

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

Réunion Thématique

« La LGV POCL et l'aménagement du territoire »

Clermont-Ferrand, le 7 décembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Bruno de TRÉMIOLLES
- Arlette DUBOIS-BESNARD

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF
- Antoine FREMONT, Chargé de Mission Aménagement du Territoire, RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre et de manière assez traditionnelle depuis le début de ces réunions publiques, nous donnons pour un mot d'accueil la parole au maire de la ville qui nous accueille.

Monsieur Godard n'étant pas là, je vais passer le micro à Monsieur Adenot, Premier adjoint au Maire de Clermont et Président du Grand Clermont pour ces mots traditionnels d'accueil.

Dominique ADENOT, Adjoint au maire et Président du Grand Clermont-Ferrand : Merci beaucoup. Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président du Conseil général, Mesdames et Messieurs, je crois qu'il y a d'autres présidents également de Conseils généraux, Mesdames et Messieurs les Maires, Chers Collègues, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, et enfin Mesdames et Messieurs les représentants de Réseau Ferré de France, je voudrais vous accueillir ce soir, après le lancement officiel de notre débat public le 4 octobre à Polydôme, dans cette Maison du Peuple, pour cette seconde réunion du débat public relatif au projet de Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Les Clermontois, en mon nom, sont très fiers d'accueillir à nouveau cette étape dans ce débat qui est si déterminant pour notre avenir de Clermontois et plus largement d'Auvergne. En effet, une telle occasion de désenclaver définitivement le territoire auvergnat ne se représentera pas avant longtemps. Aussi, ce soir, je voudrais faire le vœu que la rentabilité à court terme ne se fasse pas au détriment de l'aménagement du territoire, notion quelque peu malmenée depuis une dizaine d'années.

Je voudrais d'ailleurs à ce propos, puisque l'on va parler d'aménagement du territoire, vous en rappeler la définition qu'en donnait son père spirituel, Eugène Claudius Petit en 1950, qui parlait de l'aménagement du territoire en ces termes. Il écrivait : « *c'est la recherche dans le cadre géographique de la France d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques. Cette recherche, poursuivait-il, n'est pas faite à des fins strictement économiques, mais bien davantage pour le bien-être et l'épanouissement de la population.* » Or, ce matin, Mesdames et Messieurs, à la lecture du journal local, nous sommes un certain nombre – et je peux vous dire que depuis ce matin, on m'en parle – à avoir compris que certains voudraient nous entraîner peut-être dans une volonté de tuer le débat prématurément, sur une solution au motif qu'elle serait la moins coûteuse, la plus facile et la plus rentable à court terme.

Mes chers amis, c'est inacceptable et nous ne l'accepterons pas. Cette position est une nouvelle fois marquée sous le sceau d'un jacobinisme que malheureusement plusieurs lois de décentralisation n'ont visiblement pas réussi à faire disparaître. La France, certains semblent l'ignorer, n'est plus réduite à la ligne PLM. Nos concitoyens, d'ailleurs, prennent de plus en plus conscience des qualités de ce que l'on appelle la province, et je suis convaincu que l'avenir d'un grand et vieux pays comme la France passera davantage par la mise en réseau des métropoles régionales et européennes que par une architecture en étoile où tout partirait de Paris et convergerait vers Paris.

Dans ces conditions, proposer à la capitale régionale une gare TGV à 150 kilomètres est vécu par nos concitoyens depuis ce matin comme une véritable provocation. Je rappelle en effet, en tant que Président, que le Grand Clermont à lui seul, c'est déjà 400 000 habitants et que la plaque urbaine qui va de Vichy – je salue nos amis de Vichy – à Issoire, c'est 600 000 habitants (notion INSEE). Nous serions donc la seule métropole française à ne pas être desservie par une gare TGV, et vous voudriez que nous nous en contentions ? Non. Mesdames et Messieurs, pendant trop longtemps nous avons été les oubliés de l'aménagement du territoire. À notre tour de réclamer notre juste part, car si l'Auvergne a besoin d'une LGV, permettez-moi de penser que la France a besoin de l'Auvergne qui accueille sur son sol des grandes, voire même de très grandes entreprises, qui innove dans de nombreux domaines, et qui de plus, s'est engagée dans des politiques publiques – Conseil Régional, Conseil Général – plus respectueuses de l'environnement qu'ailleurs.

C'est ainsi, pour ce qui me concerne, que le SCOT du Grand Clermont que je viens de faire approuver à la quasi-unanimité de 107 communes sur 108, ambitionne d'offrir à nos concitoyens un cadre de vie exceptionnel avec un concept innovant de métropole en archipel avec ses coupures vertes et bleues, du coup, l'attractivité revient, Monsieur le Président du Conseil Régional. Notre belle région accueille en effet chaque année plusieurs milliers de nouveaux habitants et ce n'est donc pas au moment où grâce à la convergence de ces politiques publiques et des efforts – je salue leurs représentants – de grands industriels, des acteurs privés, au moment où cette stratégie commence à payer, qu'il faudrait nous casser les reins avec un tracé qui nous ferait regarder les TGV de loin, avec des jumelles. C'est donc un tracé Ouest-Sud particulièrement porteur de sens pour les élus et les citoyens que nous représentons, que nous défendons.

Je remercie donc la Commission Particulière du Débat Public de me permettre de le redire, au nom de Serge Godard et en mon nom propre, et d'ores et déjà, bien sûr, nous serons ravis de vous accueillir à nouveau le 24 janvier prochain pour la réunion publique de synthèse pour laquelle je souhaite évidemment la plus grande mobilisation possible.

Bonne soirée à tous et bon débat.

(Applaudissements.)

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci pour ces mots d'accueil. Je vais être très bref ce soir. J'ai l'habitude de présenter un diaporama sur ce qu'est le débat public. Je vais aller beaucoup plus vite parce qu'il y a de nombreuses interventions.

Je voudrais juste rappeler que cette rencontre se déroule dans le cadre d'un débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public, qui est là pour mettre en œuvre le Code de l'Environnement et la dimension droit du public à s'exprimer sur les grands projets qui ont un impact sur son environnement. Donc, nous sommes aujourd'hui dans une de ces rencontres typiques du débat public.

Je voudrais rappeler que le débat qui est ouvert depuis début octobre concerne un dossier dont la Commission Nationale a été saisie par un Maître d'Ouvrage parfaitement identifié qui s'appelle Réseau Ferré de France. Je comprends bien que parfois les esprits peuvent être un peu dans la confusion sur ces termes-là et ces sujets-là : c'est bien Réseau Ferré de France le Maître d'Ouvrage du projet que nous mettons en débat.

À la fin de ce débat public, la Commission Nationale ne se prononcera pas sur un choix, je le rappelle. Nous sommes là pour organiser la prise de parole et rendre compte de ce qu'auront été les échanges, mais celui qui décidera est le Maître d'Ouvrage. Donc, nous exposerons ce que le public aura dit en essayant d'être aussi fidèle que possible à ce qui aura été dit, et on le sera fidèle, mais le choix lui appartient et c'est eux qui prendront la décision à Réseau Ferré de France.

Nous sommes aujourd'hui la dix-huitième réunion. Je rappelle qu'il y a 27 réunions dans ce débat public pour le moment, à moins que l'on en rajoute une pour raison qui viendra s'avérer importante, c'est-à-dire que l'on a accompli les deux tiers du parcours. C'est un débat extrêmement suivi. Je le disais ce matin, en rencontrant la presse, quand on compare notre débat public aux plus importants débats ayant eu lieu depuis qu'existent des débats publics, c'est-à-dire celui sur le Grand Paris l'an dernier (55 réunions publiques - 15 000 participants). Nous, nous sommes à 17 réunions et 11 000 participants. Si l'on compare avec les autres débats publics, ils sont tous très loin derrière celui-ci. Donc, un sujet, un dossier, un projet qui mobilise vraiment beaucoup et ceci est important.

La réunion de ce soir est, elle aussi, très importante. On entend souvent dire par le Maître d'Ouvrage que ce projet a deux piliers, dont un est le sujet de ce soir : l'aménagement du territoire. Il nous avait paru évidemment tout à fait clair qu'au cours de ce débat public il fallait en faire un sujet de réunion. C'est pour cela que nous sommes réunis ce soir.

Bruno de Trémiolles va prendre le relais de l'animation de cette rencontre, je lui cède le micro.

Bruno DE TRÉMIOLLES, membre de la Commission Particulière du Débat Public : Merci beaucoup. Bonsoir à tous. Ainsi que vient de le dire le Président, cette réunion est axée sur le thème de l'aménagement du territoire, le TGV levier à la disposition des acteurs de la région, je rajouterais, condition nécessaire, mais peut-être pas suffisante pour en faire le succès.

Pour cette réunion de ce soir, je vous propose la présentation et l'organisation suivante :

- RFF va nous présenter de façon très succincte le dossier, mais surtout avec une connotation très forte sur l'aménagement du territoire.
- Ensuite, nous avons fait venir des experts, que je remercie, pour venir éclairer et enrichir le débat. Ils viendront successivement en tribune pour leur exposé.

Nous procéderons en deux temps :

- ✓ Quatre intervenants, puis débat avec la salle.
- ✓ Quatre autres intervenants et à nouveau débat avec la salle, avant la conclusion de la réunion.

Je passe la parole à RFF pour la présentation de ce dossier avant d'entamer la communication des experts.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL : Merci, Monsieur le Président. Bonjour à tous.

Quelques mots très brefs de ma part pour rappeler le projet avant que je laisse la parole à Antoine Frémont qui est notre chargé de mission aménagement du territoire chez RFF.

Je prends tout de même le temps pour rebondir sur les propos de Monsieur Adenot et préciser que nous-mêmes, RFF, avons été énormément sollicités depuis ce matin suite à la communication dans la presse d'un avis exprimé par la SNCF.

Je voudrais très clairement rappeler que RFF et SNCF sont aujourd'hui deux entreprises différentes. On est là sur un projet d'infrastructure, l'infrastructure ferroviaire. Les voies ferrées aujourd'hui sont de la responsabilité de RFF. Et RFF, dans ce cadre-là, présente ses réflexions au débat, et prendra une décision sur ce projet au mois de juin 2012. On n'est pas du tout au moment de la décision de RFF, aucun choix n'est fait par RFF. Par contre, la SNCF, elle, en tant qu'acteur, un futur opérateur, un futur transporteur qui utilisera la ligne, a exprimé son avis. C'est son droit, mais c'est l'avis d'un acteur parmi d'autres, comme l'avis que vous tous pouvez avoir ce soir. Le choix de RFF n'est pas fait.

Ce préambule étant fait, quelques mots très rapides sur le projet pour que l'on parle tous de la même chose ce soir, rappeler les quatre objectifs du projet, ceux qui avaient été assignés par l'État à RFF :

- Le premier pilier :
 - 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
 - 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures.
 - 3) L'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs sont ce que l'on appelle le premier pilier du projet : la desserte par la grande vitesse ferroviaire du grand centre de la France.

- Le second pilier :
 - 4) Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris – Lyon, qui arrive dès aujourd'hui à saturation et dont le doublement sera impératif à l'horizon 2025.

L'idée de POCL est de réunir ces deux enjeux en un seul projet, cumuler les avantages en mutualisant les coûts.

Sur cette base-là, quatre scénarios ont été élaborés. Ils ont tous des hypothèses communes d'arrivées en région parisienne d'un côté, en région lyonnaise de l'autre, donc on peut évidemment, zoomer sur ces secteurs-là, mais ce n'est pas discriminant entre les scénarios.

Trois de ces scénarios proposent deux variantes possibles d'arrivées sur Lyon, soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon en doublant dans ce cas-là la ligne entre Mâcon et Lyon, en construisant une deuxième ligne entre Mâcon et Lyon, et dans les deux cas on arrive bien au nord de Lyon pour pouvoir soit pénétrer dans Lyon, aller à Part-Dieu et Perrache, soit contourner Lyon et aller à Saint-Exupéry.

Trois options sont également proposées et présentées au débat public, une option étant un élément dont on a mesuré les avantages, les coûts. La balance n'est pas aujourd'hui extrêmement claire et l'on attend du débat public des orientations pour savoir si l'on inclut ou non ces éventuelles options dans une poursuite éventuelle des études.

Les options :

- ✓ une gare nouvelle TGV à Orly, sous les aéroports ;
- ✓ la desserte directe de Saint-Étienne par TGV en passant par Roanne sans passer par Lyon ;
- ✓ un raccordement direct de la ligne à la gare de Lyon-Perrache pour éviter de passer systématiquement par Lyon-Part Dieu.

Une description extrêmement rapide de ces scénarios en rappelant le fonctionnement de ce projet.

On doit desservir 13 villes (citées sur la carte) grâce à la ligne. Évidemment, aucune ligne à grande vitesse ne va passer dans ces 13 villes. L'idée d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu des territoires est d'utiliser le réseau existant, les TGV utilisant les deux voies indifféremment pour lier ces différentes villes.

1^{er} scénario

On va le voir pour Clermont, un TGV utiliserait depuis Paris la ligne à grande vitesse puis au nord de Vichy – on le voit dans le scénario ouest-sud – utiliserait le réseau existant jusqu'à Clermont, sachant que c'est le TGV qui change de voie et non l'utilisateur qui change de train. C'est un trajet direct sans correspondance.

De la même façon, la relation Clermont-Lyon dont on sait qu'elle est importante pour les régions Auvergne et Rhône-Alpes, serait permise en utilisant la ligne actuelle, puis la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon.

On peut le regarder sur le scénario ouest : on voit clairement Lyon exactement de la même façon dans la variante Roanne. Évidemment, cela n'a pas de sens dans la variante Mâcon. Et pour le trajet Paris-Clermont, toujours le même principe sauf que le raccordement au réseau existant ne se fait pas forcément au même endroit.

2^{ème} scénario

Dans le scénario Médian, c'est la même chose. Pour l'Auvergne il est d'ailleurs identique au scénario précédent, la différence est plus au nord où le scénario évite La Sologne et la Forêt d'Orléans. On a vu Clermont-Paris, on peut voir Clermont-Lyon.

3^{ème} scénario

Le scénario Est, qui est dessiné sur les mêmes principes, mais en étant encore décalé à l'est, on retrouve exactement la même chose.

Ce que l'on voit sur ces cartes, c'est le fait que ce qui est important pour desservir les villes – là on le voit pour aller à Clermont – n'est pas le futur tracé, c'est bien là où le train va pouvoir passer et dans quelles conditions il va pouvoir aller dans ces différentes villes : en combien de temps et avec quelles fréquences, c'est-à-dire combien de fois chaque jour ? Ce sont bien ces éléments-là que nous devons évaluer, discuter pendant le débat, au-delà du seul passage de la ligne.

De la même façon que l'on a dit que l'infrastructure de cette ligne ne pouvait pas passer partout, aucun train ne va non plus aller dans chacune des villes successivement – aller à Orléans, faire demi-tour, aller à Bourges, faire demi-tour, aller à Clermont, etc., puis aller jusqu'à Lyon, sinon, on n'aura jamais un temps de parcours entre Paris et Lyon de 2 heures comme aujourd'hui. Donc, l'idée est que l'on a différents types de trains, on peut le voir sur un schéma de desserte que vous retrouvez dans les synthèses qui vous sont présentées à l'entrée. On pourra y revenir en détail si nécessaire dans la soirée. Chaque trait en couleur – là on le voit dans le scénario ouest-sud – désigne un TGV différent. Autrement dit, on voit en violet foncé un TGV qui irait de Paris à Blois ; en vert, le TGV qui viendrait de Paris à Clermont. On voit que ce n'est pas le même TGV par exemple qui irait de Clermont jusqu'à Lyon. Ce n'est pas non plus le même TGV que, par exemple, en violet clair, celui qui irait de Nantes jusqu'à Lyon. On a bien plusieurs TGV avec plusieurs origines-destinations différentes qui circuleraient sur la ligne, et c'est la combinaison de tous ces TGV qui permettent d'ajouter les dessertes possibles et d'en offrir un maximum. C'est donc bien, en termes d'aménagement du territoire, ces caractéristiques dont nous devons discuter ce soir, au-delà du tracé physique proprement dit de la ligne.

Antoine FREMONT, Chargé de Mission Aménagement du Territoire, RFF :
Quelques mots maintenant sur aménagement du territoire et grande vitesse et le projet POCL.

Que sait-on en matière de grande vitesse et d'aménagement du territoire ?

Une chose certaine est que la grande vitesse entraîne des changements dans les pratiques de mobilité, on en est sûr : moins d'une heure, moins de deux heures, moins de trois heures, au-delà de trois heures, entraîne des changements dans les comportements de mobilité, des changements dans les répartitions modales.

Par contre, en matière de développement économique, en matière de développement, il faut être extrêmement nuancé, et avancer à pas comptés, ne pas dire : la grande vitesse va apporter le développement économique, et inversement, ne pas tenir des propos du type : la grande vitesse va avoir un effet d'aspiration sur les territoires les plus fragiles. En fait, l'arrivée d'une telle infrastructure de transport permet aux territoires qui sont desservis de s'interroger sur leurs forces et leurs faiblesses, et de tirer parti, à partir de ce diagnostic, de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport.

