pôle métropolitain.

Nous disposons aujourd'hui de liaisons TER de qualité, nombreuses et efficaces, qui nous placent à 26 minutes de Clermont-Ferrand, mais il faut à l'évidence qu'au-delà, la ligne à grande vitesse soit la plus proche possible, ce qui signifie que la gare d'interconnexion doit être la plus proche possible, avec des liaisons directes de l'ordre de 60 minutes à partir d'Issoire.

Cela signifie pour nous que cela doit être aussi une gare capable de devenir un grand pôle d'échanges à l'échelle européenne, à l'intersection des flux Nord-Sud et Est-Ouest. Ainsi, l'Auvergne se trouverait au centre d'une croix ferroviaire d'importance internationale, ce qui est déjà sa vocation. Il semble clair pour nous, comme pour les élus de la région de Clermont-Ferrand, que c'est le tracé le plus au Sud et le plus à l'Ouest qui possède cette pertinence.

En effet, je voudrais dire que l'appellation POCL, dans son acronyme, comporte pour moi une anomalie sémantique, car si toutes les lettres, le P, le O, le C, le L, je l'ai bien compris, devraient représenter en principe les villes qui accueilleront la ligne à grande vitesse, il se trouve que ce n'est pas vrai pour Clermont-Ferrand. La ligne à grande vitesse n'atteindra pas Clermont-Ferrand. Il faut donc pour le moins que, dans un premier temps, les rames parties de Clermont atteignent la véritable ligne à grande vitesse le plus rapidement possible, c'est-à-dire en beaucoup moins d'une heure et seul le tracé Ouest-Sud, voire ses variantes, remplit cette condition. Seul ce tracé pourra permettre une liaison en 45 minutes et avoir des vrais

effets de levier économique pour l'Auvergne, pour son attractivité, pour Clermont et, bien sûr, pour le Sud du pôle métropolitain dont nous parlons, Vichy-Clermont-Issoire.

Je voudrais dire aussi que nous ne pouvons pas nous en tenir là. La carte de France, d'Auvergne et du Massif central laisse apparaître une immense tache blanche sur laquelle il faudra bien se pencher concernant le développement des moyens ferroviaires TGV. Nous ne pouvons pas nous résigner à cette énorme lacune, nous ne pouvons pas rester insensibles, car nous sommes justement sur les franges de ce grand blanc. Au-delà du débat d'aujourd'hui, il reste à faire le choix d'une politique d'aménagement pour ces espaces, une politique impliquant le ferroviaire TGV, parce que c'est et ce sera le transport du XXI^e siècle. Un plan ambitieux sur plusieurs décennies doit venir programmer une liaison TGV traversant tout le Massif central et plaçant cet ensemble territorial dans des perspectives de développement et de démographie tout à fait nouvelles.

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, terminez.

Jacques MAGNE : Ecoutez, le Sud ne s'est pas encore exprimé une seule fois au cours du débat...

Michel GAILLARD : Mais il a eu quatre mois pour s'exprimer, cher Monsieur.

Jacques ROLLIN, contribuable en Rhône-Alpes : Bonsoir à tous. Monsieur le Président de Réseau Ferré de France, que je voulais interpeller et, Monsieur Allary, vous lui ferez suivre, nous sommes nombreux à avoir plaidé à de multiples reprises en faveur d'un tracé le plus à l'Ouest et le plus au Sud dans le secteur de Montluçon. Ce tracé ne pénalise pas l'objectif principal du POCL. Il permet et facilite la combinaison entre un axe Nord-Sud, qui est le POCL, et un axe transversal, comme la route Centre Europe Atlantique.

Il forme une étoile centrée sur le pays montluçonnais, bassin industriel très mal traité en infrastructures et en desserte ferroviaire, et l'électrification de Bourges-Montluçon n'apportera rien en vitesse et en fréquence TGV. Donc, il faut passer au plus près de Montluçon.

La branche Est, commune aux axes Nord-Sud et Est-Ouest, reprend la gare de Saint-Germain-des-Fossés. Elle doit reprendre la gare de Saint-Germain-des-Fossés, devenant Auvergne TGV. La topographie et le site s'y prêtent et l'opération est au moindre coût.

La branche Ouest Atlantique est tout comme le prolongement de la route Centre Atlantique, avec une ouverture à deux branches vers Poitiers-Nantes et vers Angoulême-Bordeaux, et offrira les mêmes services et une bien meilleure irrigation que la seule voie ferrée Centre Europe Atlantique pourrait offrir.

Enfin, le dispositif global, que je crois être une requête de plein droit de tous les Français, pourrait s'appeler LGV Cœur de France et être présenté dans sa globalité. Il ne s'agit pas de présenter un kit, mais de présenter l'ensemble, quitte à approfondir un des kits. C'est le dernier programme structurant dans notre pays. Tout le reste ne sera que des prolongements. Il impose un phasage et le segment prioritaire est celui qui s'affranchit des montagnes, soit Lyon-Bourges. À ce stade, des TGV peuvent circuler de Lyon, Saint-Étienne et Clermont à Paris, ainsi que de Lyon à Tours, Nantes et Rennes, et je suggère l'électrification du segment Tours-Le Mans pour desservir Le Mans. Enfin, la relation Lyon-Limoges-Bordeaux peut aussi profiter du premier segment par utilisation d'automoteurs bimodes qui prennent la LGV jusqu'à Montluçon, puis ensuite se mettent en diesel.

Une seule gare nouvelle semble nécessaire, à Roanne, pour assurer des correspondances avec des TGV qui ne passeront pas par le crochet Roanne Ville. Cela offrirait aux bassins de Roanne davantage de possibilités par le jeu de correspondances, ce qui n'exclut pas de

construire le crochet complet. Il ne semble pas judicieux d'établir une gare à Mehun-sur-Yèvre, qui ne servirait ni Bourges, ni Vierzon et consommerait de l'espace agricole.

La construction d'une gare Nevers-Sud, ainsi que Moulins-Vichy, ne semble pas rendre service et consomme de l'espace agricole de qualité. Une desserte très convenable de Nevers et Moulins peut se faire par la radiale bourbonnaise, qui est de bonne qualité et qui peut être encore améliorée. Un raccordement en amont de Nevers vers Bourges serait à étudier.

Le dispositif Cœur de France doit être construit dans une architecture globale et une vue d'ensemble du territoire. La carte doit être complète et claire, afin que nos concitoyens sachent quels réseaux, quelle architecture ils vont payer et de quoi ils profiteront. Il sera peut-être utile de rappeler déjà les avantages acquis par les différentes régions, afin qu'il ne subsiste aucun doute sur un aménagement du territoire équitable, juste et partagé.

Michel GAILLARD : Merci.

Anna AUBOIS, Vice-présidente du Conseil régional d'Auvergne : Bonjour. J'aimerais remercier RFF pour la sincérité de la conclusion qui nous a été donnée, parce que nous sommes tous d'accord sur les enjeux qui ont été développés, je pense que nous sommes tous d'accord sur les enseignements et nous sommes, à mon avis, heureux de savoir qu'il y a des points à approfondir.

J'aimerais revenir justement sur quelques enseignements et points à approfondir.

Sur les enseignements, nous sommes à peu près tous convaincus qu'il y aurait l'abandon du scénario Est et que nous irions vers un scénario commun sur Ouest-Sud, Ouest et Médian. Pour ceux-ci, se pose les questions apparemment d'une gare nouvelle, d'une liaison Moulins-Lyon directe et d'un contournement du bocage bourbonnais.

Sur les points à approfondir, il y a la question peut-être de la gare nouvelle ou gare en Auvergne et des temps de parcours. Comme vous l'avez dit, pour conclure, le projet est pour les voyageurs. J'aimerais que, dans les ateliers thématiques et les commissions consultatives qui vont se poursuivre, comme ce projet est pour les voyageurs, se pose vraiment la question de la plaque urbaine du Grand Clermont métropole, qui fait quand même 500 000 habitants, donc 500 000 voyageurs potentiels. Il serait donc intéressant de trouver – quand on dit approfondir sur les temps de parcours – le temps de parcours le plus court pour les habitants de la plaque urbaine, et aussi la question de cette gare en Auvergne, gare nouvelle comme il peut être apparemment possible dans les points à approfondir. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci, Madame.

Dominique CHAMBRIER, Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais : Bonjour. J'aimerais bien que Monsieur Allary remontre les documents qui précisent les différents tracés et qui confirment que Clermont sera toujours à deux heures de Paris.

Maintenant, comme tout le monde et la plupart des politiques étaient hors sujet, je vais vous lire mon texte :

« Chambrier, compagnon du collectif Bocage Bourbonnais : cet hypothétique TGV LGV POCL sera de quelle couleur, rose, rouge ou bleu ? Cette réunion est une farce théâtrale. L'entrée est gratuite, mais l'addition risque d'être très salée : 14 milliards d'euros, alors que le TGV en France concerne seulement 6 % de voyageurs au quotidien.

Ici, sur cette scène, nous voyons de brillants techniciens qui nous illusionnent avec des graphiques en couleur, des industriels qui n'ont pas réussi à exporter leur technologie et qui veulent l'imposer en France. De l'autre, des politiques au sourire bienveillant, qui prennent

bien trop souvent la parole et qui manipulent notre argent avec désinvolture. En plus, nous remarquons, au niveau du Conseil régional, qu'ils parlent malheureusement sans connaître le dossier.

Ce sont les mêmes politiques qui, par le passé, ont contribué à démanteler notre réseau de canaux, à désorganiser le fret ferroviaire au profit de la route, à démonter les lignes du tacot en province et les tramways dans les villes, à vendre les chemins vicinaux. Aujourd'hui, ils veulent réaliser une opération de prestige, le TGV dans leur ville, même si le prix du billet devient inabordable pour toute une partie de la population. Dans ce projet, notre patrimoine forestier est bradé sur l'autel des caprices et les terres agricoles à jamais sacrifiées. Bientôt, tous ensemble avec les agriculteurs, les forestiers, les viticulteurs, les chasseurs, les randonneurs pédestres et à bicyclette, les cueilleurs de champignons, les ornithologues et tous les citoyens qui veulent des trains à l'heure et bon marché, oui, bientôt, nous serons prêts à vous faire face et, s'il le faut, vous bousculer.

Arrêtez vos délires et notre collectif, soucieux de réaliser des économies, vous offrira des TGV en miniature et vous pourrez les peindre de la couleur qu'il vous plaira. Merci de penser à l'intérêt général. »

(Applaudissements nourris).

Michel GAILLARD : Merci bien.

Bernard SCHOUMACHER, Président CCIR Auvergne : Bonsoir. Au nom des 40 000 entreprises que nous représentons, nous nous félicitons des conclusions qui ont été exposées par Monsieur Allary, quant à la possibilité de ce cinquième tracé et surtout de la méthodologie qui va être employée maintenant, avec la constitution de ces ateliers où le débat va continuer et où nous aurons, je pense, la certitude d'un consensus autour d'un tracé, puisque l'essentiel est que cette LGV soit réalisée le plus rapidement possible en Auvergne.

Bien sûr, nous partageons le consensus qui commence à se dessiner aux deux extrémités, au Nord avec l'interconnexion avec Orly et le TGV, le passage par Orléans, au Sud avec le raccordement à Lyon et l'accessibilité de Perrache, de Lyon Part-Dieu, de Saint-Exupéry via Roanne, bien évidemment, puisque c'est une option que nous avons poussée depuis déjà fort longtemps.

Par contre, comme vous le savez peut-être, nous avons 4 500 établissements en région Auvergne qui ont leur siège hors Auvergne. Parmi ces 4 500 établissements, 50 % ont leur siège soit en Rhône-Alpes, soit en région parisienne. Pour eux, je crois que revoir la possibilité d'accessibilité du Nord Auvergne avec, comme vous l'avez très bien dit, des fréquences plus importantes, des dessertes optimales, vous l'avez bien noté dans les ateliers à venir, je crois que c'est absolument essentiel.