En ce qui concerne la grande vitesse, la LGV et le projet POCL, ce projet se caractérise, et c'est ce qui fait toute son caractère complexe, par une très grande hétérogénéité des territoires desservis : Paris, Lyon, mais aussi Clermont, Orléans, des grandes villes, et toute une série de villes d'envergure plus moyenne dans des espaces ruraux aux faibles densités. Donc, une vision ambitieuse de l'aménagement du territoire doit prendre en compte cette diversité des territoires qui sont desservis. Pour prendre en compte cette diversité des territoires desservis, c'est bien en se référant à plusieurs échelles géographiques que l'on entre pleinement dans les questions d'aménagement du territoire.

L'échelle européenne

La première de ces échelles, il ne faut pas la négliger, elle est importante, c'est l'espace français dans son contexte européen. Vous avez ici une carte toute simple avec les capitales,

les villes, les principales villes européennes non hiérarchisées les unes par rapport aux autres, et en vous renvoyant à vos manuels de géographie, vous savez que notre espace européen est structuré par cette grande diagonale, par cette grande mégalozone européenne qui va de Londres à La Plaine du Pô, en passant par le cœur de l'Europe qui est l'Europe rhénane, et que, légèrement en périphérie par rapport à cette grande dorsale européenne, on a notre axe français avec Paris et Lyon qui en forment l'ossature.

Par rapport à ces deux grands axes, l'espace français est en situation de transit dans l'espace européen, avec de grands couloirs nord-sud, et puis, émergeant très lentement, notamment avec l'intégration des pays de l'Est dans l'Union Européenne, ont tendance au décalage du barycentre de l'Union Européenne vers l'Est, ce qui a tendance à marginaliser notre axe principal français.

Par rapport à cela, le réseau des LGV en Europe place la France en situation de carrefour ferroviaire du fait notamment de l'antériorité du réseau des LGV, en France, avec un nœud ferroviaire qui est Paris et l'Ile-de-France et un autre nœud ferroviaire qui est en train de s'affirmer, celui de la région lyonnaise avec des projets en cours ou à venir qui vont conforter cette situation de carrefour de l'espace français dans l'Union Européenne.

Le projet POCL intervient dans cette démarche en renforçant ce positionnement de l'espace français dans le contexte européen, et en plaçant les deux pôles de Paris et de l'Ile-de-France, et de Lyon et de la région Rhône-Alpes comme de futurs grands nœuds ferroviaires à l'échelle européenne. Dans le contexte européen actuel, cette dimension de l'aménagement du territoire ne peut être en aucun cas négligée.

L'échelle nationale

Si on change d'échelle maintenant, à une échelle plus française et régionale, la grande vitesse, c'est d'abord une accessibilité renouvelée, et c'est d'abord une accessibilité renouvelée à l'Ile-de-France, mais aussi à Lyon. Là, la question qui est posée est la démarche à suivre. Je pense que l'on commence à dépasser cela, qui est bien d'aménager avec Paris et non pas d'aménager contre Paris. Avec Paris et l'Ile-de-France, nous avons une région de rang mondial, en Europe, Londres est du même type. Il n'y a aucune autre ville en Europe qui ait ce rang de ville mondiale.

Les villes desservies par la grande vitesse, par le projet POCL notamment, trouvent par une meilleure accessibilité à Paris et à l'Ile-de-France, capitale de rang mondial et région métropolitaine de rang mondial, un véritable relais de métropolisation pour s'insérer dans des réseaux culturels, scientifiques, économiques, techniques de très longues distances et qui dépassent largement leurs réseaux premiers. Donc, la grande vitesse ouvre des opportunités d'abord pour les deux plus grandes villes desservies, Clermont-Ferrand et Orléans, avec une différence entre les deux : Clermont-Ferrand, on est dans la catégorie des villes à deux heures de Paris avec une mise à niveau en termes de grande vitesse, et pour Orléans, quelque chose d'un peu inédit puisqu'Orléans sera à un petit peu plus d'une demi-heure de Paris, ce qui pose aussi des questions tout à fait passionnantes d'aménagement du territoire.

Pour les villes moyennes qui sont aussi desservies par le projet, on n'est pas dans un effet tunnel, mais bien dans un effet de desserte des villes par lesquelles passe la grande vitesse. Il a donc un effet de desserte qui est certain pour ces villes moyennes ; c'est aussi une opportunité de nouvelles activités d'affaires qui sont couvertes par la mobilité et de renforcer leurs polarisations sur les espaces de proximité qu'ils contrôlent.

L'échelle régionale

Et bien évidemment, pour Clermont-Ferrand et la plaque urbaine de Clermont-Ferrand, c'est une accessibilité renouvelée vers Lyon et vers Rhône-Alpes et avec toute l'action

métropolitaine qui se fait en région Rhône-Alpes avec la mise en réseau des villes, et là, un gain d'accessibilité absolument fantastique par rapport notamment à la route, et qui permet à Clermont-Ferrand de participer pleinement à ce réseau métropolitain Rhônalpin qui se met en place à l'échelle nationale.

L'échelle locale

Enfin, nous pouvons descendre encore d'une échelle, et aller à l'échelle plus locale qui est celle des gares. Là, je poserais plus les questions en termes d'interrogations : comment poser la question des gares ? Quel est le rôle potentiel des gares ? La gare est d'abord un lieu où il faut aller, et pour les aires urbaines concernées se pose la question de l'accessibilité à ces gares. L'accessibilité à l'échelle de l'aire urbaine est celle du quartier autour de la gare, mais c'est aussi la ville et d'une façon plus lointaine, l'ensemble de l'aire urbaine.

Et puis, ce lieu qui est accessible est aussi un lieu qui acquiert une centralité, c'est-à-dire que puisque l'on y va, on peut y travailler, y manger, y dormir, y faire différentes choses et variées, et cela devient un lieu de polarisation. Il est évident que l'arrivée de la grande vitesse dans les villes pose de façon très importante cette fonction de la centralité des gares.

Par rapport à ces deux références, accessibilité et centralité, on peut distinguer trois grands types de gares :

- les gares historiques à proximité immédiate des centres villes,
- les gares nouvelles liées à l'arrivée des LGV, mais proche de l'aire urbaine, et en zone périurbaine,
- les gares nouvelles ex-urbanisées, loin des villes, en rase campagne.

Il est évident que la façon de se poser la question de l'accessibilité et de la centralité n'est pas la même en fonction des trois types de gares que l'on observe.

Quoi qu'il en soit, quel que soit le projet mis en œuvre autour de ces gares, cela nécessite une forte mobilisation des acteurs sur un temps extrêmement long, une gouvernance très enrichie pour que les projets puissent être menés à leurs termes et parvenir à un processus réel de développement. Il est vrai aussi qu'en fonction de la taille des villes et en fonction de la localisation des gares, jouer sur l'accessibilité ou jouer sur la centralité est un pari plus ou moins risqué.

En termes de conclusion sur cette introduction, finalement un aménagement réussi d'une telle infrastructure de transport nécessite d'avoir en permanence trois échelles de références, et de jouer en permanence sur ces trois échelles de référence que sont les échelles européennes et nationales, régionales et locales.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup, Monsieur. Comme je vous le disais tout à l'heure, nous allons commencer la partie proprement intervention des experts. Je vais demander à Monsieur Pascal Mignerey, Conseiller à la DATAR de venir.

Je demanderai ensuite à trois autres experts de venir, et nous donnerons la parole à la salle pour pouvoir échanger.

Pascal MIGNEREY, conseiller en charge du développement durable, des transports et de l'urbanisme, DATAR : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis donc de

la DATAR et bien content de venir ce soir sur une réunion thématique de ce débat public consacré à l'aménagement du territoire.

On m'avait demandé de définir quel était l'aménagement du territoire, ceci a déjà été fait. Monsieur Adenot a cité Claudius Petit, permettez-moi quand même d'ajouter cette définition qui me plaît assez bien, d'un autre personnage, Edgard Pisani, ce n'est pas jeune, cela date de 56 : « *Aménager le territoire, c'est prendre conscience de l'espace français comme richesse et comme devoir.* »

Ceci dit, au niveau de la DATAR et surtout l'aménagement du territoire – vous l'avez vu déjà par l'exposé de Monsieur Frémont – il y a des enjeux qui concernent la prospective, la stratégie et une vision très transversale dans ce que l'on peut appeler l'aménagement du territoire.

Un double objectif au niveau des politiques nationales d'aménagement du territoire :

- ✓ Dynamiser l'économie, l'économie productive, mais aussi l'économie résidentielle, ce qui sous-entend de favoriser les territoires qui gagnent, pour qu'ils tirent la croissance économique nationale. Je fais court.

Et également, ceci est un deuxième pilier important, il faut arriver à aménager les deux :

- ✓ Veiller à la cohésion et à l'équilibre, ce qui ne veut pas dire à l'égalité, des territoires en tant que tels.

La DATAR est une administration de missions à vocation interministérielle. Nous sommes sous l'autorité du premier ministre, et nous préparons et impulsions – ce sont les termes – les politiques d'aménagement du territoire menées par l'État.

Nous poursuivons donc le double objectif que je viens de citer, c'est-à-dire à la fois l'attractivité des territoires, mais aussi la cohésion propre des territoires.

Depuis Olivier Guichard, premier dans ce domaine au niveau de la DATAR notamment, ou d'autres personnages comme Paul Delouvrier, etc., nous ne sommes plus dans l'aménagement du territoire de cette époque-là : l'État ne décide plus seul. Les collectivités territoriales, au premier rang desquelles en matière de compétence d'aménagement du territoire sont les régions, sont des acteurs de l'aménagement du territoire. Et de très nombreux acteurs socioéconomiques, avec leurs logiques propres, à leur échelle territoriale, d'ailleurs, façonnent le territoire. L'État et la DATAR raisonnent, anticipent, orientent au niveau national, au niveau européen, et au niveau international. Il accompagne aussi les collectivités territoriales en favorisant, en incitant, en facilitant. Et il veille aux territoires les plus fragiles, les moins dotés, les territoires, notamment, enclavés.

Quels sont les moyens de la DATAR ?

Cela se dit très vite. On travaille effectivement au niveau un peu de l'économie, avec des aides financières qui sont données aux entreprises ou la ré-industrialisation de certains territoires. Vous connaissez les Contrats de Projets État-Région que la DATAR gère à titre national sur l'ensemble. On connaît parfois moins dans le grand public ce que peuvent être les fonds structurels européens, qui procède notamment de la politique de cohésion de l'État avec des programmes opérationnels qui sont au niveau des régions. Il y a aussi des enjeux par l'économie qui sont sur l'innovation, sur la recherche, avec ce que nous faisons avec nos collègues du ministère de l'Industrie, les pôles de compétitivité, les grappes d'entreprises, la couverture numérique des territoires, d'une part en téléphonie – 3G, 4G demain –, mais également au niveau internet haut débit sur l'ensemble du territoire français, objectifs forts qui ont été définis, et cela se compte en milliards.

La DATAR intervient aussi, et est assez sensible, aux territoires ruraux ou peu denses. Je signale d'ailleurs que dans le gouvernement actuel, c'est le ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche, qui est aussi ministre de la Ruralité et de l'Aménagement du territoire. Les territoires ruraux peu denses, c'est 44 % de la population française. Et dans ces domaines-là, au niveau de la DATAR proprement dite, c'est des pôles d'excellence rurale, c'est des opérations du type service plus, avec la poste, la SNCF et un certain nombre de guichets, et c'est aussi la mobilité, y compris dans les territoires les plus diffus : transports à la demande, covoiturage, centrale d'informations multimodales, etc.

La DATAR, en tant qu'administration d'État et service premier ministre, intervient dans les grandes stratégies nationales : la stratégie nationale de développement durable, celle de la biodiversité sont sorties toutes deux il y a quelques mois ; le plan national d'adaptation au changement climatique, ce qui nous amène déjà un peu loin, mais cela va avoir effectivement des enjeux assez importants. Nous avons participé à la convention qui existe des trains d'équilibre des territoires, dont les TéoZ qui arrivent à Clermont, et le fait qu'un conventionnement existe depuis un an entre l'État et la SNCF pour maintenir l'ensemble de ces lignes, mais également sur les lignes aériennes d'aménagement du territoire, car l'État subventionne certaines lignes aériennes au nom de l'aménagement du territoire.

Nous intervenons aussi – et c'est dans le portage propre du gouvernement – dans le fameux schéma national des infrastructures de transport où, au côté du ministère en charge des transports, la DATAR est particulièrement sensible à deux volets, notamment : le volet du réseau européen des grandes lignes à grande vitesse ferroviaires, avec de grands corridors, car une nous avons une conviction, c'est que les lignes à grande vitesse sont sûrement les infrastructures les plus structurantes pour l'aménagement du territoire, mais également, à l'autre bout du spectre – et c'est dans le SNIT des éléments auxquels nous sommes sensibles – ce sont les routes de désenclavement des territoires les plus diffus et qu'il ne faut pas oublier dans les partages de modes qu'il peut y avoir.

Il existe des comités interministériels d'aménagement et de développement du territoire qui définissent un certain nombre de choses, et en ce qui concerne le projet POCL en particulier, la DATAR donnera un avis parmi les variantes, mais ceci après le débat et en fonction des arguments pertinents qui seront recueillis par le débat public, c'est bien l'objectif de ce qu'il peut y avoir ici.

Sur le plan de ce désenclavement, je voudrais préciser quelques chiffres, on ne les sait peut-être pas toujours bien :

- 7 % de la population française – ce qui est beaucoup – sont à plus de trois quarts d'heure de toute infrastructure de transport importante ;
- Un Français sur dix est à plus de trois quarts d'heure d'un échangeur autoroutier ;
- Un Français sur cinq est à plus de trois quarts d'heure par la route d'une gare ferroviaire importante (je n'ai pas dit TGV) ;
- 55 % sont à plus de trois quarts d'heure d'un aéroport important.

On a encore des zones blanches, des zones d'enclavement en France importantes, et que l'on peut être amené à vouloir désenclaver avec différents moyens.

POCL et l'aménagement du territoire

Je voudrais simplement dire, vu de la DATAR, vue que vous trouverez peut-être un peu parisienne, mais avec beaucoup de recul, d'abord, c'est la première LGV de doublement d'une

liaison saturée. Je fais un parallèle, je l'ai fait déjà, Monsieur le Maire, si vous vous en souvenez, dans une autre réunion, entre POCL et l'A75. L'autoroute A75 qui a été, en effet, la première autoroute qui a été créée pour désaturer la Vallée du Rhône, mais qui ne l'a pas fait en étant ou en restant dans la Vallée du Rhône. À partir du moment où – c'est ce que nous disent RFF ou SNCF – la ligne Paris-Lyon va finir par saturer, c'est la première ligne à grande vitesse française qui va saturer (ce n'est pas la dernière, mais on a déjà ce problème-là), la question est de savoir si effectivement on double Paris-Lyon en restant sur le tracé Paris-Lyon – ce qui, pour quelqu'un qui fait Paris-Lyon peut être assez pratique – ou si on est amené à pouvoir traverser des territoires qui par eux-mêmes n'auraient pas nécessairement justifié un investissement de cette importance. C'est l'enjeu que l'on retrouve sur POCL et qui était déjà le cas sur l'A75, même si la comparaison s'arrête là, puisque la porosité territoriale, le nombre d'échangeurs, les relations locales, etc., sont plus fortes sur l'A75 que cela ne l'est sur un TGV.

On est quand même sur le double objectif qui existait aussi à l'époque, et qui est là, c'est-à-dire rester une alternative de désaturation Paris-Lyon, car c'est une des raisons d'être de ce projet, et profiter au mieux aux territoires traversés.

Nous avons fait à la DATAR une étude que nous produirons bientôt, je l'espère au début de l'année prochaine, sur les grands effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France. Nous sommes les seuls au monde à avoir un recul de 30 ans de lignes à grande vitesse ferroviaire en réseau. Ceci nous donne un matériau particulièrement important pour se dire : finalement, en a-t-on profité ou pas ? Sur quels domaines ?

En gros, oui, on en a profité ou pas, mais certains n'en ont pas profité. Et certains en ont même souffert. Il faut le savoir. Ceci doit permettre – et c'est un peu l'analyse du passé – pour orienter le futur.

Je vais être très rapide sur les effets du TGV, c'est relativement prévisible, mais je le cite :

- ✓ La mobilité : créer un TGV augmente la mobilité, les gens voyagent plus. En moyenne, sur dix voyageurs dans un TGV, il y en a trois qui ne voyageaient pas avant le TGV. Non pas des gens qui sont passés d'un train à un autre ou de la voiture à un autre, mais c'est parce que maintenant le TGV permet certaines vitesses, certaines rapidités, certains confort, etc., qu'ils voyagent ; 30 %, c'est quand même considérable. Il y a donc des gens maintenant qui sont plus mobiles grâce au TGV, ils ne l'étaient pas avant, ils ne faisaient pas ces déplacements : l'induction, comme le disent les spécialistes.
- ✓ Un réseau très maillé : ce réseau va se multiplier en cassant ou en venant compléter la fameuse étoile Paris centrique, que nous avons eue historiquement en France, par des relations province-province qui vont aussi se développer, et au niveau européen. Les TGV doivent se concevoir maintenant au niveau européen. Et il faut le voir aussi dans des perspectives. Nous sortirons « La France en 2040 », je pense peut-être l'année prochaine, qui montrera bien l'évolution des mobilités et les migrations territoriales qu'il peut y avoir aussi dans les régions et en France. On aura bien un tropisme pour pouvoir augmenter les déplacements qui vont se faire vers l'ouest et vers le sud de la France. Ceci est à prendre en compte quand on est avec effectivement de grandes fonctions au niveau national et européen, comme celle de POCL.

De plus, les relations province-province vont se développer davantage que les relations province-Paris. Ceci est bien à prendre en compte, portons nous aussi dans ces décennies. Les gens seront plus mobiles : on prend déjà tout de suite le train beaucoup plus facilement qu'avant, et ce le sera davantage avec l'offre qui va se développer.

- ✓ L'accessibilité : Souvent, il peut y avoir un saut fort au niveau des LGV, qui est important. Lorsque vous allez avoir une famille à une heure de Paris qui actuellement se fait au niveau d'Amiens, de Reims (et encore, Reims est à $\frac{3}{4}$ d'heure de la Gare de l'Est), mais quand on aura Vierzon, Bourges, Nevers ou Moulin – je ne veux pas raisonner à 5 ou 10 minutes près – qui vont être aux alentours d'une heure...

Bruno DE TRÉMIOLLES : Monsieur, s'il vous plaît.

Pascal MIGNEREY : Il faut que je fasse beaucoup plus court ! Donc, je dis une heure et là, il va y avoir un saut important parce que ce sont des navettes-heure, notamment Clermont passant de trois à deux heures, c'est l'équivalent non seulement de Lyon, mais de ce que sera aussi le challenge de Bordeaux par rapport à Paris.

Les autres effets, je ne fais que les citer, je suis désolé :

- ✓ L'urbanisme : il y a des effets forts aussi du TGV sur l'urbanisme : les SCOT, les quartiers de gares, les agences d'urbanismes qui effectivement font des opérations et il faut souvent accompagner ces arrivées de gares par un projet d'urbanisme important.
- ✓ Le foncier, avec des enjeux sur le logement, sur les bureaux, sur les coûts fonciers, sur les aménagements, etc., qui existent.
- ✓ Sur l'image du territoire, et cela se travaille, vous aurez un excellent exemple avec l'intervenant de Reims qui a montré que l'on peut faire un véritable marketing territorial professionnel dessus. C'est important, mais attention au fait d'être l'argument : je suis une ville TGV. C'est quelque chose qui s'érode quand même de plus en plus, donc ce n'est pas un argument suffisant.
- ✓ Le tourisme, avec des recherches d'originalités, des offres pratiques, du tourisme vert.
- ✓ Les entreprises : les effets du TGV sur le plan des entreprises qui se créent, mais qui aussi se déplacent beaucoup pour aller s'approcher en effet des TGV ou des liaisons qui vont permettre d'aller au TGV, et qui sont à voir en matière de concurrence.
- ✓ L'enseignement supérieur, l'innovation, la recherche ont aussi été un effet positif pour des villes qui ont su tirer parti des LGV.

Tous les territoires qui ont gagné grâce au TGV ont su anticiper et se fédérer pour pouvoir créer des projets cohérents, et c'est un point important.

Je voudrais insister, pour finir, sur la mobilisation des acteurs locaux sur le fait de pouvoir développer un projet stratégique général. Ne pas nécessairement être amené à pouvoir entrer sur des débats de variantes très fins, lorsque l'on a déjà à pouvoir constituer quelque chose d'important.

Dans le cas spécifique propre de POCL par rapport à cette généralité française que nous produirons bientôt, il y a une répartition de villes moyennes dont aucune dans le territoire né de rang métropolitain, même Clermont-Ferrand, au sens « datarien » du terme, hormis Paris et Lyon qui sont aux deux bouts. Les zones qui sont desservies ne sont pas les plus dynamiques et les plus attractives de France, il faut le reconnaître, il faut donc moins raisonner en relation de chaque ville avec Paris ou avec Lyon qu'en termes de réseau local, de mutualisation et de complémentarité. Il faut exister et attirer ensemble avec une offre qui soit

construite et portée par tous. Je voudrais citer un exemple de ce fait qui est celui de La Bretagne. La cohérence propre des acteurs bretons qui ont su, en effet, vouloir porter un projet territorial avec le TGV Bretagne-Pays de Loire, a été un élément important qui fait qu'en programmation ce TGV est allé plus vite que ce qu'il était prévu, mais cette cohérence territoriale était quelque chose de particulièrement important.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci infiniment pour cet exposé. D'ailleurs, vous avez introduit votre successeur, Monsieur Heyer, qui est le Président de l'Association Invest In Reims, un exemple vraiment intéressant d'aménagement du territoire lié à l'arrivée du TGV.

Jean-Yves HEYER, Directeur général Association Invest in Reims : Bonsoir. Je ne suis pas président, je suis le Directeur général d'Invest in Reims. J'ai 6 minutes pour vous présenter un exemple de stratégie et d'actions mises en œuvre par une ville et une agglomération, Reims, qui est un peu similaire à Clermont.

Reims, c'est 180 000 habitants dans une aire urbaine de 300 000 et une métropole à une heure – le président Souchon me disait que c'était entre 600 et 700 000 – à Reims, c'est 740 000 habitants. Donc, c'est en effet, un exemple qui peut être intéressant pour vous. Vous voyez que nous avons des ambassadrices de charme qui font notre campagne.

D'abord, on avait une problématique à résoudre :

- 1/*Rentabiliser un investissement* : le TGV coûte de l'argent et cela a coûté aux collectivités locales de Reims 100 millions d'euros. L'idée était, bien entendu, de rentabiliser le plus rapidement possible cet investissement, d'où la création de notre agence, 4 ans avant l'arrivée du TGV (1 600 jours, exactement).
- 2/*Rassurer notre cible*, et vous verrez qu'il faut cibler pour avoir des résultats, suivant ce que vous ciblez, les actions ne sont pas les mêmes.
- 3/*Se démarquer par rapport à la concurrence*. Comme le disait le représentant de la DATAR, vous ne serez pas seuls demain avec le TGV. Il y a énormément de villes qui ont le TGV, donc il faut pouvoir se démarquer.
- 4/*Mesurer l'impact du TGV*, c'est d'abord se fixer des objectifs mesurables. Nous nous sommes fixé un objectif de, chaque année, favoriser la création de 500 nouveaux emplois.

Notre agence a été créée 1 600 jours avant l'arrivée du TGV. Nous sommes sept personnes avec deux missions :

- ✓ Une mission de prospection, aller chercher les entreprises à l'extérieur. Vous avez un comité d'expansion au niveau du Puy-de-Dôme, ce sont nos homologues
- ✓ Le développement de l'innovation.

Notre financement est assuré à 60 % par la ville et l'agglomération, et à 40 % par la Chambre de commerce. Un budget de 1,3 million, 7 personnes.

Vous rappeler que notre territoire n'est pas forcément attractif : On voit qu'en France le littoral attire énormément de population de familles et de population active. Cette carte a été diffusée il y a trois mois, et plus vous allez dans le nord et dans l'est, plus c'est compliqué.

Faire du développement économique, on ne le fait jamais seul, on le fait toujours avec. Et cela, je vous ai mis une partie des acteurs avec lesquels nous travaillons pour favoriser l'implantation d'entreprises. Là aussi, croire que le TGV est suffisant est une erreur. Il faut travailler en réseau. Le réseau est indispensable pour demain réussir le développement économique.

Parmi les constats

Le marché d'implantations d'entreprises que nous recherchons pour rentabiliser ces investissements est un marché de niches : il y a environ 400 implantations par an sur la France.

Le développement économique ne se fait jamais seul, le littoral attire, donc l'héliotropisme et le grand large est un facteur fort et discriminant dans l'attractivité.

Les entreprises suivent les familles. Si vous n'êtes pas capables d'attirer des familles, vous n'attirez pas des entreprises. La première question que vous posera une entreprise n'est pas si vous avez un TGV ou si on peut facilement y aller, mais « demain, en m'installant chez vous, vais-je pouvoir recruter facilement ? » Vous aurez beau avoir un superbe TGV, si vous n'avez pas un bassin d'emploi dynamique, il ne vous servira à rien.

Le phénomène de tertiairisation : malheureusement, on perd chaque année entre 70 000 et 80 000 emplois dans l'industrie, et qui sont tout juste compensés par des emplois tertiaires.

On ne s'implante jamais par hasard sur un territoire, et nous devons déclencher des visites. On part de : 100 % des investisseurs ont visité un territoire qui est là très clairement une réalité.

Comment rendre un territoire attractif ?

- ✓ Il faut fêter sa cible, c'est-à-dire très clairement la cibler : recherchez-vous des familles ? Des entreprises ? Des touristes ? Des étudiants ? Suivant cette cible, les actions sont différentes :
- ✓ Il faut vilidifier – en clair, c'est l'acronyme de rendre visible, votre territoire, donc avoir une taille suffisante, plus de 500 000 habitants pour être visible.
- ✓ Il faut être lisible, c'est-à-dire avoir également très clairement un secteur d'activité sur lequel on va pouvoir vous identifier au niveau national et international.
- ✓ Se différencier par rapport à la concurrence.
- ✓ Développer la fierté : il faut bien entendu que les habitants soient fiers de leur territoire pour le faire savoir à l'extérieur.
- ✓ Et enfin, chiffrer votre objectif.

Sur les actions que nous avons menées, voilà la carte TGV, nous sommes maintenant à 4 h 30 de New York parce que Reims étant à 30 minutes de Roissy, vous pouvez prendre un vol Air France qui vous amène... cela marche bien entendu dans ce sens, c'est plus compliqué en sens inverse, mais à côté de cela, vous êtes visible sur les cartes nationales et européennes, pour pouvoir avoir accès rapidement à ce réseau TGV.

Sur la constitution de métropole, et je dirais que le TGV induit le phénomène de métropolisation. Si vous n'avez pas cette métropole, on pourrait mettre derrière Vichy et Clermont, vous êtes à peu près sur ce territoire à une heure autour de Reims, donc sur trois

départements et deux régions pour atteindre nos 740 000 et au quotidien vous avez des gens qui viennent travailler à Reims, se faire former à Reims, consommer à Reims, etc.

C'est également ce que l'on appelle « le baromètre de grues » : un investisseur, quand il rentre dans une ville compte le nombre de grues. Une ville qui n'a pas de grues est une ville qui n'a pas de projets et un investisseur ne souhaite surtout pas investir dans une ville qui ne croit pas dans son avenir. Là aussi, si vous n'avez que le TGV et que vous n'investissez pas derrière, vous galvaudez une chance. Donc, c'est 3 milliards d'euros d'investissements qui ont été programmés jusqu'en 2014 à Reims, et c'est 30 grues qui sont encore présentes à Reims, avec un tramway, un nouveau CHU, et d'autres projets.

C'est bien entendu développer une offre foncière. Si vous n'avez pas de foncier, vous ne pouvez pas installer des entreprises. C'est 1 000 ha de foncier qui ont été également identifiés et en cours d'aménagement.

C'est également l'impérieuse nécessité d'avoir de l'immobilier. Si vous n'avez pas d'immobilier, comment installer des entreprises ? Nous étions présents la semaine dernière à Paris aussi pour aller chercher des investisseurs comme Lazard, Polygone, l'Acara, Norev, etc.

C'est bien entendu faire du marketing territorial : c'est notre métier d'aller vendre le territoire Rémois à l'extérieur au travers de consultants, salons. On anime des réseaux et on organise des événements. C'est au total 60 000 entreprises contactées et en moyenne, il faut contacter 650 entreprises pour en installer une. Vous voyez que là aussi le travail est long.

Nous avons développé des concepts comme celui d'ambassadeur, et faire des Rémois et des chefs d'entreprises Rémois des ambassadeurs nous permettant de nous mettre en contact avec des entreprises.

Là, vous avez la plus belle bibliothèque universitaire dicit Richard Descoings, Directeur de Sciences Po, Paris, puisque pour fixer des familles, nous sommes allés chercher des écoles. Une famille qui reste 10 ans sur un territoire, après elle ne bouge plus. Pour éviter de la faire bouger, il faut lui proposer des écoles pour leurs enfants. Nous sommes allés chercher depuis l'arrivée du TGV, Sciences Po Paris qui a ouvert le plus grand établissement en province avec 1 800 étudiants, et tous parlant la langue anglaise ; École Centrale Paris et AgroParis Tech sont nos pôles de compétitivité dans les agro-ressources, et également Supinfo, dans le domaine de l'informatique.

Voilà nos différents ambassadeurs : École Centrale, le président de la SNCF, Ryanair qui est venu également s'implanter. Le TGV peut faire venir des avions, ce n'est pas antinomique. Les présidents de GDF Suez et d'EDF, le président d'Alstom – qui a fabriqué le TGV – Nicole Notat qui a l'énorme qualité d'être une Marnaise, comme le président d'ailleurs de PSA, Sodexo, qui a implanté un site de production, Saint-Gobain qui a plus de 2 000 emplois à Reims, le président de BBCE. Bref, au total, on a 200 ambassadeurs qui vantent gracieusement les mérites de Reims et qui pèsent plus de 600 milliards. Barak Obama – mais c'est une photo montage – puisqu'il y a un ancêtre qui est né à Reims en 1415, et donc, 19 générations après, il a un président dans sa famille, mais le président Barak Obama nous a répondu qu'un président en exercice ne pouvait pas faire une campagne de communication, donc il faudra attendre la fin de son second mandat. C'est ce qu'il nous a dit ! On a également communiqué sur Canal +, il faut se faire connaître, le TGV n'est pas suffisant. On a fait une grande campagne de notoriété sur Canal. On est la première agglomération gastronomique de France, le directeur du Gault et Millau le dit très bien : on mange très bien, je suis persuadé qu'on mange très bien également à Clermont-Ferrand, mais c'est le cas déjà à Reims. Le TGV vous amènera énormément de notoriété, vous ferez souvent la une, et en termes de retombées presse, c'est assez impressionnant, puisque nous avons 5 millions d'euros d'équivalent en valeur publicitaire, c'est-à-dire que cela ne nous a rien coûté, mais simplement, on a parlé de Reims dans la presse ou les médias aussi bien radio que télévision.

Bilan

- 60 000 entreprises contactées, 98 simplement installées, mais c'est d'ores et déjà 4 250 emplois annoncés, donc nous avons multiplié par dix le nombre de créations d'emploi avant et après le TGV.
- 147 000 m² commercialisés
- C'est d'ores et déjà 264 millions d'euros de flux financiers. Souvenez-vous, cela nous a coûté 100 millions d'euros payés par les collectivités, et d'ores et déjà les entreprises ont payé des salaires, ont investi, ont payé des loyers, ont payé de la fiscalité. On a, quatre ans après l'arrivée du TGV, d'ores et déjà 264 millions d'euros réalisés.

Pas de subventions publiques à Reims, la DATAR estime que nous sommes riches, donc il n'y a pas de subventions publiques, nous pouvons verser aux entreprises, donc il y a un effet de levier de 25 : un euro investi dans notre agence, c'est 25 euros injectés dans l'économie locale.

Au niveau des entreprises, des secteurs d'activités qui sont tertiaires à 94 %, donc 6 % d'industries : finances, services aux entreprises, informatique, relations clients, principalement.

Des implantations pas uniquement sur Reims ou dans l'agglomération, mais également à l'extérieur, donc l'équivalent de Vichy où l'on a installé des sociétés à l'extérieur. Pourquoi ? Parce que nous sommes plus chers qu'à Chalon, par exemple, et donc Clermont est plus cher que Vichy, je suppose. Par contre, Reims est beaucoup plus visible que Chalon, et donc nous pouvons attirer grâce au TGV, mais grâce au Conseil régional de Champagne-Ardenne qui a développé une offre TER très importante qui permet ensuite de bénéficier de cette attractivité pour que les entreprises puissent facilement se déplacer en étoile.

Jusqu'en 2002, vous voyez les créations d'emploi exogènes à Reims, donc notre création en 2003, donc 4 ans avant, et on voit l'impact du TGV dès 2005, donc deux ans avant l'arrivée du TGV. En clair, quand les entreprises ont pu voir déjà les travaux lancés, ils ont pris confiance de cela, parce que le TGV, on en parle pendant 20 ans, on travaille dessus pendant 10 ans, et c'est long. Une fois que l'on commence à voir les travaux, l'impact est très fort. On voit que l'on a multiplié par 10 les créations d'emploi exogènes, ce qui est très important.