Un point qui nous différencie peut-être d'une CCI à l'autre et où la CCIR veut mettre l'emphasis, c'est que nous sommes tout à fait pour une gare TGV Nord Auvergne. Nous pensons que, que ce soit une nouvelle gare ou une gare existante, c'est une grande visibilité, c'est une grande possibilité d'échanges et de maillage ferroviaire, mais surtout, pour nous, la localisation de cette gare est très importante, parce qu'elle doit favoriser au maximum le report modal. Si nous allons plus loin, elle doit être située, pour nous, au Nord de Vichy. Je ne serai pas plus long. Merci beaucoup.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Monsieur le Maire.

Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand : Merci. Je voudrais dire qu'à la suite de ce grand débat public, au moins un consensus s'est établi, c'est que la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon est une ligne indispensable, parce qu'elle est demandée pour la nouvelle

liaison Paris-Lyon, mais c'est aussi une ligne indispensable à l'aménagement du territoire. Je crois que tout le monde en a été convenu, en se mettant bien d'accord sur le fait que des lignes comme le passage par Mâcon n'étaient pas intéressantes, ni pour le Centre de la France, ni pour l'Auvergne.

En fait, quatre scénarios ont été avancés, quatre scénarios qui donnent une accessibilité convenable de Clermont vers Lyon, de Clermont vers Paris, encore que certains scénarios peuvent être un peu discutables sur leur fiabilité. Ces scénarios, s'ils permettent indiscutablement, théoriquement, des liaisons convenables, en pratique, ne sont pas des scénarios réellement équitables en termes d'aménagement du territoire, en termes de compétitivité ou en termes de désenclavement. Une infrastructure qui, comme dans la plupart des projets sauf le projet Ouest-Sud, ne fait qu'effleurer le Nord de l'Auvergne en passant à 140 km d'une plaque urbaine de 500 000 habitants, n'est évidemment pas acceptable en l'état, puisque de toute façon, de longs trajets sur une voie historique, classique, allongeraient les temps de parcours, se feraient au détriment du confort et de la fiabilité, nous voyons bien aujourd'hui comment fonctionne la ligne historique Paris-Clermont.

Cela a été dit, je ne vais pas le rappeler, mais l'agglomération clermontoise a besoin de ce TGV. Cette agglomération clermontoise, 500 000 habitants, doit nécessairement être connectée au réseau LGV vers Paris, vers Lyon et cela, le plus directement possible, comme c'est d'ailleurs proposé pour Orléans. Orléans, dans tous les scénarios, est bien desservie.

Au passage, je voudrais dire que nous avons souvent fait référence aux chiffres, aux échanges économiques avec Paris et Lyon, lors des différents débats. C'est la raison pour laquelle j'avais demandé en aparté, dans les discussions que nous avons pu avoir avec RFF, de proposer que soit étudiée l'option d'un barreau LGV avec une gare qui se situerait aux alentours de Varennes ou de Saint-Germain-des-Fossés. C'est une proposition qui vise non seulement à raccourcir les temps de parcours, mais aussi elle nous permet de disposer de liaisons vers la façade Atlantique indispensables, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit sur l'activité économique par le Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie. D'ailleurs, un avis récent du Conseil Economique Social et Environnemental l'Auvergne conforte cette position.

Je voudrais simplement conclure en disant qu'il faut que nous prenions tous conscience que ce projet de LGV POCL est une formidable opportunité d'aménagement du territoire et pas seulement une opportunité de desserte de villes, mais lorsque ce projet ignore villes et territoires importants, alors, il n'est pas acceptable. Chacun, en réclamant le scénario le plus au Sud et le plus à l'Ouest possible, exprime une vision d'aménagement de compétitivité pour Clermont sur l'Auvergne, pour l'Auvergne et sur le long terme.

À partir des options étudiées récemment par RFF, je reste confiant dans l'avenir de ce projet, j'ai la conviction que nous sommes sur la bonne voie, mais il reste encore à approfondir les options qui nous ont été proposées.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Cécile AMATO, éducatrice : Je me sens proche du Collectif du Bocage Bourbonnais, mais je parle ici en mon nom. Plus vite, plus vite, encore plus vite et performant. Oui, pour une machine, un ordinateur, mais pour l'homme, nous avons déjà vu les dégâts. Les sportifs se ruinent la santé en se dopant. Nous en arrivons même à chronométrer les infirmières dans certains hôpitaux et maisons de retraite, 8 minutes pour la toilette et les soins, montre en main. Voulons-nous ressembler à des robots ? Toujours plus vite, mais toujours à court terme. Nous marchons sur la tête.

Il faudrait que la terre, épuisable, assouvisse tous nos besoins, eux, inépuisables. Quand comprendrons-nous que c'est à nous de nous adapter ? Faudra-t-il attendre de n'avoir réellement que des billets dans nos assiettes pour comprendre qu'ils ne se mangent pas, comme l'a dit un chef indien ? En tant qu'humains, nous avons la faculté de pouvoir nous projeter dans le temps. À cette allure, puisque nous parlons de vitesse, une nouvelle ligne de TGV par-ci, un aéroport de plus par-là, nous n'en aurons jamais assez. Pas besoin d'études poussées ni d'experts pour deviner l'impact à plus ou moins long terme sur la terre et sur la nature. Pour vivre, nous n'avons pas besoin de gagner une heure dans notre journée. Par contre, nous avons besoin d'une nature préservée et non uniquement parquée. Faut-il que ce soit trop tard pour prendre conscience de cela ?

Quand j'ai dit que j'allais venir à cette réunion, on m'a dit : « Ne t'embête pas ! Tout cela est une question purement politique et une machine à sous. C'est déjà joué ! » J'en ai malheureusement bien conscience, mais que faire ? Je crois profondément en l'humain et j'aime croire qu'il peut encore faire le poids face aux machines et à l'argent, parce qu'un jour, nous risquons de nous mordre les doigts d'avoir si souvent privilégié la machine au détriment du vivant. Je rêve que mes futurs enfants et les futurs enfants de la Terre aient la chance que j'ai eue et que nous avons de vivre dans une belle nature peuplée d'arbres et d'animaux. S'il vous plaît, permettez que ce rêve se réalise. Merci.

(Applaudissements nourris).

Michel GAILLARD : Merci, Madame. Je voudrais juste faire un commentaire, quand vous dites qu'au fond, on vous a dit que vous perdiez votre temps. Je voudrais juste rappeler que les débats publics conduisent de temps en temps à la suppression de projets et que celui-ci, la décision de le poursuivre reste à prendre. Donc, je vous signale qu'il y a eu trois projets dans des débats publics qui ont été annulés, après le débat, en raison du débat. Je ne dis rien sur celui-ci, je dis simplement que c'est l'état de fait. Madame le Maire.

Laure DEROCHE, Maire de Roanne : Merci, Président. Bonsoir à tous. Je salue particulièrement Monsieur le Maire de Clermont, cher Serge, plaisir à nouveau à nous retrouver à Clermont ce soir. En tout cas, merci pour l'organisation de ce débat public. Certes, la première chose, Thomas Allary l'a rappelée, est de vérifier l'opportunité du projet. Pour moi, pour nous Roannais, cela a été dit par le président de la CCI, l'opportunité du projet est vérifiée, les territoires ont montré que cette nouvelle ligne à grande vitesse sera un outil de développement de nos territoires.

Les citoyens l'ont dit aussi, et j'en veux pour preuve la mobilisation à Roanne dès le 13 octobre, Nevers a fait très fort, Châteauroux, Montluçon également. Chaque fois, nous avons vu des citoyens souhaiter utiliser le TGV pour des raisons personnelles, de travail également, pour des raisons touristiques, etc., ce qui fait que nous sommes un peu à l'encontre du cliché selon lequel on veut nous laisser penser que le TGV, que la grande vitesse seraient uniquement réservés aux dirigeants des entreprises. Non, pas du tout.

Mon retour sur la présentation de Thomas Allary, qui a été très pédagogique comme à chaque fois : je partage ce qui a été dit sur les enjeux, je partage ce qu'a dit le Président de la CCI de Roanne, il faut que ce projet réponde au mieux aux fonctionnalités attendues, ce qui écarte le scénario Est et la variante Mâcon, et je ne veux pas détailler ce qui a déjà été dit. Pour notre territoire, je réaffirme la nécessité d'une desserte en gare centrale, cela renforce les centralités des villes. C'est aussi là que se trouve le bassin de vie. Je pense qu'il faudra qu'on travaille sur la desserte Clermont-Lyon, tout en desservant la gare centrale de Roanne, puisque du trafic se fait depuis ce bassin de vie.

Aujourd'hui, Thomas Allary l'a aussi souligné, des incertitudes demeurent, notamment en termes de financement du projet. Je m'étais exprimée quelques semaines plus tôt à Clermont concernant ce financement et il y avait un point qui nous paraît un peu léger dans le dossier

du maître d'ouvrage, sur la nécessité de vraiment approfondir le fait que ce projet doit s'intégrer dans un grand projet européen. Je ne sais pas si RFF a creusé ce point, mais c'est une nécessité.

Ensuite, je souscris pleinement aux propositions faites en fin d'intervention de Thomas Allary. Nous sommes, dans nos territoires, mobilisés, nous avons engagé le travail pour accueillir la ligne LGV, nos territoires sont prêts et aujourd'hui, je souhaite que dans les groupes de travail, les élus locaux, les acteurs de terrain soient vraiment associés. Merci.

Michel GAILLARD : Merci, Madame le Maire.

Jean-François DAUVERGNE, Maire de Régnny : Bonsoir. Un autre point de vue roannais, sur la voie ferrée entre Roanne et Lyon. Je confirme l'intérêt de ce projet pour le Roannais. Je voudrais dire que ce qui est très important, sur le scénario qui sera choisi, c'est qu'il favorise et qu'il optimise absolument la liaison d'aménagement du territoire entre Clermont-Ferrand et Lyon. Ce doit être une des raisons majeures du choix du tracé qui sera retenu.

J'apporterai par contre un point de vue un tout petit peu différent de celui de Laure Deroche. Je pense qu'autant les TGV qui pourront continuer sur Saint-Étienne auront tout à fait intérêt à passer par la gare centrale, autant, quelqu'un d'autre l'a dit tout à l'heure dans l'assemblée, je crois que les TGV qui continuent sur Lyon, il faut impérativement construire une gare nouvelle au Nord ou au Nord-Est de Roanne, parce que je pense que ce serait quand même une erreur que de faire perdre du temps. Il faut que nous ayons une desserte en gare qui soit de bonne qualité. Donc, je crois personnellement à l'intérêt de créer, en Roannais, une gare nouvelle. Voilà, je ne serai pas plus long.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Monsieur le Vice-président.

Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne, en charge de la mobilité et des transports : Bonsoir. Je vous prie d'excuser l'absence de René Souchon, Président du Conseil régional d'Auvergne.

D'abord, un certain nombre de choses intéressantes dans les comptes rendus faits par RFF. En particulier, la volonté véritable d'enrichir les études à partir de certaines thématiques et ce, jusqu'à l'enquête publique, ce qui est très intéressant, et bien sûr, la réflexion autour d'un cinquième scénario, qui nous paraît, au Conseil régional d'Auvergne, complètement indispensable sachant qu'en ce qui concerne notre collectivité, les scénarios Ouest et Médian sont identiques et n'offrent pas ce que nous attendons sur l'ensemble de notre territoire.

Ceci nous a donc amenés dans la réflexion à soutenir le projet le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible, le tracé Ouest-Sud, puisque c'est celui qui nous était présenté dans le cadre des quatre scénarios. Je voudrais juste rappeler que, dans le débat, nous avons été fidèles à la commande du législateur, à savoir une ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon et le projet Ouest-Sud, dans les quatre projets qui nous étaient présentés, était le seul qui le permettait ; ensuite, fidèles à la décision unanime moins une voix, je tiens à le dire, une voix contre du Conseil régional en avril 2011, pour le tracé le plus à l'Ouest et le plus au Sud possible.