Les bilans et les derniers messages que je pourrais vous faire passer est que :

- le TGV rend inéluctable le phénomène de métropolisation. Il est clair que vous allez travailler sur un territoire économique pertinent ;
- le TGV est un critère rassurant, nécessaire, mais en aucune façon suffisant. Vous devez travailler et investir, notamment répondre aux 40 questions que se posent un chef d'entreprise, à commencer par le bassin d'emploi ;
- Le TGV vous positionne en ligue 1 – ici, on dirait dans le Top 14 –, mais vous n'êtes pas seuls, la concurrence est très forte et cela ne vous garantit en aucune façon que vous serez champion ou que vous pourrez porter le Bouclier de Brennus. Il faudra travailler et c'est ce que j'ai appelé « vilidifier » votre produit, le rendre visible, lisible, différent et fier. Donc, il y a énormément d'investissements à faire, et bien entendu, sans portage politique vous ne pourrez rien faire.

Je terminerai par ce que disait Jacques Rogge qui est le Président du Comité International Olympique : je vous ai parlé de beaucoup d'investissements, mais heureusement derrière, c'est la qualité des hommes qui fait la différence. Je suis persuadé que les Auvergnats sont

des gens très accueillants et c'est ce qui fera véritablement à offre égale, puisque vous serez en concurrence avec d'autres villes TGV, qui pourra faire la différence.

Désolé pour le retard !

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci infiniment pour ce topo extrêmement intéressant. Effectivement, peut-être que les autres intervenants jetteront un petit coup d'œil sur le chronomètre qui est devant eux pour éviter de trop grands débordements.

Monsieur le Président, René Souchon, si vous voulez bien.

René SOUCHON, Président du Conseil Régional d'Auvergne : Je voudrais d'abord vous saluer toutes et tous, et me réjouir de l'engouement pour ce débat public et me réjouir de cette première partie extrêmement enrichissante, parce que l'on parle vraiment d'aménagement du territoire. Merci au Président de la Commission et aux membres de la Commission de me donner l'occasion de témoigner, en termes d'aménagement du territoire, de l'importance de cette LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Je baserai ma présentation sur plusieurs diapositives que je vous propose de laisser à la disposition de la Commission et qui figureront sur le site internet de la région.

Permettez-moi tout d'abord d'évoquer, sur *une première diapositive*, l'importance du développement de l'attractivité du territoire auvergnat.

L'Auvergne doit renforcer son attractivité, c'est même le cœur de nos préoccupations. Depuis plusieurs années nous essayons d'attirer de nouvelles populations, jeunes de préférence, et pour cela il faut améliorer l'image, l'attractivité. L'Auvergne doit renouer avec la croissance démographique et développer son tissu industriel. L'Auvergne doit aussi conforter le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise, en synergie avec la région lyonnaise, avec laquelle les relations sont très prometteuses pour les secteurs de la recherche, pour les secteurs de la santé, pour les secteurs de l'agroalimentaire.

La deuxième diapositive illustre l'indispensable connexion au réseau LGV de trois métropoles : Orléans, Clermont-Ferrand-Vichy, parce que c'est une aire urbaine qui prend de plus de plus de consistance, Lyon-Saint-Etienne. Je rappelle que la dénomination même de ligne à grande vitesse est explicite : on parle bien – c'est dans la loi – du Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. La ligne grande vitesse doit donc impérativement relier efficacement ces trois agglomérations pour que leur attractivité démographique et économique se développe.

La carte qui vous est présentée démontre de manière très claire où se trouve le potentiel de la ligne à grande vitesse. Vous voyez là les populations et les CFM, c'est-à-dire les cadres à fonction métropolitaine qui sont mobilisés ou mobilisables sur Orléans, sur Clermont, sur Lyon-Saint-Etienne.

La diapositive numéro 3 est tout à fait fondamentale. Les histogrammes présentés sont issus des études de Réseau Ferré de France, type CETEC – je les ai prises... J'espère que vous rappelez les études que vous avez faites ! – Ils précisent les flux actuels de voyageurs, tout mode de transport, depuis les principales agglomérations auvergnates impactées par la ligne à grande vitesse vers les différentes zones du territoire national.

Ces données sont extrêmement intéressantes, parce qu'elles démontrent que les flux à destination de Rhône-Alpes, hors la Loire, sont pour les agglomérations auvergnates aussi importants, voire plus importants que les flux vers l'Île-de-France. C'est une donnée que l'on

n'a pas forcément. Il faut intégrer cela. On parle toujours de Paris, il faut que l'on parle de plus en plus de Lyon et d'autres zones, et notamment les flux vers le Sud-Ouest et la Méditerranée qui sont de plus en plus significatifs. Vous pourrez retrouver sur le site internet de RFF et celui de la Région ces éléments qui sont tout à fait fondamentaux.

Une bonne accessibilité de l'Auvergne vers l'ensemble de ces destinations est tout à fait essentielle, et donc nous devons arrêter de ne regarder que vers Paris. Cela rejoint d'ailleurs des débats des intervenants précédents.

La diapositive numéro 4 illustre pour nous l'enjeu de connecter l'Auvergne à Rhône-Alpes – je viens d'insister sur ce point – ; or cette connexion est impossible correctement avec la variante Mâcon. Seules les variantes Sud dans leur ensemble, garantissent cette possibilité, mais de façon très inégale. C'est le tracé le plus à l'ouest et le plus au sud possible qui rapproche au mieux les deux villes, Clermont-Lyon, et assure la faisabilité d'une liaison à grande vitesse entre la grande métropole lyonnaise et Clermont-Ferrand, pour laquelle Réseau Ferré de France prévoit dans son dossier 8 aller-retour par jour. C'est là une réalité géographique. À ce stade, d'ailleurs, rien ne permet de connaître quelle sera la réalité de l'exploitation commerciale d'une telle liaison, d'autant plus que d'autres sociétés bien sûr pourront exploiter celle-ci à l'horizon 2025. N'oublions pas que la SNCF n'est qu'un exploitant parmi d'autres possibles, et des trains du type TER grande vitesse pourraient circuler entre Clermont-Ferrand et Lyon selon un modèle économique qui n'existe pas encore, mais qui reste à définir et sur lequel il faudra travailler. La réalité de 2025, en termes de matériel d'Autorité de Gestion, ne sera pas la réalité d'aujourd'hui. Nous devons penser à cela.

Quoi qu'il en soit, le développement régulier des échanges entre Clermont et Lyon doit nous conforter dans la perception de l'importance d'une relation grande vitesse entre les deux villes.

La carte présentée sur la *vue numéro 5* (c'est dommage que le chronomètre là aussi enlève une partie de l'enjeu crucial numéro 2, le chronomètre est parti) démontre que le potentiel de chalandise de la Gare Nouvelle Auvergne telle qu'elle est prévue dans le scénario ouest-sud, est nettement supérieur au potentiel d'autres gares nouvelles, de Nevers en particulier. La carte délimite l'ensemble des territoires qui sont accessibles en moins de 45 minutes. La zone de chalandise de la Gare Nouvelle Auvergne englobe presque la globalité de la plaque urbaine clermontoise. Ce schéma est issu de l'étude CODE qui a été commanditée par la Région Auvergne, cofinancée par le département du Puy-de-Dôme et le département de l'Allier, et à laquelle nous avons associé la totalité des agglomérations de l'Auvergne dans son rendu.

Le potentiel de cette aire métropolitaine est de l'ordre de 600 000 personnes, dont 17 500 cadres de fonctions métropolitaines. En effet, ce sont les cadres de fonctions métropolitaines qui prennent le train à grande vitesse, ce n'est pas le citoyen moyen, ce sont ces cadres-là. Donc il faut les apprécier et cela a été fait.

À l'inverse, une Gare Nouvelle qui serait située plus au nord n'apporterait pas les mêmes avantages et risquerait de favoriser l'exclusion de l'ensemble de la plaque urbaine clermontoise, Clermont-Vichy. Le bassin de vie clermontois constitue un véritable pôle moteur métropolitain en développant des synergies avec l'agglomération lyonnaise.

Le schéma de la *diapositive numéro 6* précise les fonctionnalités essentielles offertes par la Gare Nouvelle Auvergne. La présence, en effet, d'une Gare Nouvelle Auvergne facilite les trajets vers Lyon par rabattement et doit compléter l'offre grande vitesse par des dessertes TER, je l'ai déjà un peu évoqué.

Pour toutes les villes auvergnates, cette gare offre des possibilités de dessertes supplémentaires au train direct Clermont-Lyon. Pour Moulins, par exemple, la Gare Nouvelle offre la meilleure liaison vers Lyon.

Dans la salle : C'est faux.

René SOUCHON : Le temps de trajet Moulins-Lyon serait d'environ 1 h 10. Je prie que l'on ne m'interrompt pas là-dessus. Ce que j'annonce c'est la réalité, je regrette, je dispose d'une lettre de Réseau Ferré de France dont je pourrais vous faire lecture.

La Gare Nouvelle Auvergne permet également un complément de dessertes par rapport aux dessertes offertes en gare de centre-ville, car de nombreux trains inter-secteurs province-province s'y arrêteront, par exemple, des trains Marseille-Nantes. La gare offre donc quotidiennement quatre dessertes complémentaires vers Paris pour Moulins, Vichy et Montluçon ; quatre dessertes complémentaires vers le Nord, Aéroport Charles de Gaulle, Lille et Bruxelles pour Moulins, Vichy et Montluçon, et deux pour Clermont ; sept dessertes complémentaires vers Lyon et le Sud-Est ; cinq dessertes complémentaires vers l'ouest, Nantes, Rennes.

La connectivité et l'ouverture géographique de l'ensemble des territoires auvergnats s'en trouveraient donc démultipliées.

La diapositive numéro 7 illustre les gains en termes de performance économique d'un tracé le plus à l'ouest et le plus au sud possible. Ces éléments sont issus de l'étude RFF, celle qui est laissée un peu discrètement sur internet. La LGV POCL doit desservir de manière efficace non seulement Clermont-Ferrand, mais aussi les trois principaux bassins de vie de l'Allier : Moulins, Montluçon, Vichy. Elle doit également desservir par rabattement TER l'ensemble des territoires auvergnats.

L'étude réalisée par Réseau Ferré de France, que j'ai demandée avec beaucoup de détermination et de force pendant des mois et que nous avons fini par obtenir, sur les performances économiques des territoires quantifie les impacts potentiels de la LGV sur l'aménagement de ces territoires. L'étude démontre que les gains d'accessibilité sont majeurs pour l'ensemble de l'Auvergne, mais également pour Orléans. La valeur ajoutée créée – un euro par actif – sur Moulins et sur Vichy, est beaucoup plus importante dans le cas du scénario Ouest-Sud que dans le cas du scénario Médian.

Cette étude confirme que la variété des destinations offertes par la Gare Nouvelle Auvergne favorise nettement les bassins de vie auvergnats : Moulins, Vichy, Clermont et Montluçon. On peut d'ailleurs remarquer que toutes les études complémentaires : celle commandée par Réseau Ferré de France, celle commandée par les Chambres de commerce et de l'industrie, et celle commandée par la Région Auvergne convergent toutes pour démontrer que le scénario Ouest-Sud est le plus performant en termes de retombées économiques.

Concernant l'environnement, *diapositive numéro 8*, à ce stade du projet, nous en sommes au niveau des scénarios de tracés. Les cartes qui ont été diffusées par Réseau Ferré de France n'ont pas de caractère définitif. En particulier, il doit être possible de minimiser les impacts en Sologne en étudiant plus finement les possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes et en particulier l'autoroute.

Le tracé définitif qui sera retenu peut et doit éviter la Forêt de Tronçais, bien sûr, qui constitue un site patrimonial et naturel majeur, et des scénarios de passages alternatifs doivent impérativement être étudiés. Il en est de même du vignoble de Saint-Pourçain qui doit être contourné sans doute par le sud. C'est le sens de la demande que j'ai formulée le 23 novembre à Réseau Ferré de France par un courrier que j'avais précédemment envoyé par

erreur au Président de la Commission Nationale du Débat Public, mais qui m'a réorienté vers Réseau Ferré de France.

Sur cette diapositive numéro 9, d'autres fonctionnalités propres à un scénario passant le plus au sud et le plus à l'ouest possible sont déterminantes. Avec ce scénario, la création d'un premier tronçon du barreau est-ouest sur plus de 200 km entre Lyon et les environs de Montluçon serait possible. Ce barreau ferroviaire est-ouest à grande vitesse est prévu par la Loi Grenelle. Il servira à terme à relier la façade atlantique, La Rochelle, Nantes et Bordeaux à Lyon via le Massif Central, en évitant la région parisienne.

Ce tronçon de 200 km de la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon pourra être complémentaire de la ligne Poitiers-Limoges et ceci en cohérence avec le projet Transline proposé par ALTRO. Il resterait ensuite à réaliser le dernier maillon de cet axe via un dernier tronçon Montluçon-Limoges via Guéret. Cette approche donnerait une dimension européenne au projet. La LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon serait un projet structurant de l'axe grande vitesse Europe du Nord-Méditerranée d'une part, et Europe de l'Est-Façade Atlantique et Péninsule Ibérique d'autre part. Le projet pourrait s'intégrer à ce que l'on appelle « Le corridor numéro 5 » de dimension européenne, Lisbonne-Kiev. Cette approche globale – et là, je me situe totalement dans la politique de cohésion européenne, donc cela s'appelle bien « approche globale » – qui assure la triple cohérence POCL, barreau est-ouest, réseau européen, est la seule à garantir un financement du projet par l'Union Européenne, ce qui est la clé pour assurer la faisabilité.

Comme l'a démontré – je m'approche de la fin, je suis un peu long, excusez-moi – le bureau d'étude CODE, la Gare Nouvelle pourrait devenir un futur pôle d'échanges majeur à l'échelle européenne, à l'intersection des flux nord-sud et est-ouest, ce que ne permettent pas les autres tracés. J'attire votre attention là-dessus : pour nous, c'est capital. L'Auvergne pourrait ainsi à l'avenir se trouver à la croisée de flux d'échanges majeurs et se repositionner dans une nouvelle dynamique d'envergure européenne.

Nous sommes donc à mi-parcours du débat public, je note avec satisfaction qu'une hypothèse de tracé le plus à l'ouest et le plus au sud possible reçoit de plus en plus de soutien, en tout cas au nombre de grandes régions, de grandes agglomérations. Avec les aménagements que j'ai demandés par courrier à Réseau Ferré de France sur le tracé Ouest-Sud, je sais que nous pourrions, nous pouvons obtenir un tracé fédérateur. Entre Ouest-Sud et Ouest, il y a une petite inflexion à faire, susceptible de recueillir le plus grand nombre d'adhésions, car il tiendra compte des inconvénients et des avantages des tracés Ouest-Sud et Ouest. Ce devrait être un tracé Ouest-Sud infléchi vers l'Est au niveau de Tronçais.

Pour conclure, et je ne ferai pas de commentaires, je propose de regarder le slide suivant : c'est ce que nous a proposé la SNCF ce matin. Je vous laisse le soin d'apprécier avec la carte de l'Auvergne combien ce tracé a d'importance pour l'aménagement du territoire auvergnat. On voudrait un tracé de déménagement du territoire auvergnat, on ne proposerait pas autre chose.

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci beaucoup, Monsieur le Président. J'aimerais signaler que les diaporamas qui ont été présentés seront dès demain matin sur le site de la Commission.

Monsieur Coffin, si vous voulez bien venir à votre tour.

Après, nous allons donc donner la parole à la salle pour une première tranche de débat et de questions.

Daniel COFFIN, Conseil Économique, Social et Environnemental d'Auvergne : Mesdames, Messieurs bonsoir. J'ai cru comprendre qu'il fallait faire vite !

Le Conseil économique et social d'Auvergne ne se risquera pas à une nouvelle définition de l'aménagement du territoire. Pour nous, c'est la prise en compte des réalités géographiques, démographiques et économiques, c'est l'héritage de l'histoire, petit à petit remis en cause par les logiques de compétitivité.

Des régions ont des handicaps naturels, comme les territoires de montagne ou de moyenne montagne. Cette situation doit-elle être pénalisante ? Au nom de quoi ces territoires devraient-ils supporter des inégalités croissantes d'accès aux services publics, services ou équipements de première nécessité comme l'éducation, la santé ou les transports ?

L'aménagement du territoire ne manque pourtant pas de documentation ni pour le définir ni pour le mettre en œuvre. En vrac, et la liste n'est pas exhaustive : schéma directeur des LGV, schéma de services, CIAT, SRAT, SRIT, SNIT, Prospectives, et j'en passe. Le DATAR d'ailleurs, concluait ainsi un de ses nombreux rapports : « *l'aménagement du territoire est un domaine où s'exerce pleinement la volonté politique.* »

Imaginons un court instant que les politiques successives à l'égard du Massif Central aient été placées sous la surveillance, par exemple, au hasard, d'une agence de notation auvergnate, elles seraient à coup sûr affublées non pas d'un triple A, mais plutôt d'un triple O. L'Auvergne et plus globalement le Massif Central ont été tenus à l'écart des grandes infrastructures de communication. Si le désenclavement routier a connu une évolution positive avec la croix autoroutière qui connaîtra son achèvement avec la réalisation du barreau de Balbigny, se pose encore la question du développement ferroviaire.

Avec le POCL, enfin l'Auvergne est concernée par un grand projet ferroviaire, mais à la marge, de façon insuffisante, à peine effleurée par la majorité des tracés et qui font de Clermont-Ferrand, de notre point de vue, un cul-de-sac ferroviaire. L'immense tache blanche n'a pas disparu, elle n'est qu'écornée. On aurait pu espérer un projet intégrant tous les départements de l'Auvergne, mais également ceux du Massif Central. Comment éviter l'éclatement du territoire central qui voit irrémédiablement l'est de la Haute-Loire tournée vers Saint-Étienne, le Cantal vers Toulouse, et retrouver une certaine cohésion territoriale ? Ne propose-t-on pas, par la famille des tracés Ouest et Ouest-Sud, de desservir Châteauroux, et par la même la Creuse, et même Limoges ? Pour avoir assisté à l'audience publique organisée à Guéret, les Creusois ont placé dans la réalisation du POCL tous leurs espoirs de développement et de desserte de leur territoire, et ce dans une unanimité inhabituelle, mais bien réelle. Là, oui, le projet répond à une logique cohérente d'aménagement du territoire, logique qui figurait déjà dans le schéma directeur des LGV en 1991 avec une branche limousine et une branche auvergnate.

Nous avons bien conscience que sans la nécessité de désaturer Paris-Lyon, aucun projet d'envergure n'aurait concerné l'Auvergne. Pourtant, n'y a-t-il pas urgence à corriger les erreurs du passé et, exercice peut-être encore plus prétentieux, sans se tromper ?

Quant au barreau est-ouest, la dernière version du SNIT en fait état en l'illustrant par une flèche est-ouest en grisé. Or, cette représentation très schématique, certes, remonte vers Nantes au point qu'elle n'atterrit pas en Aquitaine. Est-ce à dire que le barreau est-ouest, cher aux responsables d'ACSTRO que je salue, mais à d'autres également, ne prendrait pas en compte les énormes flux en provenance et à destination de l'Espagne et du Portugal ? C'est pourtant cela qui justifierait la réalisation d'une croix ferroviaire à vocation voyageurs et fret en Auvergne.

À ce sujet, il est regrettable une fois encore que la problématique du fret soit absente du projet POCL. Le SNIT, dans sa dernière version, soumise au CESE qui se prononcera en février, évalue le financement nécessaire à l'ensemble des projets à 245 milliards d'euros, mais reconnaît impossible la réalisation de l'ensemble dans les délais de 20 à 30 ans. Il y a fort à craindre que les 12 à 14 milliards du projet POCL, selon la version retenue, ne soient repoussés à une échéance très lointaine au regard des capacités contributives à la fois de l'État et des collectivités territoriales qui conditionneront leurs participations financières à la desserte correcte de leurs territoires.

Enfin, j'ai deux questions à poser à Monsieur Allary et je profite de participer à ce débat :

- Quelles lignes du réseau classique actuel subsisteront ? Et pour chaque scénario, la modernisation des lignes classiques utilisées par le TGV comprend-elle, avec l'électrification, la mise à double voie ? Quel serait – question importante – depuis la LGV le statut définitif de ces lignes ?
- Il a été abordé à Montluçon et vous êtes allé suggérer d'imaginer un cinquième scénario qui pourrait être le plus consensuel, notamment entre Moulins et Montluçon. Où en êtes-vous dans cette réflexion ?

Nous considérons par ailleurs qu'il y a lieu de privilégier l'utilisation des gares existantes qui garantissent de fait un maillage de qualité et une intermodalité efficace. Au cas où des impératifs techniques imposeraient la création d'une gare nouvelle, celle-ci devra être obligatoirement reliée au réseau secondaire ; mais se pose, d'ici l'arrivée du TGV, la question de l'amélioration de l'existant, les conditions actuelles de dessertes ne pouvant perdurer encore longtemps. Ce n'est pas le sujet de ce soir, mais c'est l'urgence.

J'aurais souhaité évoquer le contexte législatif dans lequel évolue le transport ferroviaire puisqu'il fait débat et c'est une question importante, mais je m'en tiendrais là. Voilà, Monsieur le Président, résumées, les réflexions et les questions qu'inspire le projet du LGV aux membres de la Commission que j'ai l'honneur d'animer.

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci infiniment, Monsieur Coffin. Peut-être que RFF souhaite apporter quelques commentaires à ces premières présentations, et ensuite la salle.

Thomas ALLARY : En essayant d'être court, je vais essayer de reprendre les différents points techniques qui ont pu être évoqués.

Peut-être reprendre la relation Clermont-Lyon, pour bien préciser que dans tous les scénarios on a bien une desserte possible entre Clermont et Lyon, qui est possible par les variantes par Roanne en 1 h 15 à 1 h 20, avec une hypothèse de fréquence quotidienne d'environ 8 aller-retour par jour. C'est quelque chose qui est vraiment présent dans tous les scénarios.

Une réaction, voire une question à Monsieur Souchon, sur les zones de chalandise des gares qui ont été identifiées. En première réaction ou en question, je ne sais pas, la zone de chalandise de la Gare Nouvelle Auvergne, comme elle était évoquée, nous semble intégrer le Clermont-Ferrand, en fait, la ville, l'agglomération de Clermont-Ferrand. Or, Clermont-Ferrand serait desservie dans les scénarios qui sont proposés au débat par des trains directs, donc du coup, intégrer cette zone de chalandise à la Gare Nouvelle, on n'a pas bien compris si cela devait se présenter comme un choix entre les deux gares. C'est quelque chose qui nous semble à interroger ou à débattre, en tout cas.

(Intervention hors micro.)

Oui, je suppose. De la même façon, la Gare Nouvelle Auvergne, dans le scénario Ouest-Sud toujours, était présentée comme pouvant permettre des relations, par exemple, entre Montluçon et Marseille. Ce genre de trajet serait plutôt prévu par Bourges. En fait, les correspondances pour Montluçon, elles sont très logiquement situées à Bourges, d'ailleurs quel que soit le scénario dans une logique ferroviaire de bout en bout. De la même façon, j'entendais que la gare favorisait des trajets, par exemple, de Clermont vers l'Ouest. C'est effectivement le cas dans le scénario Ouest-Sud, mais d'autres gares nouvelles permettent de le faire dans d'autres scénarios dans les mêmes temps de parcours et avec les mêmes fréquences. Ce n'est pas forcément des points discriminants entre scénarios, même si les qualités relevées de la gare étaient vraies en elles-mêmes.

Maintenant, peut-être un mot sur l'étude de valorisation, d'essai de quantification de l'impact de la ligne sur l'aménagement du territoire. Puisque le Président de Région Auvergne a bien voulu l'évoquer, on va en dire un mot, parce qu'effectivement, on ne pouvait pas dans l'introduction, dans le temps.

Il faut bien voir – cela a été dit plusieurs fois – la ligne à grande vitesse en elle-même n'aménage pas le territoire, elle est un outil au service de l'aménagement du territoire. Du coup, on a toujours une approche assez qualitative de l'aménagement du territoire par les infrastructures et il n'existe pas de méthode de quantification de cet « impact » ou de ce bénéfice. Comme cela nous a effectivement été demandé plusieurs fois, on a essayé d'adapter une méthode qui est une méthode routière urbaine, à la base. On a essayé de l'adapter au ferroviaire, on l'a complexifiée un petit peu. Que dit-elle ?

L'approche socioéconomique classique, on allait de A à B en 40 minutes avec, par exemple, avec un TGV on va y aller en 30 minutes, autrement dit on gagne 10 minutes pour aller au travail ou ailleurs, et on valorise ce temps gagné de 10 minutes. C'est habituellement ce qui est fait dans les études dites socioéconomiques des projets d'infrastructures.

Là, c'est une approche différente, c'est une approche qui dit : on va toujours se déplacer en 40 minutes, le voyageur utilise le gain technologique, quelque part, non pas pour mettre moins de temps pour aller au même endroit, mais pour aller plus loin. Donc, il va toujours utiliser son temps de 40 minutes, mais il va aller à un point qui est plus loin. Donc, en allant plus loin, en pouvant aller plus loin, il va avoir accès à plus d'emploi, à plus d'activités commerciales, à plus d'activités touristiques. On dit qu'il élargit son univers de choix. Autrement dit, il augmente l'accessibilité vue depuis chaque territoire. C'est ces nouvelles perspectives d'emploi, d'activités commerciales, d'activités touristiques, qui sont valorisées dans cette méthode. C'est ce que l'on a essayé de faire sur le projet, en l'appliquant à POCL.

Qu'est-ce que ça donne ? Cela donne déjà des ordres de grandeur de ce que l'on appelle « création de valeur », on le verra peut-être dans un tableau après, qui à ce stade, nous, on les dit « équivalent ». Vous verrez qu'il y a quelques différences, mais compte tenu du très peu de recul que l'on a sur cette méthode vu qu'on est les premiers, un, à la créer, deux, à la mettre en œuvre, on estime qu'ils sont équivalents. Ce que l'on a regardé, c'est aussi la répartition de cette valeur créée, en l'occurrence par canton pour voir un peu la répartition territoriale. Là, on le voit dans le scénario Ouest-Sud, donc plus c'est rouge plus on a de création de valeur. Si on regarde sur un scénario Ouest, variante Roanne, à nouveau la masse globale est équivalente, mais on voit, si l'on compare les deux cartes, que la zone touchée est un petit peu plus large, autrement dit, cette création de valeur va être un petit peu plus répartie entre les différents territoires. Si l'on passe au scénario Médian, on a un petit peu la même idée, et le scénario Est également.

J'ai dit que la valeur totale était identique, et il a été souligné tout à l'heure que ces gains ramenaient à l'actif, ramenaient à une personne, en fait.

Premier point : nous, compte tenu du degré d'incertitude que l'on a encore sur cette méthode, on estime que cela devient un degré trop fin d'analyse pour réellement représentatif. On n'est pas certain que cela ait un sens très précis. Ceci dit, si on le regarde, il a été souligné tout à l'heure, et c'est vrai, que pour les villes d'Auvergne, en particulier dans scénario Ouest-Sud, ces valeurs pouvaient être supérieures. Par contre, nous, Réseau Ferré de France, c'est bien l'ensemble du projet qui nous intéresse, donc l'ensemble des villes et en fait la valeur globale est similaire parce que quand ça monte pour les villes auvergnates dans certains scénarios, ça va baisser pour d'autres villes. Si je prends des exemples un peu extrêmes, on va voir que par exemple pour Vichy, entre Ouest-Sud et Médian, c'est divisé à peu près par 2 avec une valeur en plus assez forte, donc qui diminue de 613 à 306, et dans le même temps, pour Nevers, ça va passer de 12 à 286. On a vraiment des écarts entre scénarios, à nouveau, qui là nous semblent peu significatifs à cette échelle-là, mais qui surtout, quand on les ramène au total, montrent que c'est relativement équivalent entre scénarios.

On n'est pas tout à fait dans la thématique de l'environnement, mais je rebondis sur les propos quand même. Il est évoqué le jumelage en Sologne.

Juste un mot pour dire que les scénarios qui passent dans l'option de passage qui traverse la Sologne, ils sont effectivement pensés dans une optique de jumelage. Il est impensable de traverser la Sologne ailleurs que dans le corridor existant. Ce qui a toujours été dit jusqu'à maintenant, c'est que ce jumelage, si on sait le faire, n'est pas si facile que cela techniquement, et comme il n'est pas si facile que ça techniquement, son avantage supposé en termes environnemental par rapport à un scénario qui passe en dehors de la Sologne n'est pas automatique. C'est ce qui a été dit, mais évidemment, si on passe en Sologne, il n'est pas question d'imaginer autre chose qu'un jumelage le plus intelligent possible.

Je vais essayer d'aller très vite.

Bruno DE TRÉMIOLLES : S'il vous plait, oui. Le public s'impatiente.

Thomas ALLARY : Il y avait beaucoup de sujets évoqués. Je vais très, très vite.

Sur la forêt de Tronçais, puisque c'était une demande en particulier qui était faite...

Dans la salle : Non, on ne va pas recommencer...

Thomas ALLARY : Très bien.

Bruno DE TRÉMIOLLES : Je vais maintenant passer la parole à la salle, avec deux toutes petites remarques : pour permettre un maximum d'intervention, vous pouvez poser des questions par écrit, les hôtesses les prendront, les ramèneront en tribune, elles seront traitées ; la deuxième chose, je demanderai vraiment à ceux qui vont prendre la parole de respecter autant que faire se peut, et j'y veillerai, trois minutes d'intervention.

Qui pose la première question ?

Vraiment, trois minutes afin de pouvoir permettre au maximum de personnes...

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la Chambre de Commerce de Roanne : Je vous le promets. Je suis le président de la Chambre de commerce de Roanne. Je m'exprimerai en tant que consulaire, de Président de la Chambre de commerce de Roanne, mais aussi j'exprime une position que de nombreux consulaires, je le sais, partagent.

Je dirais des choses simples :

Les territoires fixent les populations, mais encore mieux s'ils arrivent à fixer les entreprises, j'en sais quelque chose. Je pense qu'à l'échelle des territoires, le premier point qu'on attend de l'aménagement du territoire pour cette infrastructure, c'est la capacité pour les entreprises d'atteindre plus de clients, de les atteindre mieux, également pour le réseau fournisseur.

Le deuxième point est la capacité d'attirer de nouveaux cadres, parce que je pense que dans un certain temps, il y aura les villes reliées par TGV, et les villes qui ne le sont pas, et c'est important.

Le troisième point est qu'il y a une attractivité globale qui se dégage avec une spirale vertueuse d'une telle implantation, et on peut espérer que les villes qui sont irriguées de cette manière auront des rebonds et des rebonds démographiques, des rebonds, cela a été évoqué tout à l'heure, dans tous les domaines, en matière d'habitat, en matière de locatif de qualité, en matière d'infrastructures sanitaires, en matière d'infrastructures d'enseignements, bref, cela sera à la condition qu'il y ait une gouvernance globale, bonne, de la part des élus territoriaux, mais c'est souvent le cas, et je crois qu'il y a beaucoup d'espoirs qui sont permis.

Le deuxième point est une remarque qui n'engage que les consulaires que je sais du même avis, et moi-même, mais c'est très simple : dans l'épure, dans le schéma de ce projet, je pense que seul le projet qui arrivera à faire de l'aménagement du territoire, j'entends du projet POCL, c'est un projet en ligne suffisamment central pour irriguer 95 % ou 100 %, le maximum de territoires en leurs offrant véritablement un progrès en matière de temps de parcours vis-à-vis des pôles importants de populations qui constituent leurs clients, je parle au nom des entreprises, bien sûr la région parisienne et la région lyonnaise qui sont les deux bouts de ligne, mais au-delà, tout ce qu'elle permette d'atteindre.

Je me permettrais de terminer avec une dernière question – vous voyez, j'aurai tenu dans l'épure – : je dis qu'il faut quand même considérer, je ne trouve pas que cela soit inconvenant, la faisabilité économique du projet ; peut-être que les court-termistes – mais 12 milliards, ce n'est pas rien. Je dis que seul le projet qui sera capable de faire de l'aménagement du territoire c'est celui qui arrivera à se faire. Et dans les circonstances actuelles, je pense que ce sera celui qui devra être capable d'équilibrer une équation entre le kilométrage à faire, les temps de parcours à offrir et les flux de passagers à espérer. C'est cela le seul qui se fera. Et, malheureusement, que ça me plaise ou pas, ce serait pareil. Je pense que cela s'imposera à nous tous, et je crois que de ce côté-là, je pousse un modeste cri d'alarme – je n'ai de leçon à donner absolument à personne et je respecte complètement les élus auvergnats, pour lesquels, d'ailleurs je me suis bien battu, à ma manière, mais je dis simplement que je crois que l'on fait courir un vrai risque au projet dans l'état de disette financière qui est celle de l'État, si une dissension perdure trop longtemps et n'arrive à dégager un unisson, et je crains que l'on en fasse les frais.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur avec la petite barbe. J'avais oublié de dire de vous présenter parce que tous les propos tenus dans cette salle sont intégralement dans le verbatim, et s'il y en a qui ne souhaitent pas être filmés, faite le savoir.

Vous avez trois minutes, Monsieur.

Jean-Louis GERMOUTY, Cheminot retraité : Il y en aura de trop ! Actuellement, on parle beaucoup du projet de nouvelle LGV POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, mais à ma connaissance, personne ne parle du projet de nouvelle LGV LCOP, c'est-à-dire Lyon-Clermont-Orléans-Paris. Bien sûr cette inversion du sigle peut prêter à sourire, mais n'est pas totalement innocente. Parmi les divers scénarii proposés, seul le tronçon Lyon-Roanne fait l'unanimité parmi les responsables des milieux politiques, économiques, SNCF et RFF. Après, en direction de Paris, les tracés et les avis divergent très nettement.