Cela étant, nous avons fait la proposition – et le président de région a écrit en ce sens à RFF – sur un cinquième scénario qui, en particulier, pourrait répondre aux questions environnementales en ce qui concerne tout particulièrement la forêt de Tronçais sur notre territoire. Se pose tout de même encore la question de la Sologne, qui n'est pas abordée ou pas suffisamment, me semble-t-il.

Ensuite, nous souhaitons, dans le cadre de ce cinquième scénario, qu'il soit fédérateur et favorable à toute l'Auvergne, qu'il ne pénalise pas en particulier Moulins, puisqu'il y a le

débat avec Moulins, et que Moulins ne soit pas en cul-de-sac, mais aussi qu'il permette une véritable desserte sur Clermont-Ferrand. Le grand Clermont-Ferrand, c'est la moitié, en termes de population, de la région Auvergne. Il est donc indispensable que ce territoire soit priorisé sur le débat et qu'aussi, il n'oublie pas la deuxième ville d'Auvergne, qui est Montluçon. Le maire interviendra peut-être là-dessus. Donc, c'est important en termes de temps de parcours sur Paris, mais aussi indispensable en termes de temps de parcours sur Lyon.

C'est la raison pour laquelle nous avons fait la proposition, depuis le début, qu'il y ait une gare d'interconnexion. Nous avons beaucoup réfléchi sur Saint-Germain-des-Fossés. Pourquoi Saint-Germain-des-Fossés ? Parce que c'est un lieu où il y a toutes les dessertes du territoire régional sur les dessertes TER. Pour nous, c'est absolument indispensable. Puis, plus nous aurons une gare au Sud, une gare d'interconnexion, plus cela nous permettra de désengorger la ligne existante. J'ai cru lire, dans la participation de la SNCF, que si nous arrivions à dégager les lignes existantes, cela nous permettrait de développer le fret. C'est ce pari que nous faisons. Nous voulons en effet, sur ce territoire, pouvoir développer le fret, mais aussi, je le dis très clairement, pouvoir développer le transport régional.

C'est la raison pour laquelle il nous paraît indispensable d'avoir une gare d'interconnexion le plus au Sud possible. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup.

Pierre KALUZNY, Stop LGV POCL : À l'issue de ce débat public, nous sommes et nous restons toujours opposés au projet POCL et aussi à la grande vitesse, par ce qu'elle dessine, aussi, en termes de société. Je vais essayer de répondre rapidement et réagir aux propos de Monsieur Allary, puisque c'est l'objet de la réunion de ce soir.

Monsieur Allary a évacué les arguments des opposants comme étant des gens sur un autre mode de société. Je pense qu'au contraire, nous sommes au cœur du débat, sur l'opportunité, puisque les infrastructures dessinent effectivement des projets de société de demain et la question est : que voulons-nous demain ? Allons-nous indéfiniment poursuivre le mode de développement actuel, qui consomme toujours plus de nature, de terres agricoles, sans jamais s'interroger sur cette idéologie dévastatrice ? La preuve en est que Monsieur Allary a évacué rapidement la question de la nature et de la consommation des terres agricoles.

A l'issue du débat, il apparaît que les objectifs de POCL étaient mal posés. C'est ce que nous disions depuis le début, une sorte de mouton à cinq pattes qui était inscrit au SNIT, mais qui devra effectivement être revisité, notamment avec la saturation de la ligne Paris-Lyon qui n'est pas du tout démontrée à un horizon 2025-2030.

La compatibilité entre un bouquet de services de dessertes, avec une LGV qui doit en même temps faire du Paris-Lyon-Marseille le plus vite possible, n'a pas donné de réponse. Nous pensons que là, au contraire, il existe toujours une incompatibilité.

Oui, nous opposons la modernisation du réseau actuel au projet POCL. Cette modernisation doit être conduite le plus rapidement possible. Nous savons que, devant le retard pris, il faudra de nombreuses années. Si une réflexion doit se poursuivre sur POCL, nous demandons aussi qu'une réflexion en termes de développement économique soit menée sur la modernisation, sur l'issue d'une modernisation du réseau actuel, qui fera que les villes qui sont sur ce projet Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon seront à des temps quasiment équivalents ou proches de ceux qui sont annoncés pour POCL.

Ce réseau modernisé permettrait aussi d'éviter ce que nous avons vu tout au long du débat, c'est-à-dire la compétition entre les territoires. Là, je pense qu'au contraire, il faut au sein du Grand Centre, Limousin, Auvergne, Bourgogne plutôt une coopération entre ces territoires,

ces collectivités et régions, plutôt qu'une opposition comme nous l'avons vue. Nous, en tant que simples citoyens, il nous est vraiment difficile de voir ces élus se déchirer, au lieu de coopérer et de s'entendre sur un réseau qui sera équitable et bénéfique pour tous.

(Applaudissements nourris).

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Monsieur le Président.

Jean-Paul DUFREGNE, Président du Conseil général de l'Allier : Merci. Première réaction : un débat qui reste ouvert, c'est intéressant, c'est véritablement important. Pour répondre à Monsieur sur la coopération des territoires, je crois qu'effectivement, c'est important de ne pas mettre les territoires en opposition.

Un autre mot qui me vient directement à l'esprit est le mot respect. Respect, parce que nous sommes dans un débat public et toutes les suggestions, toutes les interventions, toutes les idées doivent être entendues et respectées, même si nous ne les partageons pas. Il n'y a pas d'un côté les bons qui détiennent la vérité et, de l'autre côté, les méchants qui ne défendraient pas leurs territoires. Nous avons, les uns et les autres, pris des positions dans nos collectivités et, dans l'Allier, nous avons pris une position à l'unanimité. J'ai pu mesurer, encore ce matin au Ministère des transports, comme il était important de favoriser cette unanimité, si nous voulons que ce dossier aboutisse.

Donner une impulsion : c'est ce qui nous a amenés à prendre une position commune, entre les quatre Présidents de Conseils généraux du Puy-de-Dôme, du Cher, de la Nièvre et de l'Allier, où nous avons recherché le dénominateur commun de nos différentes contributions. Ceci nous a amenés, s'agissant du scénario, à estimer qu'un consensus pouvait être trouvé autour du scénario Ouest par Roanne, qui constitue véritablement le facteur commun entre les différents cahiers d'acteurs. Bien entendu, les éléments supplémentaires apportés par les études complémentaires doivent nourrir cette réflexion pour que ce scénario puisse prendre en compte la majeure partie des souhaits des différents territoires.

En outre, nous avons insisté sur la nécessité, bien entendu, de la prise en compte des enjeux environnementaux. Je n'y reviendrai pas, je suis intervenu à de nombreuses reprises sur ce sujet, mais nous avons également mis en avant la nécessité d'articuler ce projet avec le futur barreau Est-Ouest, pour affirmer sa vocation européenne.

Pour conclure, avec mes collègues, je voulais dire que nous sommes d'accord pour considérer que le financement d'une infrastructure comme celle-ci, qui dépasse très largement aussi les territoires traversés, nous avons dit que c'était une infrastructure atypique : à projet exceptionnel, financement exceptionnel. Ce n'est pas aux collectivités, ce n'est pas aux citoyens de ces territoires de supporter l'intégralité de la part habituellement mise à la charge des territoires, mais simplement que soit prise en compte la part consacrée à l'aménagement du territoire. Nous aurions dû doubler Paris-Lyon, cela aurait coûté par exemple 10 milliards. Eh bien, si le projet coûte 14 milliards, c'est sur ces 4 milliards qu'il faut travailler le financement pour les collectivités, qui devront elles-mêmes mettre la main à la poche pour aménager leur territoire en vue de l'arrivée de la ligne à grande vitesse. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur.

Michel TOURET, technicien forestier retraité dans l'Allier : Merci. Je suis aussi petit-fils et arrière-petit-fils de cheminots. C'est dire que les deux problèmes, à la fois la desserte ferroviaire, qui est quand même le moyen le plus écologique, à part les voies fluviales, de relier les villes entre elles, et le problème environnemental m'intéressent particulièrement.

Je voudrais savoir pourquoi RFF ou la SNCF occulte systématiquement le fait que nous puissions construire des réseaux ferroviaires à relativement grande vitesse, jusqu'à 250 km/h environ, en utilisant le réseau existant, en lui préférant l'ouverture de lignes à grande vitesse qui sont désastreuses sur le plan environnemental, comme toutes les grandes infrastructures, autoroutes et compagnie.

Je sais que je n'aurai pas de réponse de RFF ou de la SNCF, puisque la France, notamment, a décidé qu'il fallait le tout TGV, le tout lignes à grande vitesse, comme il faut le tout nucléaire. C'est impératif pour la France, il n'y a pas à discuter, donc je n'aurai pas de réponse.

Sur le deuxième point, le volet environnemental, qui a été largement débattu à Bourges, je voudrais dire que la biodiversité est quelque chose de capital pour le XXI^e siècle, pour que les générations futures puissent vivre dans une terre vivable et non pas les uns sur les autres, avec les problèmes que nous connaissons de plus en plus, de dégradation du cadre de vie et de la qualité de vie. La biodiversité est totalement remise en cause par les grandes infrastructures à grande vitesse.

Je rappellerai ce qui a été dit à Bourges à ce sujet : les dégâts causés par les infrastructures type LGV, pour la biodiversité, c'est la fragmentation du territoire des espèces concernées, l'isolement génétique de ces espèces, la favorisation de l'introduction d'espèces invasives, la fragilisation des peuplements forestiers vis-à-vis des tempêtes, le développement de nouvelles artificialisations, type infrastructures de desserte de gares, zones industrielles, etc. De plus, la création d'une nouvelle gare betteraves serait une catastrophe, notamment pour Moulins et Vichy.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur.

Michel CANIAUX, délégué général d'ALTRO : Quelques points. Sur le contexte dans lequel est actuellement le rail français : le rail français est actuellement malade, tout le monde est à son chevet, vous avez parlé notamment du fait qu'il est conjugué avec la crise, donc le SNIT est plus ou moins remis en question, et il y a eu les Assises du ferroviaire.

Que disent les Assises du ferroviaire ? Plusieurs Commissions ont eu lieu et la Commission numéro 3, sur l'économie du ferroviaire, a dit qu'il faut simplifier l'offre actuelle. Cela ne veut pas dire grand-chose, mais quand on fouille un peu, on s'aperçoit que cela veut dire quelque chose de très clair : pour des raisons de rentabilité, les TGV devront rester et circuler pratiquement à 100 % sur des LGV. Cela me fait dire que je comprends les inquiétudes des Clermontois. Effectivement, s'ils doivent aller chercher le TGV à 140 ou 150 km, l'opérateur, dans cette logique, dira : au lieu d'aller me perdre à Clermont-Ferrand, de retourner et de revenir, je pourrais faire plus qu'un aller Paris-Lyon, donc c'est aussi valable, bien sûr, pour Montluçon.

Le deuxième point que je souhaiterais mettre en relief est la mise en cohérence des projets. Aujourd'hui, le POCL a été étudié un peu dans son coin. C'est vrai que RFF n'a pas eu la commande. Il n'y a pas eu de mise en cohérence avec d'autres projets. Je ne dis pas que c'est la faute de RFF, simplement, il n'y a pas cette mise en cohérence de grands projets comme le POCL, le barreau Est-Ouest et le Poitiers-Limoges.