Comme cette hypothétique LGV LCOP, sera réalisée probablement par étapes, à cause du problème de financement, ne serait-il pas judicieux de commencer par le tronçon Lyon-Roanne beaucoup moins compliqué que les travaux en région parisienne ?

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une autre question ?

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Merci. Bonsoir Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Laure Déroche, Maire de Roanne.

Je trouve cette réunion vraiment excessivement intéressante. On l'a dit depuis le début du débat, le projet POCL est un grand projet d'aménagement du territoire et l'aménagement du territoire est vraiment un des piliers, et l'on montre bien à travers cet aménagement du territoire l'opportunité d'un tel projet. En tant qu'élue locale, je ne peux que me réjouir de la réunion de ce soir.

On voit bien que ce ne sont pas que des mots à travers les différents exposés qu'il y a eu depuis le début de la soirée, mais c'est vraiment l'aménagement du territoire, c'est vraiment apporter plus de services à nos territoires en transformant un simple tuyau, certes utile pour la longue distance avec une bonne irrigation des territoires proches.

Vous n'allez pas être surpris que je vous parle bien sûr ce soir de Roanne. Effectivement, de nombreux territoires se prononcent pour la variante Sud. Thomas Allary a précisé dans la conférence de presse de cette semaine qu'il était nécessaire d'argumenter sur les fonctionnalités, pas seulement d'être sur la mobilisation – l'un n'empêche d'ailleurs pas l'autre – donc une nouvelle fois, je souhaite redire que la variante Roanne permet de répondre à de nouvelles fonctionnalités, contrairement à la variante de Clermont... bien sûr, Mâcon – lapsus non révélateur, Cher René ! – Depuis le début du débat nous portons ce message sur les nouvelles fonctionnalités par Roanne, bien sûr, la desserte de Roanne, mais aussi à terme la desserte de Saint-Étienne, l'ouverture de Lyon et de la région Rhône-Alpes sur l'ouest, en favorisant le lien entre Clermont et Lyon, et puis le sud Saône-et-Loire qui s'est dit très intéressé par cette desserte par Roanne.

On l'a vu la semaine dernière, lors de la réunion à Villefranche, l'amélioration des lignes existantes ne répond pas aux enjeux de desserte rapide entre les collectivités, y compris l'amélioration ces dernières années sur le Clermont-Lyon depuis les années 2000. Aujourd'hui, on est à un temps de parcours à 2 h 18, et dans les études menées par RFF, on voit, pour gagner quelques minutes, on est quasiment à 200 millions d'euros d'investissement, donc on n'est absolument pas compétitifs par rapport à la voiture, cela a été dit tout à l'heure avec l'ouverture du maillon Balbigny et Lyon. La voiture restera compétitive et quand on parle d'enjeu de développement durable, je pense que c'est important à prendre en compte.

Bruno DE TRÉMIOLLES : Madame le Maire, vous êtes à 3 minutes !

Laure DÉROCHE : Je termine rapidement. Dans sa présentation, RFF a dit qu'il s'agissait aussi d'aménager le territoire européen ; tout à l'heure, René Souchon l'a bien démontré. À ce niveau-là, dans votre dossier du Maître d'Ouvrage, je trouve que ce n'est pas suffisamment argumenté et pris en compte puisque l'on ne parle pas suffisamment du raccordement direct entre POCL et l'interconnexion Sud-Ile-de-France, aucune référence au barreau est-ouest, l'option d'une gare à Orly est finalement présentée de façon pas très enthousiaste, alors qu'on envisage sans nuance ni analyse forcément approfondie des arrêts de POCL à Brétigny, Juvisy, Lieusaint, et je voudrais, ici, marquer mon attachement à ce que POCL soit vraiment et s'inscrive bien dans un projet d'envergure réellement européenne et qu'on en fasse aussi la promotion dans nos réunions.

Bruno DE TRÉMIOLLES : Je vous remercie beaucoup.

Laure DÉROCHE : Question à RFF : qu'allez-vous mettre en avant pour défendre le fait que ce projet soit vraiment un projet européen pour préparer l'avenir et aussi rechercher des financements quand on en sera là ?

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une autre question avant de donner la parole à RFF.

Martine GRIVOT, Deuxième Maire Adjointe de la ville d'Orléans : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Depuis l'ouverture du débat public, les élus d'Orléans se mobilisent pour rappeler l'enjeu fondamental du projet de ligne grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Au-delà du doublement de la ligne actuelle, Paris-Lyon, POCL doit être considéré d'abord et avant tout comme un projet d'aménagement du territoire. C'est la volonté du législateur et c'est la volonté des collectivités locales. Or, chacun d'entre nous l'aura compris, RFF et la SNCF soutiennent le scénario Médian car celui-ci est censé générer un important report modal vers le fer. Au-delà ces prévisions que nous contestons, le choix de RFF et de la SNCF est clair. Ce n'est pas celui de l'aménagement du territoire, ce n'est pas celui qui permet d'assurer une desserte de qualité des villes du grand centre, et ce n'est pas celui qui offre la meilleure complémentarité avec les lignes existantes ou en projet.

Ce que je viens de dire à l'instant, une très grande majorité des représentants des territoires le partage en défendant la famille de scénarios Ouest, seule à même de répondre aux enjeux cruciaux d'aménagement du territoire.

RFF nous dit pourtant que les différents scénarios sont relativement équivalents en matière d'aménagement du territoire. À cet égard, j'aurais deux questions précises à poser :

Dans le scénario Médian, si la LGV s'arrête à Orléans et à Bourges, elle n'y passe pas. Un barreau de raccordement de 50 km est donc nécessaire pour relier Orléans à la LGV. Dès lors, il y a un risque réel que les exploitants de la LGV estiment que ces barreaux affectent la rentabilité de la ligne et réduisent le nombre de trains s'arrêtant à Orléans et Bourges au profit de trains directs entre Paris et Lyon. Auquel cas, la LGV POCL perdrait totalement sa dimension territoriale.

Monsieur Allary, pourrait-il nous donner des éléments tangibles de nature à apaiser nos craintes sur ce point ?

Par ailleurs, s'agissant des deux moteurs socioéconomiques du projet, le moteur Sud-Est et le moteur territoire, je suis extrêmement surprise de constater que RFF estime que ce dernier est quasiment équivalent dans les quatre scénarios. En effet, dans la famille des scénarios Ouest, la LGV traverserait des territoires bien plus peuplés que dans les scénarios Est et Médian, et bénéficierait ainsi d'un potentiel d'utilisateurs supérieur.

Quelle est la méthodologie qui a été utilisée pour parvenir à ce résultat dont beaucoup de représentants des territoires doutent de la pertinence ?

Voilà deux questions qui peuvent avoir l'air technique, mais qui doivent donner lieu à une réponse enfin précise pour que chacun puisse se prononcer en toute connaissance de cause.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Bruno DE TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary, souhaitez-vous répondre maintenant ?

Thomas ALLARY : Oui. Un mot sur le volet européen en réponse à Laure Déroche, pour bien lui dire que j'ai noté que ce n'était peut-être pas assez argumenté dans le dossier du Maître d'Ouvrage, donc on affinera l'argumentation si le projet doit se poursuivre de façon effectivement à pouvoir obtenir éventuellement un jour des financements européens, mais on a vu tout à l'heure sur les cartes qu'on est au cœur du réseau et que quand on a des services possibles de Roissy, Lille d'un côté, jusqu'au Sud-Est de l'autre côté et évidemment au-delà et Espagne ou Italie, on est clairement dans un projet européen.

Un mot extrêmement rapide pour ce qui a été évoqué par contre sur dessertes possibles en Ile-de-France.

On est sur deux problématiques différentes. L'option d'Orly n'est effectivement ni mise en avant, ni pas mise en avant. Elle a des coûts financiers en particulier, elle apporte des voyageurs potentiels en correspondance avec d'autres TGV et avec les avions, mais en nombre moindre que dans d'autres gares du même type en Ile-de-France, 500 000 voyageurs, contre 4 millions à Roissy, par exemple aujourd'hui. Ce sont des ordres de grandeur, et là on attend clairement les enseignements du débat pour savoir ce qu'il faut en penser et si on doit intégrer cette option ou non.

Les éventualités d'arrêts que vous soulignez à Brétigny, à Lieusaint ou Juvisy, étaient des opportunités d'arrêts de trains province-province, donc c'est une dizaine de trains par jour, dans des gares existantes. On n'est pas du tout sur la même problématique, on est clairement sur de l'aménagement du territoire sud-francilien et de nouvelles dessertes en gares existantes, on n'est pas du tout sur une problématique de correspondances ou de lien avec des aéroports pour ouvrir sur l'Europe. Ce sont deux points bien différents.

Je crois entendre un éventuel soutien de RFF à un scénario. Je le répète extrêmement fort, extrêmement précisément : RFF n'a fait aucun choix, RFF ne soutient aucun scénario, RFF a réalisé des études et les expose. On est là pour en débattre.

Pour pouvoir débattre de quelque chose, il faut bien que nous, nous proposons des choses. Donc, nous proposons des scénarios qui explorent le plus possible le champ des possibles pour répondre à tous les enjeux aux quatre objectifs que l'on a vu tout à l'heure, et on les caractérise par des éléments. Il y a des éléments qui sont quantitatifs, ceux-là sont faciles à montrer dans un tableau ; il y a des éléments beaucoup plus qualitatifs, l'aménagement du territoire on en parle aujourd'hui, là c'est nettement moins facile à mettre dans un tableau, et on a effectivement énormément besoin du débat pour pouvoir approfondir, nourrir notre décision. On a déjà entendu des choses, je tiens à le souligner, depuis le début du débat, qui nous permettent d'approfondir les choses et de commencer à voir ce que l'on pourrait faire ultérieurement. J'entendais parler tout à l'heure de cinquième scénario, on a des demandes qui viennent et que l'on essaie d'intégrer au maximum. Il y avait la finaçabilité, on a donné des éléments complémentaires à la réunion thématique d'Orléans. Il y a avait la quantification de l'aménagement du territoire, on a transmis il y a quelques jours à la Commission un complément d'étude sur cette quantification d'aménagement du territoire. Il y a la desserte de la Creuse : on va bientôt transmettre à la Commission des chiffres sur le trafic potentiel pour desservir la souterraine. On a entendu tout à l'heure des choses sur la forêt de Tronçais, on va essayer d'y répondre. Il y avait eu des demandes à Montluçon : sait-on améliorer certains scénarios pour peut-être améliorer le temps de parcours dans les scénarios Ouest ou Médian en particulier, de Montluçon, etc.

Donc on essaie de faire progresser les éléments qui l'on met à disposition du public, et ce n'est qu'une fois que l'on aura pu éclairer tout cela, pu l'approfondir, pu en discuter d'ici la fin

du débat, à l'issue du débat et au-delà nous pourrions prendre une décision. Vraiment, aujourd'hui, il n'y a aucune décision de prise pour RFF.

Pour répondre très précisément aux deux questions qui étaient posées sur le scénario Médian.

Avec un barreau de raccordement à Orléans en particulier, il existerait un risque que l'exploitant ne fasse plus circuler les trains. En fait, on voyait tout à l'heure sur le schéma de desserte que les trains qui vont en particulier de Paris à Orléans ne sont pas les mêmes que ceux qui vont de Paris à Lyon. Et ils iront toujours à Orléans, quel que soit le scénario parce que le potentiel de trafic existe. L'exploitant, la SNCF aujourd'hui, peut-être d'autres ultérieurement, se moquent totalement du tracé. Il se fiche de quel endroit il passe. L'exploitant regarde combien de temps il va mettre et si, du coup, le potentiel de trafic existe. Le potentiel de trafic d'Orléans, c'est le même quels que soient les scénarios. Qu'il y ait un barreau de raccordement ou que ce soit visuellement en tout cas un trajet en ligne droite, « ligne directe », l'exploitant aura le même intérêt et la même nécessité de faire circuler des trains.

Pourquoi le moteur, comme vous l'avez appelé et comme nous l'appelons effectivement, socioéconomique territoire ressort des études comme équivalent ?

Le moteur socioéconomique territoire, c'est la valeur créée par les nouvelles circulations, par les trajets TGV permis entre Paris, Lyon et les villes du grand centre de la France. Or, pour regarder le potentiel de trafic, et donc la valeur créée, c'est ce qui était évoqué tout à l'heure : moteur territoire équivalent d'un côté, moteur Sud-Est différent de l'autre entre scénarios. On regarde les temps de parcours qui sont permis par chaque scénario. On ne regarde pas le tracé. L'important n'est pas où passe le tracé, l'important est combien de temps va mettre le TGV pour aller d'un point A à un point B. Or, par exemple pour Clermont, quel que soit le tracé, quel que soit le scénario, le TGV met le même temps. Il met entre 1 h 55 et 2 h, 5 minutes d'écart à ce stade, on peut dire que c'est équivalent. Il met le même temps parce que des fois il va aller plus vite sur la ligne à grande vitesse, mais sur une distance plus longue, et d'autres fois il va aller moins vite sur la ligne existante, mais sur une distance moins longue. À la sortie, ça fait les mêmes temps de trajet, donc, même potentiel de trafic, même potentiel de train. Des fois, il y a des petits écarts entre scénarios, mais dans un scénario cela va faire diminuer une ville et monter une autre, et inversement, dans un autre scénario, cela va faire le même équilibre dans l'autre sens. Donc, résultat des courses, quand on agrège tout cela entre les villes du centre de la France, le total est globalement équivalent, parce que ce n'est pas le tracé qui crée la valeur socioéconomique. C'est le TGV qui va circuler et combien de personnes seront dans le TGV.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Nous allons reprendre une série de questions avant de redonner la parole aux intervenants.

Thierry BONHOURE, Secrétaire de l'Union Départementale CGT du Cantal : Merci. J'interviens ici pour rappeler que la région Auvergne ne se limite pas uniquement aux deux départements directement impactés par les projets de ligne à grande vitesse. Cela ne se limite pas, donc, au Puy-de-Dôme et à l'Allier, cela comprend aussi l'Auvergne, le Cantal et la Haute-Loire.

Vu du sud de l'Auvergne, quel que soit le tracé, ce qui nous importe le plus, c'est le temps qu'on va mettre, qu'on va pouvoir gagner, avec ce projet pour rejoindre les grandes agglomérations vers lesquelles on souhaiterait éventuellement se rendre, que ce soit Lyon ou l'Île-de-France.

Je dis cela pour montrer que l'intérêt, quand on parle d'aménagement du territoire, ce n'est pas seulement de se soucier de la liaison entre grandes métropoles, principalement Lyon,

Paris et Clermont-Ferrand qui voudrait devenir un pôle métropolitain, c'est aussi faire en sorte que le réseau ferroviaire puisse bien irriguer l'ensemble du territoire, que l'on donne accès à tous les citoyens. Dans le Cantal, on n'a pas envie de devenir des citoyens de seconde zone, ce que l'on est déjà malheureusement amplement du point de vue d'un certain nombre de critères, notamment la disparition d'un certain nombre de services publics. Il est donc extrêmement important que le projet soit accompagné par un développement et une amélioration de la desserte régionale par les TER qui permettront à tout le monde, à tous les citoyens de rejoindre l'accès au TGV.

À ce titre-là, je pense qu'il est extrêmement important que la région, dont Monsieur Souchon est présent ici, veille à ce que tous les territoires de l'Auvergne bénéficient effectivement de l'arrivée du TGV à Clermont-Ferrand. Quel que soit le scénario il y aura des TGV qui arriveront en gare de Clermont, et nous, ce que l'on souhaite, c'est pouvoir y avoir accès. Cela passe donc par un maintien des trains existants et si possible une amélioration des temps de parcours à l'intérieur de la région Auvergne. Or, malheureusement, malgré des travaux qui ont été engagés, qui ont coûté effectivement un certain nombre de millions d'euros, on s'aperçoit que jusqu'à présent les temps de parcours entre Aurillac et Clermont vont avoir tendance plutôt à se rallonger, malgré les travaux qui étaient extrêmement indispensables puisque sinon les trains auraient fini par ne plus pouvoir rouler. En passant, on perd quelques trains chaque semaine entre Aurillac et Clermont.

Je voulais amener un élément un petit peu différent de ce qui a été dit jusqu'à présent. Les zones qui vont être traversées par la ligne, les villes qui seront desservies, c'est important, mais il ne faut pas oublier que le but final de la construction d'une infrastructure qui va coûter des milliards d'euros, c'est bien de permettre à tout le monde d'avoir accès à ces services donnés par le TGV et que tous les territoires de l'Auvergne puissent en bénéficier.

Bruno de TRÉMIOLLES : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

Thierry BONHOURE : J'ai terminé.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

(Applaudissements.)

Pierre-André PERISSOL, Maire de Moulins : Merci. Pierre-André Périssol, maire de Moulins, mais ici militant pour que l'on ait une ligne à grande vitesse qui se fasse réellement et qui se fasse le plus vite possible chez nous, et notamment en Auvergne.