Enfin, le troisième point est de sortir Montluçon du cul-de-sac, la mise à l'écart dans laquelle elle se trouve, une mise à l'écart dont Moulins et Nevers ne connaîtront jamais la même violence, même dans le scénario qui leur est, selon eux, le plus défavorable. Cela veut dire qu'au titre des fonctionnalités, il faut travailler sur Montluçon, ses relations avec Lyon et, pourquoi pas, envisager aussi des relations avec Clermont-Ferrand qui, encore une fois, pourraient être une alternative à la voiture.

Enfin, dernier sujet, c'est vrai qu'aujourd'hui, un consensus s'est dessiné de Paris à Bourges et de Roanne à Lyon. Travaillons tous ensemble sur ce cinquième scénario, qui se caractériserait par de nouvelles propositions entre Bourges et Roanne, mais qui reprendrait des fondamentaux du genre que Moulins et Nevers ne doivent pas être un cul-de-sac, Montluçon pas davantage, la forêt de Tronçais évitée et une gare nouvelle du côté de Saint-Germain-des-Fossés. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Claude MALHURET, Maire de Vichy : Merci. je voudrais, Monsieur le Président, commencer par dire quelque chose qui n'a pas été dit jusque-là, mais qui me paraît nécessaire, c'est d'exprimer un certain nombre de remerciements, et tout d'abord vous remercier, remercier la Commission Particulière du Débat Public, non seulement pour la qualité du débat, non seulement pour la densité du débat, non seulement pour la disponibilité, mais pour quelque chose d'encore plus essentiel, pour l'avancée du débat que vous avez permise. Nous n'en serions pas là aujourd'hui si cette Commission n'avait pas joué ce rôle fondamental.

Nous sommes partis, nous, les élus, les responsables de collectivités, de positions très éloignées et qui pouvaient sembler inconciliables. Aujourd'hui, sans débat, nous aurions sans doute eu droit à une guerre de tranchées, comme les politiques savent parfaitement faire lorsqu'ils le veulent. Cela aurait été, c'est ce que je dis depuis la première réunion, la mort du projet. Sans consensus, c'est la mort du projet et tous ceux qui disent : « Tel tracé ou la mort », c'est qu'ils sont prêts à la mort du projet. Le projet ne se fera qu'à certaines conditions et la première est le consensus.

Aujourd'hui, ce consensus, grâce à vous, est obtenu, à mon avis, à 90 % et je ne doute pas que les 10 % restants vont se rallier à cette position de sagesse, position qui n'est pas celle de la LGV rêvée, mais qui est celle de la LGV qui se fera, parce qu'elle est finançable, qu'elle est compatible environnementalement et qu'elle est consensuelle. De ce point de vue, je voudrais saluer l'intervention du Président du Conseil général de l'Allier et le consensus des quatre Présidents de Conseils généraux, Puy-de-Dôme, Allier, Cher et Nièvre, qui ont marqué une évolution considérable dans ce débat, comme la presse l'a montré cette semaine.

Je voudrais remercier une troisième personne qui est ici et qui s'exprimera sans doute tout à l'heure, le sénateur Pointereau, Président de l'association du TGV Grand Centre Auvergne. C'est grâce à lui, grâce à la position exprimée en décembre de façon quasi unanime lors de son assemblée générale à Paris le 9 décembre, que cet événement a été déterminant pour appeler à la responsabilité et trouver un consensus, une solution qui permette d'aboutir à un consensus, qui se dessine aujourd'hui autour du scénario évoqué à l'instant par le Président du Conseil général de l'Allier. Ce n'était pas le scénario privilégié par Vichy au départ. C'est dans le même esprit de consensus et de responsabilité qu'unaniment, le dernier Conseil municipal de Vichy a adopté cette solution.

Je dois faire un dernier remerciement, remercier RFF, Thomas Allary et Sylvain Caillot, les représentants de RFF, et je pense que vous apprécierez ce compliment, parce qu'il ne va pas de soi : je voudrais juste dire, et là, c'est le Président de Signal d'alarme qui parle, je voudrais vous remercier pour les études préliminaires, pour la disponibilité, pour les études secondaires que vous avez toutes acceptées et pour l'ouverture que vous faites aujourd'hui, comme le rappelait tout à l'heure le Maire de Roanne.

Mais je voudrais aussi, *in cauda venenum* et vous m'en excuserez, vous dire et rappeler ici, je terminerai par cela, que nous ne souhaitons pas, pendant les 15 ans qui viennent, attendre le TGV en allant à la gare de Bercy avec des wagons infâmes, avec des locomotives éreintées et

nous le ferons savoir à RFF et la SNCF d'ici quelques jours, lorsque l'Institut polytechnique de Lausanne rendra les résultats de son étude.

Je voudrais simplement dire à la personne tout à l'heure, qui a dit « les arguments fumeux contre la gare de Bercy », c'est très simple : l'argument, c'est l'intermodalité, deux lignes de métro, deux lignes de RER, 15 lignes de bus, des navettes pour Orly et Roissy, des parkings, des centres d'affaires, c'est tout ce qui distingue la gare de Lyon aujourd'hui, qui possède tout cela, de la gare de Bercy où le premier métro est à 300 m. Je vous dis juste deux choses : rendez-vous dans 15 ans dans le TGV, rendez-vous dans quelques mois Gare de Lyon. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Andrée DURAND, citoyenne : Bonjour. Je suis simple citoyenne ici, responsable associative d'autre part. Je voudrais dire que ce qui me pose problème, et depuis longtemps, est cette grande tache blanche au milieu de la France ; avec la ligne à grande vitesse – je ne suis pas très à l'aise avec les sigles – qui fera les rails qui nous amèneront peut-être un TGV, la ligne est un peu grignotée à l'Est, mais elle reste bien entière encore, presque entière, rien ne la traverse et cela fait longtemps. Je me demande ce qui fait que, dans un aménagement du territoire, nous ne considérons pas cette capitale régionale qui draine la moitié de la population, et donc la moitié des voyageurs potentiels.

Bien sûr, le TGV sera cher. J'espère pouvoir le prendre, d'autant plus que je me préoccupe beaucoup de prendre le train, d'abord pour des raisons citoyennes, parce que je trouve que c'est quand même le plus économique pour l'ensemble des citoyens d'un pays, puis d'autre part pour mon état de conduite. Quand j'entends dire que l'autoroute Lyon-Clermont va concurrencer la ligne de chemin de fer, je me dis : « Mais où sont-ils ? » Je n'ai pas envie de me tuer sur une route, je n'ai pas envie non plus que mes descendants se tuent sur une route. En plus, les hommes d'affaires qui vont prendre le TGV, cela ne me regarde pas personnellement, mais tout de même, je préfère qu'ils prennent un train plutôt que l'avion, pour la qualité de l'air, pour les dépenses d'énergie et, finalement, pour la prospérité de tout le monde.

Donc, je ne comprends pas pourquoi, alors qu'avant les années 60, j'avais lu, parce que je m'intéresse quand même à ma région, un rapport disant que le Massif central était un vaste territoire quasi désertique voué aux loisirs et à la distraction des futures générations. Même pour que ce Massif central reste le lieu de loisirs, il faut quand même que les Parisiens puissent venir avec un TGV. Un jour, quelqu'un m'a dit à Paris : « Moi, je ne vais que dans les régions où je peux accéder en TGV ». Oui, cela existe, et comme nous sommes en démocratie, respectons aussi la parole des élus, nous les avons élus.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur.

Daniel COFFIN, CGT, représentant au CESER d'Auvergne : Merci. Je suis ravi d'entendre ce soir la proposition d'une gare de connexion entre la LGV et le réseau classique à Saint-Germain-des-Fossés. Pourquoi cette envie subite de Saint-Germain-des-Fossés ? Tout simplement parce que c'est un lieu ferroviaire qui assure une connexion avec le réseau classique presque à la perfection. Saint-Germain-des-Fossés, cela permettrait le parcours le plus court sur le réseau classique emprunté par le TGV, donc c'est important, pour pouvoir assurer des dessertes TER entre Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand.

Saint-Germain-des-Fossés était le lieu d'intersection entre la LGV, mais aussi entre trois transversales importantes qui couvrent une immensité du territoire : Lyon-Nantes, mais

aussi Lyon-Bordeaux, par Montluçon-Limoges, mais Lyon-Bordeaux aussi par Clermont-Brive.

Saint-Germain-des-Fossés, et je voudrais presque rassurer cette dame qui parlait de la grande tache blanche, pourrait être à l'avenir, et je ne voudrais pas faire offense à tous ceux qui ont la même couleur de cheveux que moi, sans doute que cette étude arrivera dans de nombreuses années, mais un jour, on vous annoncera que la vallée du Rhône sera forcément saturée, parce que toutes les lignes TGV emprunteront un tronçon commun qui sera d'Avignon à Lyon. Oui, Madame, la vallée du Rhône va être saturée et nous allons nous poser la question : « Mais par où donc passer pour aller sur Paris ? », puisque tout converge sur Paris. Il y aura peut-être la proposition du Massif central, la proposition de l'Auvergne, qui fait de la prospective en disant qu'il ne serait sans doute pas idiot de traverser le Massif central, même si des écueils environnementaux existent, ainsi qu'un coût, sans doute, bien au-delà de ce que nous pouvons penser aujourd'hui.

C'est la proposition que nous avons faite au CESER et je vois aujourd'hui qu'elle a été reprise par plusieurs intervenants. Il me semble qu'elle doit s'imposer à tous, parce que c'est la voie de la sagesse. Merci.

Michel GAILLARD : Merci bien. Monsieur.

Pierre-André PERISSOL, Maire de Moulins : Merci, Monsieur le Président. Monsieur Allary, c'est vrai que le débat a permis de faire évoluer les positions et je crois qu'il les a fait évoluer sur deux points. Le premier est qu'aujourd'hui, nous avons un consensus presque atteint, puisque chacun a évolué d'un premier choix vers son second choix. La région Bourgogne, la région Centre, les trois villes de l'Allier qui sont en Auvergne, les quatre départements, dont l'Allier, le Puy-de-Dôme qui sont en Auvergne, sont aujourd'hui résolument sur le scénario Ouest. Donc, un consensus est pratiquement acquis sur ce scénario Ouest.

Le deuxième point, qui a permis d'évoluer favorablement dans le débat, est que de nombreuses collectivités ont pu améliorer leur position. Je pense notamment à la clarification qui a été faite sur Montluçon, pour être sûr d'un Montluçon-Paris en 1 h 45. Je pense à Clermont-Ferrand, avec l'assurance d'un Clermont-Lyon, y compris avec l'amélioration du barreau entre les deux lignes descendant sur Clermont et sur Lyon en 1 h 15, je pense à tout ce qui a été amélioré au cours du débat, et dont je me réjouis, y compris même une gare d'interconnexion qui peut être en Auvergne, je ne l'ai pas demandée, mais cela a été demandé notamment par les départements autour de Moulins.

C'est le côté positif. Le côté dont je souhaite que nous ayons tous conscience, c'est que nous pouvons encore perdre la LGV ici, chez nous. Nous étions ce matin, le Maire de Clermont-Ferrand, le Président du Conseil général, le Maire de Vichy, sur l'affaire de Bercy, au cabinet de la Ministre de l'environnement, et elle dit : « Après, il y a quand même une bonne nouvelle pour vous, c'est que comme vous êtes tous d'accord maintenant, vous allez pouvoir passer avant ceux qui ne sont pas d'accord et qui n'auront pas la LGV ». Donc, il y a un moyen de ne pas l'avoir, c'est de casser ce consensus et de dire : « Non, je ne fais qu'un choix » et, si c'est le choix Ouest-Sud, nous perdons complètement la Bourgogne et tout l'Allier.