Le débat a bien évolué et il a fait émerger trois séries de données qui m'amènent à poser trois questions :

La première est la question du financement. On a vu qu'entre deux scénarios, par exemple, Médian, Ouest aussi, ou Est-Sud, il y aura à apporter par les collectivités plus de 1 milliard d'euros, dans un scénario de type Médian ; si c'était Ouest-Sud il faudrait un milliard de plus, y compris s'il y avait un financement de l'Union Européenne. Alors qu'il y aura une région de moins dans Ouest-Sud qui la Bourgogne, est-ce que les collectivités dans la collectivité auvergnate sont prêtes à apporter pour quatre régions un milliard de plus que ce qu'elles auront à faire autrement ?

La deuxième question est celle de l'environnement. On peut très bien dire que l'on va faire un tracé qui évite Tronçais, qui évite le vignoble de Saint-Pourçain après avoir évité la Sologne, avoir après... ce n'est pas vrai. Et il faut avoir le courage de dire si l'on pense réellement que l'on peut faire une ligne à grande vitesse dans le contexte aujourd'hui de sensibilisation de l'opinion à l'environnement, qui passe au cœur de la Forêt du Tronçais, du vignoble de Saint-Pourçain pour ce qui concerne notre région. Y croit-on vraiment ?

La troisième question est une question d'aménagement du territoire. Quand on entend aménagement du territoire dans certaines interventions, on a l'impression que c'est aménagement de son territoire. Pour moi, l'aménagement du territoire c'est l'aménagement des territoires, y compris le territoire moulois qui, c'est comme ça, est encore dans la région Auvergne. La question est que si nous n'avons pas d'union, cela a été très bien dit, si nous n'arrivions pas à trouver un compromis, il n'y aura pas de ligne à grande vitesse. Veut-on jouer chacun pour son TGV et à ce moment-là, quitte à ce que la ligne à grande vitesse ne soit pour personne ? Donc, tout le monde aujourd'hui est en train d'évoluer en disant voilà mon premier choix, mais voilà quel serait le deuxième choix. C'est le cas de la région Centre où j'entends un des deux scénarios à l'Ouest. C'est le cas de la Bourgogne qui accepte le scénario Médian ou le scénario Ouest. C'est le cas de Lyon et aujourd'hui, l'Auvergne est la dernière à n'avoir qu'un seul tracé en disant : c'est le mien et si c'est le mien, on ne peut pas trouver un compromis. Et si on ne trouve pas un compromis, nous n'aurons pas de ligne à grande vitesse.

(Commentaires dans la salle.)

Bruno de TRÉMIOLES : S'il vous plaît.

Pierre-André PERISSOL : Donc, j'attends quel est le deuxième choix. Quel est le deuxième choix de la région Auvergne, quitte à ce que l'on dise : il faut absolument que Clermont-Lyon soit 1 h 15, il faut absolument que Montluçon-Paris soit à 1 h 45, cela c'est faire un deuxième choix qui soit acceptable et là on peut trouver un compromis et à ce moment-là on trouvera un consensus et on aura la ligne à grande vitesse. Allons dans ce sens, travaillons en commun pour l'union et on aura la ligne à grande vitesse.

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLES : Nous allons reprendre maintenant le cycle des intervenants. Je vais demander à Monsieur le Maire, Serge Godard, de bien vouloir venir en tribune. Merci.

Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand : Je voudrais tout d'abord dire que c'est avec beaucoup de plaisir que je constate que ce débat d'une part est animé, et surtout que les acteurs sont nombreux à être venus s'exprimer ici à Clermont pour cette deuxième thématique, pour cette deuxième séance du débat national.

Je voudrais dire quelques mots sur la problématique qui nous unit à Lyon. Je voudrais insister particulièrement là-dessus parce que d'une manière plus générale, René Souchon a parfaitement exprimé ce que l'on ressent à la fois en Auvergne, mais aussi dans la métropole régionale.

Je voudrais d'abord dire quelques mots de la plaque urbaine clermontoise, et parler de son rôle dans l'aménagement du territoire. Cette plaque est une locomotive régionale qui a l'ambition de se développer et qui, avec les métropoles voisines, avec les villes voisines, a l'ambition de créer un véritable territoire métropolitain avec un réseau des villes auvergnates. Je pense qu'aussi la plaque urbaine clermontoise participe aujourd'hui, et d'ailleurs les Lyonnais s'en sont parfaitement rendu compte, du développement de Lyon. Les Lyonnais, le Maire de Lyon, Gérard Collomb, a récemment dit qu'il considérait que Clermont, la plaque urbaine clermontoise devait devenir l'équivalent de Grenoble. Je ne vais pas détailler le nombre de chercheurs – 5 à 6 000 chercheurs dans les laboratoires clermontois, des industries importantes, des laboratoires de recherche publics et privés importants – qui ont besoin pour leur développement maintenant d'être en relation non seulement avec Paris, mais bien sûr avec Lyon. D'ailleurs, je ne sais pas si le chiffre a été dit tout à l'heure, mais la plupart des échanges entre Lyon et Clermont sont quatre fois supérieurs à ce qu'ils sont entre

Clermont et Paris. C'est dire l'enjeu que cela constitue parce que nous voulons, en termes d'aménagement du territoire, puisque là aussi, lorsque l'on examine la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon, on s'aperçoit que les pôles extrêmes sont naturellement des pôles métropolitains extrêmement importants, et de poids européen, bien entendu, mais les deux autres pôles, à la fois Orléans et Clermont, sont aussi des pôles de développement considérables de poids à peu près identiques. Clermont est la douzième aire urbaine de France, tout de même, et il importe que l'on tienne compte de ces deux métropoles dans l'aménagement du territoire.

Autre point : puisque cela a été dit, je voudrais le répéter et le réaffirmer, la métropole clermontoise comme la métropole orléanaise ont besoin, en termes d'aménagement de territoire, de profiter de la ligne POCL. La ligne POCL n'est pas seulement une ligne par rapport à ce qui se passait auparavant : dans les toutes premières liaisons Paris-Lyon, il était question de relier deux pôles, et l'on ne s'occupait pas trop de ce qu'il se passait entre les deux, il faut bien le dire. Aujourd'hui, ce n'est pas comme ça, et les lignes sont conçues en termes d'aménagement du territoire, c'est-à-dire des irrigations de tous les territoires. La plaque urbaine bénéficiera d'une synergie qui est liée au rayonnement de Lyon.

La plaque urbaine et les agglomérations rhônalpines ont des caractéristiques communes que je voudrais rapidement rappeler.

D'abord, une activité industrielle productive, portée par des entreprises leaders dans des secteurs phares de l'économie nationale et qui sont fortement impliquées dans les quatre pôles de compétitivité qui existent entre Lyon, Clermont, Saint-Étienne. Je voudrais dire aussi, au passage, que je n'oublie pas l'agglomération roannaise qui joue un rôle important dans ce réseau de villes et l'ensemble de ce réseau de villes est tourné – et c'est une caractéristique commune entre Lyon et Clermont – vers l'innovation, vers l'exportation, parce qu'il y a des entreprises qui sont intégrées à différentes échelles de l'économie mondialisée.

Le dynamisme des acteurs de l'enseignement supérieur, de la santé, des activités culturelles, des activités sportives, sont autant de points communs que nous avons avec l'agglomération lyonnaise. Ces activités nécessitent d'être connecté au réseau de lignes à grande vitesse pour se maintenir sur ce territoire, pour entrer en synergie avec les autres métropoles, et notamment avec Lyon.

Dans ces conditions, lorsque l'on examine les différents projets qui nous sont soumis, on constate et on nous affirme que pour aller à Paris, quel que soit le trajet, ce sera le même temps. Oui, toutefois, je voudrais faire remarquer que dans le scénario Est, des villes comme Orléans vont être reliées par un barreau d'une cinquantaine de kilomètres, Bourges, un barreau de je ne sais combien de kilomètres, mais dans cette hypothèse, l'agglomération clermontoise, c'est-à-dire en gros, la porte d'entrée de l'Auvergne, se situe, elle, à plus de 130 ou 140 kilomètres de Clermont. Est-ce acceptable ? Sûrement pas. Je pense que ce scénario Médian est totalement inacceptable pour l'Auvergne, et il ne s'agit pas d'invective, il s'agit d'une réflexion que nous devons mener collectivement et examiner si l'ensemble des scénarios qui nous sont soumis correspondent individuellement à la totalité de la problématique ou bien s'il faut que nous commencions à réfléchir à d'autres projets ou à un autre projet pour que cesse ces batailles un petit peu bizarres, mais Monsieur Allary, vous vous souvenez des questions que je vous ai posées dans différents débats : j'ai beaucoup de peine à comprendre dans les scénarios autres que le scénario Ouest-Sud, sans créer un barreau LGV quelque part en direction de Clermont ou d'une gare d'interconnexion située au nord de Vichy, comment on fera pour aller de Lyon à Clermont en 1 h 15 ou en 1 h 20. Il faudra nous faire la démonstration.

Le temps étant pratiquement écoulé, je crois que j'ai indiqué l'ensemble de ce que je voulais dire. Le trajet le plus à l'ouest, le trajet le plus au sud, est celui que nous soutiendrons. Cela

ne veut pas dire qu'il faut passer n'importe où à l'ouest, n'importe où au sud, mais il est indispensable que nous soyons reconnus, sinon – René Souchon a montré une carte il y a un instant – rien ne pourra se faire s'il n'y a pas une réflexion complémentaire.

J'ai été surpris – et je terminerai là-dessus – alors que l'on avait dit que ce débat était un débat sur lequel on donnerait nos points de vue sur les différents scénarios, que l'un des acteurs, la SNCF, ait d'ores et déjà pris position sans concertation et sans que ce débat soit terminé. Je le regrette beaucoup.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup, Monsieur le Maire. Nous allons demander à Monsieur Gérard Duhesme, qui est le directeur des sites Michelin Clermontois, de venir nous parler de l'aménagement du territoire vu d'un grand industriel.

Gérard DUHESME, Directeur des sites Michelin Clermontois : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Tout d'abord, merci de donner la parole au Groupe Michelin que j'ai le plaisir de représenter ce soir pour tenter d'apporter son éclairage à ce débat.

Puisque le temps de parole nous est compté, je tiens, d'emblée, à réaffirmer le soutien total et inconditionnel du Groupe Michelin à ce projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Il présente en effet pour Michelin des enjeux majeurs que je vais m'efforcer de développer brièvement, et sous réserve d'atteindre un certain seuil de performance que j'aurai aussi l'occasion de préciser, la priorité, aux yeux de l'entreprise, sera la vitesse de réalisation du projet. Autrement dit, pour Michelin, ce qui compte avant tout, c'est le fait que le premier TGV doit entrer en gare de Clermont-Ferrand le plus tôt possible.

Quelles sont les contraintes d'une implantation en province ?

Comme vous le savez, Michelin est le seul groupe du CAC 40 à avoir son siège en province. Il ne s'agit pas seulement d'une situation héritée de l'histoire, c'est un choix de l'entreprise, un choix qui est fondé par des arguments solides, en particulier la qualité de la vie en Auvergne, je ne vais pas faire de dessin, je pense que tout le monde s'y retrouvera, mais qui présente malgré tout un champ de contraintes. Il en présente en particulier deux.

Le premier est un choix d'implantation régional qui est naturellement contraignant, du fait de son éloignement de la région parisienne et de ses plateformes aéroportuaires. Pour autant, la situation de Clermont est assez singulière : on est trop loin pour la route, et on est presque trop près pour l'avion. De ce point de vue, le créneau est idéal pour, me semble-t-il, un train grande vitesse.

La deuxième contrainte est plus structurelle. Elle est liée à la modestie de nos capacités de transports : pas ou peu de liaisons internationales directes au départ de Clermont, une desserte ferroviaire médiocre vers Paris et vers Lyon en termes de délais, en termes de confort, en termes de prestations de service, et de ce point de vue là il me semble important de faire évoluer les choses. Notons au passage que les contraintes que nous connaissons, nous ne sommes pas les seuls à les vivre, la plupart des entreprises en Auvergne sont également concernées.

Dans ce contexte, quels sont les enjeux pour l'entreprise ?

Le premier enjeu est un enjeu d'efficacité. Nous avons de très nombreuses raisons d'effectuer des allers-retours professionnels vers Paris, dans une moindre mesure aussi vers Lyon, la

plupart du temps ils se font dans la journée. Je ne vais pas rentrer dans le détail : c'est à Paris que sont nos clients, c'est à Paris que sont nos fournisseurs, c'est à Paris que sont la plupart des personnes que nous recrutons, etc.

Quelques chiffres pour fixer les idées : Sur les 12 derniers mois, entre Clermont et Paris, en termes de liaisons domestiques, il y a eu 2 000 allers-retours par avion et 3 500 par le train, ce qui représente à peu près 25 000 heures passées, ne serait-ce que dans le train. Par ailleurs, Paris est aujourd'hui le principal point de départ et d'arrivée des vols internationaux depuis ou vers Clermont-Ferrand. La liaison aérienne avec Charles de Gaulle est aujourd'hui la principale, voire l'unique option.

En ce qui concerne les liaisons aériennes, nous voyons que nous enregistrons près de 15 000 vols aller-retour, depuis Paris, un millier via Lyon avec des temps de correspondances qui sont souvent pénalisants et qui peuvent parfois atteindre plusieurs heures. Faisons un calcul simple. Imaginons que le TGV permette de gagner 1 heure ½ aux voyageurs qui prennent le train, et imaginons que dans le même temps, une astucieuse grille de desserte des aéroports de Clermont et d'Orly permette de gagner une demi-heure en temps de raccordement entre les arrivées ou les départs de Roissy et Clermont. C'est un total annuel de 25 000 heures passées dans les transports qui pourrait être économisé pour l'entreprise, soit environ 3 500 jours, ce qui est considérable.

Le deuxième enjeu est celui de l'attractivité. L'entreprise recrute environ 500 personnes par an pour des postes situés à Clermont-Ferrand ; 60 % des cadres et techniciens que nous recrutons viennent en général de Paris. Pour assurer les entretiens avec les candidats, nos recruteurs doivent naturellement faire plusieurs allers-retours pour chaque candidat contacté. Il faut bien garder à l'esprit que la localisation pour les personnes qu'une entreprise recrute est le second critère de choix après l'intérêt du poste que l'entreprise propose. Or, notre excentricité – à prendre au sens littéral du terme – par rapport à Paris et même par rapport à Lyon présente des inconvénients. J'en cite deux : le cas de certains couples, par exemple, qui sont contraints de travailler séparément pendant la semaine et l'un des conjoints devant rester à Paris, le raisonnement vaut naturellement aussi pour Lyon. Deuxième exemple, nous avons des partenariats avec de grandes écoles, avec des universités à Paris, à Lyon, partenariats qui nous permettent d'entretenir tout un programme de formation en alternance. Aujourd'hui, s'agissant de la formation en alternance, nous ne sommes absolument pas attractifs pour ces écoles et nous sommes obligés de faire de très nombreux actes de présence en allant sur place.

Donc, aujourd'hui, le constat est que nous ne sommes pas en mesure, vis-à-vis des personnes que nous souhaitons recruter, d'affirmer de manière suffisamment convaincante que Clermont est accessible dans de bonnes conditions, y compris financières, et à moins de deux heures de Paris. Or, ces deux heures constituent un seuil psychologique qui constitue un véritable frein à l'attractivité de l'entreprise. Le désenclavement n'est donc pas aujourd'hui une réalité.

La conséquence pour l'entreprise, mais je pense qu'elle est également partagée par d'autres entreprises, est sans appel : la situation actuelle nous fait perdre véritablement des talents, et l'arrivée de la LGV devrait incontestablement corriger ce qui constitue aujourd'hui encore un handicap.

Je regarde mon temps de parole, je l'ai déjà pratiquement dépassé !

Le troisième enjeu : j'ajoute simplement et très rapidement un troisième enjeu qui est celui de la qualité de la vie, enjeu qui a d'ailleurs été évoqué à plusieurs reprises dans les interventions précédentes. La mise en service de la ligne à grande vitesse va offrir un accès facilité vers ou depuis Clermont-Ferrand pour les déplacements professionnels, mais c'est également vrai pour les personnels, dont beaucoup ne sont pas nécessairement natifs

d'Auvergne et qui feront venir leur famille ou qui souhaiteront aller vers d'autres destinations. À cela s'ajoutera aussi un surcroît de sécurité dans la mesure où de nombreux déplacements qui se font aujourd'hui par la route pourront se faire par le train beaucoup plus facilement.

Enfin, on peut aussi imaginer que cette ligne permettra d'enrichir la vie culturelle régionale. Dans ce domaine, l'attente est toujours très forte, notamment chez les cadres dont je rappelle que 4 000 d'entre eux travaillent au sein de l'entreprise à Clermont-Ferrand.

Quelles sont les attentes de l'entreprise ?

Naturellement, ces attentes vont être à la hauteur des enjeux qui viennent d'être évoqués. La première de ces attentes – et nous pensons qu'un large consensus ou tout au moins ce que j'ai cru comprendre en écoutant les autres orateurs – est que Clermont soit à deux heures de Paris et à une heure et quart, une heure vingt de Lyon, ces deux délais étant considérés comme des maximums.