À ce moment-là, il n'y aura pas de consensus, il n'y aura pas de LGV. Je vous le dis avec beaucoup de conviction. Tout cela pourquoi ? J'entends ici que, pour que Clermont ait la LGV, il faut que la ligne passe au Sud. Croyez-vous qu'en Bretagne, les Rennais ont l'impression de ne pas avoir la LGV, alors que les Rennais ont un TGV, mais atteignent la ligne LGV à bien plus que 100 km, puisque cela s'arrête au Mans. Pourquoi ? Pour avoir une gare où, d'ailleurs cela a été très bien dit, il faudra un rabattement TER de Moulins, de Vichy, de Montluçon, c'est-à-dire que nous condamnerions, avec une fonctionnalité bien inférieure, ces trois villes.

Donc, je vous le dis, soit nous allons jusqu'au bout d'un scénario Ouest, qui peut éventuellement être amélioré, mais qui en tout état de cause est le seul qui aujourd'hui fait consensus, sinon, il y aura un risque, d'autant plus qu'en plaidant pour Ouest-Sud, nous plaidons pour quelque chose qui coûte beaucoup plus cher et qui fait 25 % de voyageurs en moins.

Aussi, ce soir, je lance vraiment solennellement un appel pour que les dernières collectivités rejoignent le consensus général pour qu'ensemble, nous ayons la LGV et le plus vite possible. Merci.

Michel GAILLARD : Monsieur le Maire, merci. Monsieur.

Alexandre POURCHON, Président Groupe Socialiste Conseil général du Puy-de-Dôme : Je vous remercie, Monsieur le Président. Mon intervention sera rapide. Je suis le président du groupe socialiste et républicain au Conseil général du Puy-de-Dôme, groupe majoritaire s'il en est. Je souhaite simplement rappeler la position, et je ne me permettrai pas de m'exprimer au nom de la ville de Vichy, au nom de la ville de Moulins, pas plus qu'au nom du département de l'Allier, mais uniquement au nom de la majorité, de l'unanimité de l'ensemble des conseillers généraux de ce département, y compris des conseillers généraux de droite, qui ont voté à l'unanimité un certain nombre de principes le 21 décembre dernier. La démocratie, pour les conseillers généraux que nous sommes, a un sens encore. Ce n'est pas un président ou quatre présidents ou d'autres élus qui peuvent, sur un coin de table, décider du devenir d'une région, d'un département, voire du Massif central.

A ce titre, je rappelle la position des élus majoritaires, unanimes, du département le 21 décembre sur deux points majeurs : un, la validation unanime du tracé Ouest-Sud ; deuxième point majeur, l'implantation d'une gare en Auvergne. À ce titre, au grand dam de Monsieur le ministre et autres, je demande que la parole et le vote démocratique des élus de ce département soient entendus et respectés, comme ils respectent la parole des autres départements. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur. Pourriez-vous tous faire un peu plus court, pour qu'il y ait davantage d'expressions, sinon je vais arrêter le débat et il y aura de la frustration.

Pierre POMMAREL, Conseiller régional Auvergne, groupe écologiste : Pas de souci, ce sera court. Deux points capitaux ne me paraissent pas souvent abordés dans ce débat public, d'une part la raréfaction des financements publics, et c'est pourtant un point absolument majeur que nous avons tous à confronter dans nos différentes collectivités, donc des financements en provenance de l'État, des collectivités, qui ont bien d'autres missions à assurer que les transports à grande distance ; et, d'autre part, la raréfaction des moyens de Réseau Ferré de France qui est endetté à hauteur de 30 milliards d'euros.

Le deuxième point est le renchérissement du coût de l'énergie, qui est une donnée absolument certaine à une brève échéance. Dans les prochaines années, nous sommes certains que nous allons payer très cher l'énergie et cela va impacter directement la possibilité de se déplacer, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Ces deux points doivent contraindre les autorités à se poser la question de comment assurer de la façon la plus efficace le transfert modal vers le mode le plus efficace qu'est le transport ferroviaire ? Cela veut dire très clairement qu'il va falloir passer tous les projets actuellement à l'étude en France pour voir où chaque euro dépensé est le plus utile. Ce ne sera pas forcément en faveur des déplacements à grande distance, puisqu'en Europe, 85 % des déplacements s'effectuent à moins de 60 km. Cela veut dire que la priorité des priorités est

d'assurer pour nos concitoyens de demain, les moyens de se déplacer sur des courtes distances, de 10 à 50 km.

Je suis convaincu que le schéma national des infrastructures de transport sera revu. Il va falloir passer chaque projet à l'aune de ces contraintes. Tout ce qui est inscrit dans le SNIT ne se réalisera pas. Je pense en particulier qu'un projet comme le barreau Poitiers-Limoges ne se fera pas, parce qu'il n'a justement pas une bonne performance de ce point de vue. Par contre, certainement que le doublement de l'axe majeur du pays qu'est le Paris-Lyon-Marseille sera conservé, parce que nous sommes absolument certains de sa saturation à terme.

Pour revenir sur la question des tracés, qui préoccupe tout le monde à juste titre ici, je ne crois pas que la différence de 1,5 milliard entre les différents scénarios soit une paille, en particulier avec la contrainte qui s'annonce sur les finances publiques. Elle doit être présente ici dans toutes nos têtes, parce que ce différentiel risque de faire la différence.

Par ailleurs, je crois qu'il faut se poser une question de fond quant aux moyens de financer le développement du ferroviaire en France, qui malgré les grandes déclarations faites ici et là par les plus hautes autorités et au niveau local, n'est pas financé. Il faut que nous nous posions réellement la question de créer une ressource nouvelle pour financer le développement du ferroviaire, pas seulement le TGV, mais également le développement du fret, le développement des transports de la vie quotidienne, en particulier dans les agglomérations. Cette donnée devra être prise en compte pour examiner quels sont les projets de TGV qui méritent d'être concernés.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Madame, si vous pouvez faire court, parce que nous allons nous arrêter.

Marie-Hélène RIAMON, Conseil régional Rhône-Alpes, référente dossier LGV : Vous pouvez me faire confiance, Président. Au terme de ces débats auxquels nous avons tous participé nombreux, et fort nombreux en Rhône-Alpes, quelques enseignements que je retiens de nos échanges. Le premier est l'attachement de nos concitoyens au transport ferroviaire. Au moment où en Rhône-Alpes s'ouvre l'enquête publique pour le Lyon-Turin, qui est un transport ferroviaire de marchandises, je crois qu'il est important de souligner cet attachement, cet engouement pour le transport ferroviaire

La deuxième chose est qu'en Rhône-Alpes en tout cas, se sont beaucoup exprimés les usagers du train. Cet usager, que nous sommes tous, un jour, il prend le TGV et, un autre jour, il a aussi besoin de prendre le TER. Ce que je retiens de nos débats est que nous ne devons pas opposer ces différents transports mais, au contraire, en chercher l'équilibre dans nos territoires, dans nos vies quotidiennes et dans nos financements.

Je retiens aussi le sens des responsabilités de nos concitoyens qui comprennent bien que cette décision qui est à prendre, d'infrastructure, doit permettre de rapprocher la question des infrastructures des usages. C'est en cela que le coût que représente l'investissement, mais aussi l'impact sur l'environnement, renvoient à une lourde responsabilité. Aussi, avons-nous noté combien nous pouvons, au travers de cet équipement d'avenir peut-être, faire progresser l'intégration environnementale des activités humaines, qu'elles soient de transport, de production ou tous autres services qui nous sont utiles dans la vie quotidienne, mais aussi de minimiser les impacts et de préserver les financements.

Enfin, j'insisterai sur le fait que la responsabilité aujourd'hui de la décision appartient à RFF et, bien sûr, à l'État et que l'État, c'est nous, en conséquence de quoi nous sommes tout à fait partants pour continuer le débat avec tous ceux qui sont concernés par l'avenir de notre pays.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Monsieur.

Claude BOILON, Vice-président du Conseil général du Puy-de-Dôme : Je suis en charge de ce dossier et je voudrais ce soir excuser le Président Gouttebel qui est absent du département.

Je voudrais dire d'abord, à titre personnel, que j'ai particulièrement apprécié l'analyse de RFF faite par Thomas Allary, que j'ai trouvé très pédagogique, très complète et très argumentée. Je suis satisfait aussi de voir que des ateliers, des commissions thématiques vont prolonger ce débat public.

Au nom du Conseil général du Puy-de-Dôme, je voudrais rappeler quelques points.

D'abord, premier point, nous soutenons sans réserve ce projet. Nous le soutenons, car il constitue une opportunité historique de raccorder le Puy-de-Dôme au réseau ferroviaire à grande vitesse. Nous le soutenons, même si nous savons que la finalité première n'est pas de désenclaver le Massif central, mais de doubler la ligne Paris-Lyon.

Deuxième point, il faut, sans attendre, moderniser la ligne existante. Quel que soit le tracé retenu, cela a été dit, Clermont-Ferrand demeurera à terme la seule métropole régionale à ne pas être desservie directement par une ligne à grande vitesse. Il faut donc moderniser la ligne historique entre Clermont et le point de raccordement avec la LGV. Il faut le faire avant la construction de la LGV et financer cette modernisation dans le cadre du projet POCL.

Troisième point, il est vital pour le Puy-de-Dôme d'améliorer la relation avec Paris, mais évidemment aussi avec Lyon, avec des temps de parcours inférieurs à deux heures pour Paris et à 1 h 15 pour Lyon, ce qui exclut les variantes par Mâcon.

Quatrième point, le POCL doit s'articuler avec le futur barreau Est-Ouest, c'est la condition pour lui donner une dimension européenne et ouvrir la perspective de financements européens.

Cinquième point, cela a déjà été dit, je le rappelle, j'appuie sur le concours financier des collectivités qui ne peut être sollicité que pour la plus-value apportée par le projet en termes de développement des territoires traversés. Il n'appartient pas aux collectivités territoriales de financer ce qui relève du simple doublement de la ligne Paris-Lyon.

Enfin, dernier point et sans doute le plus important, il y a urgence à réaliser ce projet. Le Puy-de-Dôme et son tissu industriel ne peuvent rester plus longtemps à l'écart du réseau ferroviaire à grande vitesse. Il ne faut plus perdre de temps, sachant que, dans le meilleur des cas, nous sommes sur des échéances de 10 à 15 ans. Cette urgence nous oblige à rechercher un consensus le plus large possible sur le choix du tracé.

Le département du Puy-de-Dôme, évidemment, considère que c'est le scénario Ouest-Sud qui est le meilleur pour désenclaver notre territoire, pour désenclaver la plaque urbaine de Clermont-Ferrand. C'est notre préférence, nous considérons aussi qu'aucun territoire ne doit être délaissé et si nous avons trouvé un consensus, comme cela a été dit, il faudrait étudier des scénarios qui soient à l'Ouest du scénario Ouest, avec une gare TGV à Saint-Germain-des-Fossés.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur le Maire.

Daniel DUGLÉRY, Maire de Montluçon : Merci, Monsieur le Président. Je serai bref. Vous avez pu constater combien les Montluçonnais étaient attachés à la réalisation de cette

nouvelle ligne LGV. Je dis les Montluçonnais, mais également les Creusois, parce que les Creusois sont directement intéressés également par la création de cette nouvelle ligne LGV.

Montluçon, oubliée depuis des décennies par la SNCF, méprisée, maltraitée par la SNCF, pourrait légitimement revendiquer le tracé Ouest-Sud dont vient de parler mon collègue, mais nous pensons que ce qui est très important, c'est que cette ligne se fasse et, pour qu'elle se fasse, il faut que nous obtenions le consensus. Il faut donc que nous déterminions ensemble le plus grand dénominateur commun en termes d'aménagement du territoire.

Pour ce faire, je pense qu'il existe trois éléments essentiels. D'abord, le temps de transport entre une ville et Paris, et Lyon, qu'il s'agisse de Clermont-Ferrand, de Moulins, Vichy ou Montluçon. C'est extrêmement important. Monsieur Allary, notez bien, je vous l'ai déjà dit mais notez-le de nouveau, Montluçon doit être à 1 h 45 de Paris au maximum et 1 h 55 de Lyon. Je pense que les autres maires vous ont passé également leurs commandes.

Le deuxième point me paraît également très important, c'est que le TGV entre en gare de Clermont, de Montluçon, de Vichy, de toutes les villes et que nous ne soyons pas obligés de prendre un TER, voire un bus, pour rejoindre une hypothétique gare qui se trouverait quelque part dans la nature. C'est très important.

Je dirais, troisième point, qu'il ne faut pas insulter l'avenir, il faut faire en sorte que ce nouveau tracé, qui est à l'évidence accepté par tout le monde, qui sera une variante du tracé Ouest ou du tracé Ouest-Sud, comme on voudra, il faut que ce tracé prépare l'avenir et prépare notamment une relation Est-Ouest, plus tard, c'est sûr, mais au moins que, dans la réflexion qui s'organise aujourd'hui, ceci ne soit pas perdu de vue.

Si nous réunissons ces trois conditions, je crois que nous pourrons trouver le consensus, que nous pourrons avoir cette réalisation et que nous ne tomberons pas dans le piège que d'autres ont connu, c'est-à-dire la non-réalisation de la ligne LGV.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Monsieur. Essayez d'être rapide, s'il vous plaît.

Pierre PASCALON, ancien parlementaire : Trois points. Un, le débat avait très mal démarré. Il avait très mal démarré parce qu'il a été un peu faussé, à mon sens, par le titre. Vous annonciez un débat sur la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon. On laissait à penser qu'on avait déjà fait ce choix. Il aurait fallu à mon sens l'appeler, car c'est de cela qu'il s'agissait, le projet d'une ligne bis Paris-Lyon TGV, avec quatre scénarios. Je crois que les choses auraient été plus claires.

Deuxième observation, je crois que les choses ont bien évolué et je me réjouis, notamment je félicite le Président du Conseil régional d'avoir fait partager peu à peu l'option aménagement du territoire qui était, pardonnez-moi, ignorée ou presque par les décideurs potentiels.

Troisième point, nous avons encore, je crois, dans les mois qui viennent, et cela vient d'être dit par le maire de Montluçon et a été dit auparavant, à faire 36 réflexions dans leur ensemble, c'est-à-dire dans un plan d'ensemble TGV ferroviaire Massif Central, avec l'équivalent de ce qui avait été fait en 1975 pour le plan autoroutier Massif Central. C'est capital, il faut qu'il y ait cette articulation dès maintenant. Qu'on ne me dise pas que nous n'avons pas l'argent. En 1975, nous étions dans la deuxième crise du XXe siècle et nous avons su voir à quarante ans. Ayons la même perspective.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Rapidement, s'il vous plaît, Madame, Monsieur, puis nous arrêtons.

Jean-Michel GUERRE, Président de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier : Merci beaucoup, Monsieur le président, de me donner la parole.

L'agglomération de Vichy est la deuxième agglomération d'Auvergne. Cette agglomération s'est, quelques mois plus tôt, prononcée à l'unanimité de son Conseil communautaire en faveur du scénario le plus au Sud et le plus à l'Ouest possible. Elle l'a fait, consciente des nécessités, vu du territoire du Sud Allier, vu du territoire aussi de l'Auvergne et notamment de cette grande plaque urbaine qui fait effectivement 600 000 habitants, c'est-à-dire presque la moitié de la région.

Il est vrai que ce secteur du Sud Allier est un peu à la croisée des chemins, croisée des chemins avec Roanne et Lyon, croisée des chemins sur Clermont-Paris, mais aussi, cela a été dit tout à l'heure, historiquement, croisée des chemins via Saint-Germain-des-Fossés, avec Nantes et Bordeaux. Quelque part, Mesdames et Messieurs, le débat que nous avons, et je voudrais là-dessus remercier Monsieur Allary parce que, depuis quelques mois, nous avons beaucoup évolué sur ces questions, nous avons bien travaillé, nous nous sommes écoutés les uns les autres, pas toujours d'accord, mais il n'empêche que des logiques d'aménagement du territoire ont avancé.

Si je comprends bien, aujourd'hui, il y a l'Ouest-Sud, il y a l'Ouest et j'avoue que, vu de Vichy, les propositions autour d'un cinquième scénario, la réflexion autour d'un cinquième scénario nous paraît très intéressante et je suis prêt, en ce qui me concerne, à m'investir aussi sur ce sujet.

Une question est à mon sens restée largement ignorée : ce sont les fonctionnalités de ce que je ne veux pas appeler une gare nouvelle, mais d'une plate-forme d'interconnexion. Je crois que dans le public en général, nous n'avons pas compris ce qu'est une plate-forme d'interconnexion. Nous nous disons : interconnexion entre quoi et quoi ? Bien sûr, entre la ligne POCL et la ligne classique Clermont-Ferrand-Paris, sur laquelle, notamment en région, énormément de TER fonctionnent. Nous voyons bien là qu'il existe un enjeu majeur d'interconnexion, mais aussi, la gare d'interconnexion a l'avantage de pouvoir voir s'arrêter ce que nous appelons des TGV intersecteurs, ce que n'offrent pas et ne peuvent pas offrir les gares centre.

Il n'y a donc pas, à mon avis, d'opposition entre la desserte correcte des gares centre, que ce soit celles de Clermont, Montluçon, Vichy ou Moulins, et la question de l'interconnexion qu'historiquement, Saint-Germain-des-Fossés faisait dans le passé. Il y a fort à parier que ce soit dans ce secteur que le cinquième scénario implante une gare nouvelle ou réutilise l'infrastructure existante, si c'était possible, ce qui poserait évidemment moins de problèmes.

J'en terminerai, Monsieur le Président, en disant qu'à cet endroit-là du territoire, à 1 h 15 de ce point central, habitent environ 1,2 million d'habitants. Je crois donc que ces questions doivent s'imposer, parce que c'est quelque part la géographie et si nous arrivons à avoir cela, alors, sur le Nord de l'Auvergne, à cet endroit-là, dans l'Allier, nous avons une plate-forme d'interconnexion qui est de niveau européen et je crois que nous ne pouvons pas rater, pour les dizaines et dizaines d'années qui viennent, ce rendez-vous. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci. Madame.

Hélène PELLETIER, Europe Ecologie Les Verts Puy-de-Dôme : Bonjour. Merci de me donner la parole. Je remarque que ce soir, très peu de femmes ont eu la parole et énormément d'élus ont eu la parole, par rapport aux citoyens.

Je ne vais pas reprendre ce qu'ont dit les habitants du Bocage Bourbonnais et Pierre Pommarel, qui sont très bien intervenus sur différents sujets. Je voudrais quand même reprendre certaines choses concernant en particulier l'aménagement du territoire. En effet, il me semble que ce débat n'a pas assez mis en avant l'aménagement du territoire et aussi les conséquences de l'implantation d'une ligne LGV.

En effet, des études ont déjà été faites, parce qu'il existe des bilans obligatoires pour les grandes infrastructures de transport, en particulier les bilans relatifs à la loi d'organisation des transports intérieurs. Ces bilans émettent des réserves sur le développement économique et la création d'emplois liés à l'arrivée d'une ligne LGV.

Ensuite, il faut aussi parler du besoin de mobilité des gens. On nous dit qu'on part du postulat qu'il faut doubler la ligne Paris-Lyon parce que les gens se déplacent de plus en plus. Est-ce que ce sera exponentiel ? Comment cela se passera-t-il dans les années qui viennent ? On nous a vendu à une époque le nucléaire, avec la consommation exponentielle d'énergie. La mobilité va-t-elle continuer de cette façon ou ne pouvons-nous pas utiliser d'autres moyens pour se contacter, d'autres moyens pour travailler, les vidéoconférences, le télétravail ? Enfin, il existe aussi d'autres choses à inventer. Le besoin de mobilité, comme le disait Pierre Pommarel tout à l'heure, est plutôt dans un secteur régional que dans un secteur à grande distance.

Ensuite, se pose le problème du financement. Je m'étonne qu'un grand nombre d'élus qui ont parlé ce soir, qui ont des budgets à gérer et qui les gèrent depuis très longtemps, parce qu'ils sont élus depuis très longtemps, ne nous ont pas donné d'indications concernant les financements. Nous savons très bien qu'un budget est limité, que dans un budget, il faut faire des choix. Or vers quelle situation ces choix vont-ils s'orienter en ce qui concerne les transports ?

Il semblerait qu'au vu de l'endettement de RFF ou de la SNCF, enfin des situations actuelles, nous n'allons pas pouvoir tout financer. Nous préférons donc mettre l'accent sur les dessertes locales, sur l'amélioration des lignes existantes, sur l'utilisation de nouveaux matériels. Enfin, il existe encore d'autres pistes à trouver, certaines sont d'ailleurs déjà parfaitement au point et il existe d'autres solutions que la LGV et le TGV.

Je pense qu'on ne peut pas vendre du rêve aux citoyens, du rêve à un prix qu'ils vont payer très cher. Certes, nous sommes tous alléchés quand on nous dit que nous allons pouvoir aller en deux heures à tel endroit, pourquoi pas ? Seulement, tout cela a un coût, un coût financier et aussi un coût pour l'environnement, les amis de l'Allier en ont beaucoup parlé. Cet impact sur l'environnement n'est pas négligeable.

Nous souhaitons donc vous dire que nous sommes contre ce choix et que nous sommes pour continuer à travailler sur d'autres pistes, d'autres choix, d'autres moyens d'amélioration surtout des lignes et de la desserte régionale.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Une dernière intervention.

Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher et Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne : Merci. Je voudrais, à mon tour, remercier et féliciter le Président de la Commission du Débat Public, Michel Gaillard, et remercier RFF et Monsieur Allary, mais je le remercierai encore plus après, au mois de juin ou au mois de septembre, selon la décision sur l'opportunité. La première chose est déjà de savoir quelle est l'opportunité du projet et au regard de la mobilisation de ce débat public, sans préjuger de la décision de RFF, je pense que vraiment, l'opportunité est réelle d'un projet qui est vital pour nos territoires.

Deuxième chose, sur le scénario, tout d'abord, il est normal que chacun ait un avis sur le scénario, puisqu'il y en avait quatre. Si nous voulions qu'il n'y ait pas d'avis, il fallait en mettre un seul ou deux au maximum. Je trouve que c'était tout à fait logique que chacun puisse s'exprimer sur ce scénario. La première chose est qu'il faut que ce projet soit de l'aménagement du territoire. Je crois que c'est ce que nous avons vu dans tous les cahiers

d'acteurs. Bien sûr, il y a les critères de coût, de rentabilité, mais cela ne suffit pas pour faire le choix de ce scénario.

Ensuite, il fallait que nous fassions un pas les uns vers les autres. Quand Monsieur Allary tout à l'heure a dit que nous avons avancé et évolué chacun de notre côté dans ce projet, c'est vrai que chacun a avancé : Monsieur le Maire de Vichy, Monsieur le Maire de Nevers qui était plutôt pour le Médian et qui est venu vers l'Ouest, Pierre-André Périssol également, Monsieur le Président du Conseil général de l'Allier, Monsieur le Maire de Montluçon, les Conseils généraux de la Nièvre, de l'Allier, du Cher et du Puy-de-Dôme.

Donc, chacun a fait un pas vers l'autre et c'est vrai qu'au niveau de l'association, nous avons fait le choix d'un scénario Ouest à améliorer, en essayant d'améliorer la desserte, et nous avons demandé une étude à Monsieur Allary, à RFF, et j'espère que cette étude va se réaliser rapidement, pour une meilleure desserte de Clermont-Ferrand, pour essayer de faire une interconnexion vers Varennes-sur-Allier ou Saint-Germain-des-Fossés, puis l'électrification et la modernisation de Montluçon. Ces deux points sont essentiels.

Pour terminer, nous avons dit tout à l'heure qu'il fallait que ce projet se fasse. Bien sûr qu'il faut qu'il se fasse. Le bon projet sera celui qui sera le mieux financé, mais aussi celui où nous aurons un vrai consensus. Nous voyons bien qu'en région PACA, je le cite régulièrement, il y avait pratiquement une avance sur nous. Aujourd'hui, le projet est arrêté parce que les élus ne se mettent pas d'accord entre le projet du littoral et le projet dans les terres, au niveau de PACA. Soyons sérieux, essayons de continuer, nous avons pratiquement le consensus à quelques élus près. Encore un pas et, vraiment, le projet sera réalisé et sur les rails. Merci.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Si vous le voulez bien, je demande à Thomas Allary de réagir, non pas de commenter tout ce qui a été dit, je rappelle que ce n'est pas un débat, ce soir, mais peut-être les deux ou trois points qu'il souhaiterait mettre en avant. Franchement, il n'y a pas plus. Vous aurez l'occasion dans d'autres circonstances de revenir sur tous ces points qui sont, pour beaucoup, des rappels, d'ailleurs. Donc, s'il vous plaît, trois ou quatre minutes.

Thomas ALLARY : Je vais essayer d'être extrêmement rapide et de répondre à des points importants – nous parlions d'idées reçues, tout à l'heure – avec des chiffres, le plus possible.

Déjà, pourquoi ce projet ? Ce n'est pas un objectif de grande vitesse, une vitesse qui serait un objectif ultime de société, mais une réponse à un développement de la mobilité sur Paris-Lyon, Paris-Sud-Est, avec l'objectif de reporter des mobilités de l'avion vers le rail. Nous sommes très clairement dans un objectif de limitation des gaz à effet de serre. Nous disions 6 % des utilisateurs quotidiens du TGV seulement, mais c'est 40 % des distances. Donc, c'est extrêmement important. Le train représente seulement 1,7 % de la consommation de l'énergie en France, la route et l'avion représentent 95 % des émissions de gaz à effet de serre. Pour inverser ce rapport, c'est le mode ferroviaire qu'il faut favoriser.

Deuxième point : l'utilisation de la ligne existante et de la ligne nouvelle pour desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. Je veux reprendre l'exemple breton, ou en tout cas Loire-Atlantique, en l'occurrence Nantes. Aujourd'hui, Nantes est desservie avec un trajet fait à 60 % sur lignes classiques. Pourtant, je vous garantis que personne ne se plaint à Nantes de la desserte du TGV. Dans le « moins bon » des cas, c'est 35 % pour Clermont-Ferrand dans les scénarios de POCL.

J'ai entendu parler de gares, qu'il est important d'avoir des gares TGV, j'ai entendu parler de volonté d'implantation de gares TGV en Auvergne. Les gares TGV, ce sont les gares centre des villes, en solution de base, ce sont les gares que vous connaissez dans les villes. En Auvergne,

dans tous les scénarios, il y aura au moins quatre gares TGV et elles sont déjà toutes en place : Montluçon, Vichy, Moulins et Clermont-Ferrand.

Le temps de parcours entre Clermont et Paris, on m'a demandé de confirmer qu'il serait de deux heures dans tous les scénarios. Je le confirme évidemment bien volontiers. Pourquoi ? Parce que, grâce aux travaux sur le réseau existant, toutes les lignes existantes qui seront utilisées par les TGV feront l'objet, chaque fois que nécessaire, de travaux sur le réseau existant. POCL, c'est 500 km de ligne à grande vitesse nouvelle, c'est 800 à 900 km de réseau existant sur lequel les TGV circuleront.

J'ai bien noté – nous ne sommes plus dans les chiffres, mais je le dis vraiment parce que cela a été dit assez fortement tout à l'heure – le point sensible de la Sologne. Nous avons bien noté les attentes et nous approfondirons ce point.

Si vous le permettez, pour finir dans les chiffres, trois petits remerciements, nous aussi. Un premier remerciement à vous, Monsieur le Président, et à tous les membres de la Commission, pour l'organisation du débat, pour le dialogue qui a pu se nouer entre nous, au bénéfice du projet, puis pour l'élan que vous nous avez donné avec le public pour l'approfondir et toujours l'éclairer.

Le deuxième remerciement, si vous le permettez, va à l'équipe qui a travaillé avec moi. J'ai beaucoup porté la parole de RFF pendant ces quatre mois. Nous étions beaucoup plus nombreux derrière le micro et ils ont beaucoup travaillé pendant ces quatre mois. Je voulais les remercier publiquement et très sincèrement.

Le dernier remerciement est pour l'ensemble des participants parce que nous, dans ce débat, nous y sommes rentrés de la façon la plus neutre possible, nous n'attendions rien, nous n'espérions rien, mais nous avons aimé ce débat.

(Applaudissements)

CE QUE LA CPDP RETIENT DU DÉBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci. Comme je l'avais annoncé au moment où j'évoquais le déroulé de la réunion, quelques mots pour donner un peu l'esquisse de ce que sera notre compte rendu de ce débat public.

Je ne vais pas entrer dans tous les détails, mais je voudrais d'abord commencer par rappeler, comme nous l'avons déjà évoqué, que la première question du débat public est celle de l'opportunité. Pour reprendre la formulation de RFF, du maître d'ouvrage, le projet débattu s'appuie sur deux piliers, très clairement. Force est de constater qu'un pilier, la nécessité de désaturer l'actuelle ligne Paris-Lyon, aura été peu évoqué en tant que tel, si ce n'est pour contester parfois cette nécessité, en particulier son échéance.

A contrario, sur cette première question du débat public, qui est celle de l'opportunité, la Commission a bien pris note du large soutien apporté à la réalisation de ce projet. C'est un large soutien, ceci en raison de sa dimension aménagement du territoire. C'est celle-ci qui est mise en avant. Une large partie du public voit dans ce projet, qui facilitera la mobilité des personnes, une opportunité de relance des activités économiques, de maintien des populations, voire de leur accroissement. Notons également que la dimension image des territoires est très présente dans ce soutien au projet.

Autre motif à retenir, plus rarement évoqué, celui du report modal vers le rail, qui permet d'offrir une alternative à la route et à l'avion qui contribue, comme cela a été rappelé, à la lutte contre l'effet de serre.

Nous noterons néanmoins le regret souvent exprimé que le fret ne soit pas très présent dans nos échanges. Il est vrai que POCL est un projet voyageurs et que la question du fret était un peu marginale dans ce dossier. Ceci étant, la question a été évoquée, j'en reparlerai à la fin de mon propos.

À titre d'illustration, pour conclure sur cette question de l'opportunité, sur 219 cahiers d'acteurs, à titre d'exemple, seulement 23 s'opposent au projet. Il faut quand même le signaler.

Ceci étant, il y a ces 23 cahiers d'acteurs, mais de nombreuses voix se sont élevées pour s'opposer à ce projet, ceci à plusieurs motifs, souvent concomitants : le premier, l'énormité de son coût d'investissement, avec toute la question soulevée de l'arbitrage de l'affectation de ces sommes vers d'autres destinations ; la priorité qu'il convient de donner à la nécessaire modernisation du réseau, quelqu'un vient de l'évoquer à l'instant ; les atteintes insupportables à la préservation de l'environnement, souvent concrétisées dans des cas particuliers : nous avons parlé de la forêt de Tronçais, du vignoble de Saint-Pourçain, nous avons parlé, en région parisienne, du PNR du Gâtinais.

Rarement, la contestation ou l'argumentation environnementaliste a été globale. Elle est toujours rentrée par un dossier particulier, ou presque toujours. Pour quelques-uns, le refus de la civilisation de la vitesse, cela a été également rappelé à l'instant, les personnes utilisant les lignes à grande vitesse étant souvent qualifiées de personnes privilégiées. Enfin, l'absence de nécessité de dédoubler la LN1 à l'horizon évoqué, je l'ai déjà dit tout à l'heure.

Le dernier point concernant l'opportunité du projet est celui qu'a évoqué le monde agricole, notamment en deuxième partie du débat, notamment à Gien où a eu lieu une réunion sur l'environnement consacrée à cette question du monde agricole. Si le monde agricole soutient le projet globalement, pour ce qu'il apporte au développement économique, il existe une grosse crainte sur le prélèvement des terres cultivables, sur le volume, les surfaces de terre captées par ce projet, et donc un souhait que RFF regarde de très près comment limiter au maximum le détournement, en quelque sorte, de terres arables vers ce projet. C'est une remarque qu'il faudra évidemment mettre en avant. Cette question était donc évoquée à Gien et je conclus là-dessus : oui, il faudra la retenir de manière très claire.

Le second thème que je voudrais évoquer est celui du débat sur les caractéristiques et les objectifs du projet et la fameuse question : quel scénario retenir, quels scénarios alternatifs, quelles fonctionnalités attendues ? Soulignons en premier lieu, et ceci n'a échappé à personne, que ce projet est placé sous de fortes contraintes : la contrainte environnementale – je ne vais pas développer, je crois que cela a été rappelé à plusieurs occasions – et, par ailleurs, la contrainte du coût d'investissement, très lourd, dont le lien avec le choix d'un scénario n'a pas toujours été accepté. Le financement du projet, à l'évidence, constituera le moment venu, et pour beaucoup d'intervenants, un paramètre clé de sa faisabilité.

Une opinion constamment exprimée concerne la nécessaire rénovation, modernisation du réseau existant. Elle est revenue comme un leitmotiv dans la quasi-totalité des réunions publiques. Nombreux sont ceux qui ont fait état, exemples locaux à l'appui, de la déshérence du réseau actuel. Ce thème peut être considéré comme un invariant dans ce débat sur lequel s'est faite l'unanimité. Cette modernisation est pour tous un complément indispensable à la réalisation de ce projet.

Sur le scénario à retenir, observons au préalable que le lien entre scénarios de tracés et fonctionnalités, je l'ai un peu évoqué au début, a semblé nourrir parfois des incompréhensions sur la relation entre lieux de passage de la ligne et conditions de desserte du territoire, cela a été évoqué encore un instant par Thomas Allary.

L'expression cul-de-sac, régulièrement exprimée par telle ou telle ville et dans tel ou tel scénario, souligne a minima la nécessité de clarifier davantage ce lien. Derrière cette apparente incompréhension, parfois traduite dans la mise en cause du nom du projet lui-même, cela a été le cas à l'instant, nous avons pu identifier aussi deux arguments qui renvoient à la proximité de la ligne à grande vitesse, celui de l'image du territoire que j'ai évoqué à propos de leur hostilité, celui aussi d'un certain scepticisme, parfois, exprimé sur la garantie de performance des liaisons trains à grande vitesse parcourant des lignes classiques.

Orléans et Clermont-Ferrand, les deux principales plaques urbaines entre Paris et Lyon, admettent difficilement des scénarios de tracés qui semblent l'éviter, pour la première, l'éloigner excessivement du réseau à grande vitesse, pour la seconde, soulevant la question clé pour la région Auvergne du lieu d'implantation d'une gare TGV en Auvergne.

Le débat sur les scénarios de tracés, au fond, nous pouvons le synthétiser au travers de quatre faisceaux d'arguments :

- Une première famille d'arguments vise la recherche d'un compromis admissible par le plus grand nombre des territoires, avec l'objectif qu'aucun territoire ne puisse se considérer comme le perdant. Ces intervenants expriment leur volonté de rassembler les acteurs autour d'une solution qui concilie les différents objectifs de desserte, d'environnement, de finançabilité. Cette recherche du consensus conduit ces acteurs à rejeter les scénarios Est et Ouest-Sud, parfois avec regret, au motif que ces derniers pénaliseraient trop les conditions d'accès à la grande vitesse de certains autres territoires. De ce fait, et pour ces acteurs-là, le seul scénario Ouest et, dans une moindre mesure, le scénario Médian constituent à leurs yeux une réponse équilibrée aux objectifs poursuivis par le projet et notamment à l'objectif aménagement du territoire.
- Une seconde famille d'interventions est celle qui affiche une volonté d'élargir le périmètre de valorisation du projet, considérant que le dédoublement de la LN1 est une opportunité que les territoires du Grand Centre doivent exploiter au maximum, avec l'objectif d'accroître le nombre de voyageurs ayant accès à la grande vitesse, donc sa finançabilité.

Un autre argumentaire tente, au nom de l'aménagement du territoire, de valoriser l'infrastructure sur un ensemble plus large de relations Nord-Sud, tout en maximisant les perspectives ouvertes à la réalisation d'une liaison Est-Ouest interconnectée avec POCL, dans une gare Auvergne située entre Moulins et Vichy. C'est ce que traduit la formule « le plus à l'Ouest le plus au Sud possible » des acteurs qui défendent l'Ouest-Sud.

La forte mobilisation à l'Est du Limousin en faveur d'une intégration de POLT à la réflexion sur la desserte permise par POCL, au-delà de Châteauroux, en est une des traductions. Elle cherche à intégrer aussi à POCL une réflexion plus globale sur le maillage du réseau ferré national et sur l'aménagement du territoire du Grand Centre. C'est dans ce même esprit que nous avons constaté à de nombreuses reprises la réalisation du barreau Poitiers-Limoges qui, non réalisée, selon les tenants de cette thèse, libérerait un nombre de voyageurs notable qui emprunteraient POCL sur le trajet Paris-Limoges.

Je m'empresse de rappeler, je l'ai déjà dit, que, pour la CNDP, le Poitiers-Limoges est un dossier clos. Son avenir appartient au seul maître d'ouvrage. J'ajouterais d'ailleurs que, sur cette question du Poitiers-Limoges et sans évoquer le soutien dont bénéficie ce projet en Limousin, les défenseurs du scénario Ouest-Sud sont loin d'être à l'unisson sur l'avenir de ce barreau. C'est un point quand même à souligner.

- La troisième famille d'intervenants est ceux pour qui l'amélioration de la faisabilité financière du projet domine le critère du choix. Considérant le montage financier difficile à réaliser, ce troisième argumentaire cherche à renforcer les chances de réalisation du projet en améliorant sa performance sur les relations Paris-Lyon.

Dans cette logique, le choix d'un tracé plus direct pour la traversée du territoire, l'éloignant de nombreuses villes à desservir dont les deux principales agglomérations, doit être compensé par les gains de temps résultant d'une circulation à 360 km/h du TGV au lieu des 320 km/h évoqués dans le dossier. Avec ces temps d'accès à Lyon raccourcis, le projet voit ses chances augmenter, en raison de revenus supplémentaires générés par le trafic avec le Sud-Est et avec le Languedoc.

Cette position, favorable au scénario Médian, présente dans le débat mais peu soutenue dans un premier temps, a retrouvé quelques soutiens en terre nivernaise plus récemment et dans la partie Est du Loiret.

- La dernière famille d'interventions est celle considérant le projet irréaliste et nuisible, qui milite pour une amélioration progressive du réseau existant dont tous les voyageurs de la vie quotidienne pourraient profiter. Cette approche suggère donc, à l'évidence, la modernisation du réseau, comme évoquée précédemment. En fait, cette famille revient en pratique à nier l'opportunité du projet.

Autour de ces quatre grandes familles d'argumentaires, la Commission retiendra également les inquiétudes à propos du nœud ferroviaire lyonnais qu'il convient d'améliorer avant d'arriver à la mise en service de la ligne POCL.

Puis, nous aurons noté également, et c'est là que je reviens sur le fret, l'inquiétude des professionnels du secteur qui aimeraient bien savoir quel nombre de sillons seraient libérés par la réalisation de POCL sur les lignes classiques.

Nous signalerons qu'au cours de ce débat, une question importante a été peu débattue, peu évoquée, qui est celle des délais de réalisation du projet. J'ai noté deux exceptions à ce constat. La première a été l'intervention de Michelin à Clermont, quand nous avons évoqué l'aménagement du territoire, où très clairement le Groupe a exprimé le souhait que ce projet se réalise très rapidement, parce qu'il existe de vrais besoins à satisfaire. Le deuxième point que je voulais évoquer à propos de ces délais, ce sont les réactions en Île-de-France, où il existe une très forte attente vis-à-vis du projet POCL, pour qu'il y ait une anticipation du fameux projet de sextuplement des lignes du RER C en région parisienne, et POCL pourrait apporter une réponse à cette attente.

Voilà ce que je voulais dire, très rapidement, à une heure un peu tardive, en résumant en quelques points de consensus :

- l'opportunité du projet : je pense que, hormis quelques points de contestation, le dossier est quand même largement soutenu ;
- le scénario Est, Thomas Allary l'a évoqué, a été assez rapidement écarté du dossier, en tout cas par le débat ;
- le passage par Roanne, plutôt que par Mâcon, je crois que c'est aussi un point qui ressort très fortement et très clairement ;
- la demande d'une modernisation rapide des lignes classiques prévues comme devant être partie prenante du projet POCL, où il y a, là aussi, une attente d'urgence.

Puis, les points qui restent à approfondir :

- Vous ne serez pas surpris de retrouver le choix du scénario. Nous avons évoqué la convergence vers un scénario éventuellement Ouest, retravaillé. Tout ce travail reste à faire ;
- La création de nouvelles gares et leur localisation, qui est un sujet encore en discussion ;
- Le choix du scénario en Île-de-France ;
- Le choix des gares en Île-de-France, notamment la question de la gare d'Orly, dont la réalisation, nous avons entendu RFF le souligner, est très coûteuse, donc il y a lieu d'approfondir le bien-fondé de la création de cette gare, selon RFF ;
- L'option Saint-Étienne, qui reste un sujet à approfondir ;
- Le financement du projet qui, cela va de soi, est une question qui aujourd'hui reste totalement ouverte.

Voilà, dit très rapidement, ce n'était qu'une esquisse, notre compte rendu reprendra en détail et plus précisément tous les points qui ont été évoqués tout au cours de ce débat.

Je voudrais passer la parole à Monsieur Francis Lamy, préfet de la région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme et préfet coordonnateur du projet POCL.

Francis LAMY, préfet de la région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme, coordonnateur du projet POCL : Monsieur le Président de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Monsieur le Préfet de l'Allier, Monsieur le Maire de Clermont-Ferrand, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des associations, des syndicats et des entreprises, du monde économique et social, Mesdames et Messieurs, merci, Monsieur le Président, de m'avoir proposé d'intervenir ce soir.

Je voudrais commencer, Monsieur le Président, par vous remercier, parce que les conditions d'organisation et de tenue du débat dont vous avez été le garant tout au long de son déroulement, avec les membres de la Commission Particulière et avec votre équipe, ont évidemment contribué de façon déterminante à la réussite de ce débat. Les principes de meilleure information, de transparence, de neutralité, de libre expression de chacun, quoi qu'il représente, ont été pleinement mis en œuvre et donc, soyez-en très vivement remerciés.

Quant à la mobilisation, je remercie tous ceux qui ont participé à cette mobilisation, que j'avais moi-même appelée de mes vœux lors de l'ouverture du débat, et nous ne pouvons que nous réjouir de son ampleur ; elle démontre l'attente très forte pour ce projet et l'intérêt très grand pour le transport ferroviaire.

Je ne reviendrai pas sur les chiffres de la participation, qui sont très impressionnants, plusieurs milliers de personnes, le nombre de cahiers d'acteurs, qui sont une source d'information extrêmement précieuse ; vous avez résumé les tendances, je n'y reviendrai pas et c'est de toute façon votre rôle. Je dirais que ces cahiers ont aussi permis l'expression de certaines craintes, certaines interrogations légitimes qu'il conviendra aussi, le cas échéant, de prendre en compte avec attention dans les étapes suivantes. Puis, je voudrais saluer aussi le travail remarquable du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, la rigueur et la clarté avec laquelle l'information a été donnée au public par RFF, la qualité des études, la rigueur des représentations graphiques ou chiffrées qui ont été soumises à chaque fois au contrôle de

votre Commission. Je salue par conséquent le professionnalisme de son directeur de projet, Monsieur Thomas Allary, ainsi que de toute son équipe.

Mesdames et Messieurs, l'année 2012 sera, pour le projet POCL, l'année décisive, c'est-à-dire celle du choix de poursuivre ou de ne pas poursuivre le projet. Pour sa part, je tiens à le rappeler ici, le gouvernement a décidé de donner le plus de chances à ce grand projet, d'abord en l'inscrivant, à la demande du ministre Hortefeux, dans la loi Grenelle ; ensuite, en demandant à mon prédécesseur que les études préalables au débat public soient menées avec la plus grande célérité, avec la plus grande rigueur possible ; ensuite, en finançant ce débat qui vient de se dérouler ; et, enfin, en l'inscrivant dans le SNIT.

Alors, Mesdames et Messieurs, l'Auvergne, pour l'État, est bien au centre du jeu. C'est tout le sens de la mission qu'ont confiée Madame la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet et Monsieur le Ministre Mariani au préfet de région Auvergne, préfet coordinateur du projet, et c'est à ce titre que je m'exprime ce soir. À ce titre, il me revient de vous dire, parce qu'il y a eu le débat public, mais d'autres discussions se poursuivront vraisemblablement dans les semaines qui suivront, que le bon projet est celui qui se fera et qui se fera le plus vite possible. À cet égard, il faut prendre en compte le temps gagné pour se déplacer pour les territoires, le trafic généré, le coût du projet, la meilleure préservation de l'environnement notamment.

Il me revient de vous dire aussi que l'unité est préférable à la division et que si l'Auvergne est bien au cœur du projet, ce n'est pas seule, ce n'est pas isolée, mais c'est avec les autres régions, avec les villes, avec les agglomérations des autres régions, avec les autres départements. Cela, vous l'avez dans l'ensemble, et je m'adresse notamment aux élus, bien compris, comme en atteste l'évolution d'un certain nombre de positions récentes.

À cet égard, si nous ne pouvons pour autant parler d'un consensus en faveur d'un scénario unique, des convergences fortes se sont fait jour ces dernières semaines. Beaucoup aussi ont pu s'exprimer, sans prendre parti sur telle ou telle option de passage, mais en rappelant les conditions qui leur paraissaient les plus importantes. Ces points de vue pragmatiques sont tout aussi importants pour éclairer le maître d'ouvrage et ils ont eu aussi le mérite de se concentrer sur l'essentiel, sur ce qui compte le plus, c'est-à-dire sur les conditions que je rappelais à l'instant.

Enfin, je terminerai en évoquant brièvement les échéances à venir. La Commission Nationale du Débat Public publiera le bilan, vous l'avez dit, Monsieur le Président. RFF prendra, d'ici l'été, sa décision sur la suite qu'il entend donner au projet et s'engagera alors, si c'est le choix de poursuivre le projet qui est pris, dans une nouvelle phase de poursuite des études et de la concertation, jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet. C'est durant cette nouvelle phase, postérieure au débat public, qu'en ma qualité de préfet coordonnateur du projet, je présiderai le comité de pilotage des études dont l'engagement aura été décidé et poursuivrai la concertation avec les collectivités et les partenaires associés au projet, afin de leur présenter l'avancement des études préalables à l'enquête publique et recueillir leurs positions au fur et à mesure.

Je vous remercie de votre attention et de votre participation si nombreuse.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. Je ne vais pas rajouter de propos après ceux du préfet. Je voudrais simplement confirmer que nous allons maintenant nous investir dans le compte rendu. Je rappellerai peut-être que le bilan du débat public, désormais, fait partie du dossier d'enquête publique. C'est un élément nouveau, très récent.

Merci à tous pour votre participation et vos contributions.