Nous attendons aussi que la solution retenue permette un raccordement facile aux aéroports parisiens et lyonnais, et que la grille horaire soit suffisamment souple pour permettre des allers-retours dans la journée, voire dans la demi-journée, et également offrir des correspondances adaptées avec les vols internationaux.

Par ailleurs, et c'est la troisième attente, il conviendra naturellement que le bilan économique du projet qui sera retenu, reste compatible d'une part avec la maîtrise de la fiscalité des entreprises, et d'autre part, avec une tarification compétitive pour les voyages.

Enfin, et sous réserve de pouvoir satisfaire à ces attendus que je viens d'exposer, la priorité absolue à nos yeux est la vitesse de réalisation du projet qui demeure une condition nécessaire à la poursuite du développement du groupe depuis ses bases historiques auvergnates.

Vous avez noté que ces attentes finalement se sont exprimées davantage en termes de fonctionnalités et de performances attendues que de tracé proprement dit. Ne voyez pas dans cette posture une quelconque intention d'esquiver le débat. Cette posture laissant en fait ouvertes la plupart des options, même s'il est vrai qu'elle exclut de fait les variantes qui passent par Mâcon. À ce stade, nous considérons que, sous réserve que ces attentes qui viennent d'être exposées soient satisfaites, l'entreprise souhaite laisser le champ du débat aux acteurs qui à nos yeux paraissent les plus légitimes que sont les collectivités locales auxquelles j'ajoute également les réseaux consulaires, en formulant le vœu qu'il se dégage une solution de consensus et garant d'une mise en œuvre la plus rapide possible.

S'il devait apparaître qu'aucun de ces tracés ne recueille une adhésion solide, alors la solution sera peut-être à imaginer dans une combinaison de plusieurs d'entre eux. Nous saluons et nous saluerons toutes les initiatives qui pourraient être prises en ce sens, sous réserve qu'elles favorisent la convergence des points de vue.

Bruno de TRÉMOLLES : Pourriez-vous conclure ?

Gérard DUHESME : J'ai terminé. Je pense qu'il faut bien être conscient que dans le meilleur des cas, notre projet ne verra le jour que dans 13 ou 14 ans, c'est une demi-génération, c'est énorme. Nous ne pouvons pas imaginer que faute d'une vision commune l'horizon de mise en œuvre soit repoussé de plusieurs années supplémentaires.

À l'inverse, nous avons la conviction qu'une telle vision, une fois consolidée et soutenue par l'ensemble des acteurs, sera un facteur clé de succès de ce projet, et pourquoi ne pas rêver un peu, de son accélération.

Permettez-moi de conclure – et je vais vous satisfaire, Monsieur le Président – en soulignant que ce temps qu’il nous reste, et l’on parle de 13 ou 14 ans, avant de voir le premier TGV entrer en gare de Clermont, puisse être utilement mis à profit d’une part pour poursuivre les efforts nécessaires à la poursuite du développement économique du territoire, et de ce point de vue, le TGV comblera à l’évidence une lacune majeure, mais ne pourra en aucun cas tenir lieu d’unique vecteur de croissance, et là, je rejoins tout à fait les propos de Monsieur Heyer, tout à l’heure. Et deuxièmement, profiter de ce temps pour maintenir et promouvoir un aéroport international notamment sur des destinations moyen-courrier et intercontinentale en complémentarité avec les dessertes parisiennes sur les vols long-courriers.

En ce qui concerne l’entreprise, elle continuera à l’évidence à s’associer aux acteurs régionaux, en faveur de ces deux ambitions comme elle fait aujourd’hui.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup de cet éclairage du grand industriel qui est le Groupe Michelin. Monsieur Gouttebel, n’oubliez pas de regarder le chronomètre, également ! Merci.

Jean-Yves GOUTTEBEL, Président du Conseil Général : Mesdames, Messieurs, on m’a demandé ce soir de m’exprimer plus comme universitaire que comme Président de Conseil général, mais je n’ai pas l’habitude de quitter la toge et de prendre le costume de Président de Conseil général en changeant de point de vue. Je ne suis pas un spécialiste du dédoublement de la personnalité. Par conséquent, ce que je pense à l’université, je le pense aussi au Conseil général.

Je voudrais d’abord vous remercier de m’avoir invité. Évidemment, je ne pourrai pas ne pas faire allusion à mon positionnement de président du Conseil général. D’abord, je me réjouis que l’on ait beaucoup parlé ce soir d’aménagement du territoire. Finalement, cela me permet de me dire que je n’ai pas perdu mon temps pendant ma carrière – je l’ai enseigné et je l’ai aussi pratiqué – et je me trouve encouragé.

Lorsque l’on parle d’aménagement du territoire, en réalité, cette politique structurelle qui a été longtemps menée par l’État en France, puisque c’est lui qui l’a initié, a toujours oscillé autour de deux grandes stratégies :

- soit des stratégies de compétitivité : il s’agit de rendre compétitifs des territoires par rapport à la concurrence nationale, internationale aujourd’hui,
- soit des stratégies de solidarité où il s’agit de trouver les équilibres sur les territoires et éviter que des écarts se creusent ou essayer de combler les écarts qui ont tendance spontanément à se creuser.

Je crois que le projet de ligne à grande vitesse répond tout à fait à ce mélange subtil de stratégie de compétitivité et de stratégie de solidarité. J’y reviendrai peut-être tout à l’heure.

Deuxième observation que je voudrais faire en introduction, c’est qu’un des enjeux majeurs en termes d’aménagement du territoire de ce projet, c’est évidemment pour nous, pour l’Auvergne, mais pas seulement pour l’Auvergne, pour toute cette région au sens géographique du terme, c’est le raccordement et cela a été évoqué par les intervenants au début, au principal axe de développement de l’Europe qui va des Îles Britanniques, donc du nord-ouest, jusque La Plaine du Pô, vers le sud de l’Europe. Car si nous n’avons pas de raccordement à ce que l’on a appelé « la banane bleue » – d’ailleurs, le tracé était bleu à l’écran tout à l’heure – le risque pour nous et pour l’Auvergne en particulier, pour Clermont-

Ferrand aussi, mais pour l'ensemble du territoire auvergnat et un peu au-delà, ce sera la marginalisation parce que nous avons une France plutôt périphérique qui se dessine, et la France elle-même tangente ce grand axe de développement. C'est donc un enjeu qui est majeur et il faut casser le risque de marginalisation des territoires.

Je voudrais simplement vous livrer quelques réflexions et peut-être poser plus de questions qu'apporter de réponses, mais après tout, c'est le débat.

Tout d'abord, rappeler peut-être brièvement que si depuis 30 ans maintenant, la France fait référence dans le monde pour son savoir-faire en matière de transport ferroviaire à grande vitesse, pour nos concitoyens le TGV est un symbole de modernité. À ce titre, il est devenu un élément majeur, je le disais, de l'aménagement du territoire et il procure aux villes et aux régions qu'il dessert un avantage concurrentiel en termes d'image, mais pas seulement, c'est important, dans une politique de prospection d'entreprises que l'on cherche à venir faire implanter. L'exemple de Reims me paraît à cet égard tout à fait intéressant.

A contrario, l'absence de desserte à grande vitesse ternit l'image des villes et des régions et crée un certain nombre de handicaps supplémentaires. On a vu l'illustration qui a été donnée tout à l'heure par l'exemple d'une entreprise utilisatrice potentielle de ce type de transport.

Autant le TGV a tendance à valoriser les villes et les régions qu'il dessert, autant il accentue l'enclavement des villes et des régions qu'il ne dessert pas. Dans l'inconscient collectif français, une ville ou une région sans TGV est une ville ou une région attardée, ringarde, on peut passer sur les qualificatifs, un peu au fond, comme une région qui serait sans internet. Cette considération suffit donc à évacuer le débat sur l'utilité du TGV et je voudrais essayer d'évoquer trois points :

- ◇ Quelles sont les retombées escomptées ?
- ◇ À quelles conditions pouvons-nous avoir ces retombées ?
- ◇ Le TGV est-il créateur d'espaces discontinus ou peut-il être créateur d'espaces plus solidaires ?

Quelles sont les retombées escomptées ?

Pardonnez-moi, je vais peut-être me répéter par rapport à d'autres. Bien sûr, ce sont sur les décisions de localisation des entreprises, c'est fondamental. Reims est un bon exemple, je n'y reviendrai pas, mais c'est aussi sur le maintien d'activités économiques et sur ce que l'on appelle le développement endogène à partir de ces activités économiques. C'est en termes d'image et en termes de flux touristique. Aujourd'hui, lorsque l'on regarde la gare TVG d'Avignon, elle a eu un impact incontestable sur le tourisme notamment, mais pas seulement, dans le Lubéron. Donc attractivité d'un territoire, maintien d'activité, attirance de flux de consommateurs, de touristes en particulier, sur ces territoires.

Mais je dirais que c'est aussi vrai bien sûr pour les grandes entreprises, c'est vrai aussi pour les petites entreprises.

À quelles conditions tout cela peut-il se faire ?

Tout simplement – je crois l'avoir dit au précédent débat – le TGV c'est comme une autoroute : cela peut servir à déménager, mais cela peut servir à aménager. S'il n'y a pas d'accompagnement, notamment de la part de l'État, des collectivités locales, pour accueillir le TGV, pour suivre son fonctionnement, son installation, le TGV peut être effectivement l'aspirateur extrêmement dangereux, comme on l'a vu d'ailleurs de la même manière pour certains réseaux autoroutiers. C'est la raison pour laquelle il est indispensable, et quand je dis

à quelles conditions, qu'il y ait un accompagnement à cette installation d'un TGV, d'une ligne à grande vitesse, mais cet accompagnement, il ne faut pas attendre que la ligne existe pour le faire, il faut l'anticiper comme ceci a été fait dans l'exemple qui nous a été donné tout à l'heure. Je crois que c'est essentiel parce que l'on n'arrivera pas à régler un problème sur un territoire simplement parce qu'il y a une gare TGV ou parce que le TGV va passer.

Deuxième élément qui est important et qui relève un peu plus de la solidarité des territoires, c'est aussi la bonne connexion avec les réseaux secondaires et évidemment (et j'ai noté avec beaucoup d'intérêt ce qui a été dit tout à l'heure par un représentant des syndicats, je crois, de SNCF) avec aussi – il ne s'agit pas d'avoir des trains à deux vitesses ou un système à deux vitesses (c'est le cas de le dire, et sans jeu de mots) – un entretien du patrimoine existant, qu'on ne laisse pas tomber sous prétexte que l'on a un TGV qui passe à proximité de Clermont ou à proximité de telle ou telle ville. Il est donc nécessaire que ce raccordement puisse se faire, que cette intermodalité puisse se faire. Parce qu'il ne faut pas non plus qu'un TGV soit un tunnel ou un tuyau où cela ne fonctionne qu'aux deux bouts, il faut aussi qu'il y ait de la capillarité à partir d'un certain nombre de points.

Enfin, le dernier point que je voulais évoquer :

Le TGV peut-il créer un espace discontinu ou un espace de solidarité ?

Il créera un espace discontinu s'il n'y a pas cette interconnexion, s'il n'y a pas ces politiques d'accompagnement, et à ce moment-là, ce sont les deux extrémités du TGV qui bénéficieront de développement ; il faut donc trouver les moyens de créer cette stratégie de solidarité que j'évoquais tout à l'heure.

Je voudrais conclure simplement pour vous dire que le Conseil général du Puy-de-Dôme – je reprends ma casquette de Président du Conseil général – aura un débat dans les jours qui viennent lors de la session budgétaire. Nous consacrerons le temps qu'il faudra à la participation et à la contribution à ce grand débat public, donc je n'ai pas à donner de position. Le principe est que, avant de donner une position – je n'ai pas de position personnelle – en tout cas au nom du Conseil général, c'est évidemment que mes collègues aient pu s'exprimer.

Cela dit, il est bien clair qu'il y a des tracés qui ont notre préférence, parce qu'ils desservent mieux, plus facilement le département du Puy-de-Dôme, mais je crois qu'il faut ne pas raisonner simplement au pied de sa porte. Il faut aussi avoir un raisonnement plus vaste, et je pense que ce qui est important, c'est que ce projet trouve le consensus le plus large possible à un moment ou à un autre ; cela suppose que chacun fasse un pas. Qu'il se réalise dans les meilleurs délais, je rejoins complètement ce qui a été dit par Monsieur Duhesme, de la Manufacture Michelin, tout à l'heure ; et d'une certaine manière, peut-être vais-je rapprocher Monsieur Souchon et Monsieur Périssol, mais j'ai trouvé que dans les propos de Monsieur Souchon il y avait une inflexion que Monsieur Périssol a dû noter.

(Commentaires dans la salle.)

Bruno de TRÉMIOLLES : S'il vous plaît !

Jean-Yves GOUTTEBEL : Attends, tu vas voir, peut-être que les choses vont évoluer.

Bruno de TRÉMIOLLES : Monsieur le Président, si vous pouviez aussi conclure.

Jean-Yves GOUTTEBEL : Merci.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci infiniment. Merci beaucoup.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Nous allons demander maintenant à Monsieur Xavier Beulin, en tant que Président de la FNSEA, de venir s'exprimer. Nous attendons avec beaucoup d'impatience vos propos.

Xavier BEULIN, Président de la FNSEA : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, merci de votre invitation.

Une petite précision si vous le voulez bien : je suis aussi Orléanais, je préside encore pour quelque temps le Conseil économique et social de la région Centre. Le CESER Centre s'est exprimé à travers son cahier d'acteur il y a quelques semaines maintenant. Je vous le dis très simplement, mais vous l'aurez vu peut-être sur le site, le CESER Centre s'est prononcé pour un scénario Ouest-Sud, considérant après beaucoup de discussions, beaucoup de débats, que c'était sans doute le plus optimal et celui qui pouvait répondre, justement, à toutes les questions posées ce soir, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Quelques mots, maintenant en tant que Président de la FNSEA, d'abord pour vous dire que les agriculteurs, mais avec eux les entreprises agroalimentaires et au fond tout le tissu amont et aval de l'agriculture, non seulement considèrent que la grande vitesse, mais l'aménagement du territoire, les infrastructures qui permettent la desserte des territoires sont des sujets de première importance.

D'abord parce que les paysans sont comme tout le monde, la mobilité cela existe aussi pour eux, l'accès aux services, l'accès aux soins, l'accès à un certain nombre de besoins vitaux, les loisirs, la culture, etc., fait partie de notre quotidien, et s'agissant notamment de cette ligne POCL, il est évident que nous sommes bien sur plusieurs dimensions : une dimension économique évidente, une dimension aménagement du territoire, mais je dirais aussi – et le mot a été prononcé tout à l'heure, et je le reprends à mon compte – une dimension qui fait apparaître sans doute plus d'équité, plus de solidarité au plan national. Il est vrai que quand on regarde la carte de France aujourd'hui et la desserte de nos territoires, ce centre de la France dans lequel j'y mets également ma propre région, la région Centre, constitue aujourd'hui un grand vide, un grand blanc à travers lequel on doit s'interroger sur cette vocation.

Au-delà de cela, je voudrais vous faire apparaître quelques points qui malgré tout, aujourd'hui, méritent d'être pris en compte quand on les regarde d'un point de vue agricole.

D'abord, la question foncière : évidemment c'est celle qui est sans doute en première priorité pour les agriculteurs. Je veux simplement vous donner deux, trois chiffres en termes de point de repère : entre les années 92 et les années 2000, 2002, nous perdions en gros, enfin on artificialisait en France à peu près 60 000 ha. Depuis l'année 2003, on est passé à une moyenne de 80 à 85 000 ha par an d'artificialisation de terres agricoles. Pour vous donner un autre repère, c'est en gros, tous les sept ans, un département agricole qui est tout simplement avalé par l'urbanisation, les infrastructures, etc.

C'est donc un problème très sérieux, pour autant, nous essayons évidemment de progresser. On le fait à travers un certain nombre d'initiatives. Je rappellerai deux ou trois d'entre elles.

D'abord, une charte que nous avons signée avec certain nombre d'associations d'élus, notamment les maires, l'association des maires et l'association de maires ruraux qui vise justement, peut-être en dehors des aspects réglementaires, à prendre en compte une dimension de coresponsabilité par rapport à ces questions foncières.

Autre élément plus récent : la loi de modernisation de l'agriculture il y a deux ans a prévu dans l'un de ses articles ce que l'on appelle maintenant une Commission départementale de

consommation des espaces ruraux. C'est une commission qui maintenant est installée dans la plupart des départements de France, et qui vise à rendre un avis dès lors qu'une terre agricole change de destination, quelle qu'en soit l'usage d'ailleurs, et qui permet aussi peut-être, sinon complètement de s'affranchir de consommations de foncier, mais au moins de porter un regard un peu plus collégial autour de ces questions foncières.

Je dois dire d'ailleurs au passage, que s'agissant de ces consommations, l'un des points sur lesquels nous insistons aujourd'hui, ce n'est pas de nous mettre vent debout contre les consommations de foncier, nous savons bien que nous avons besoin aujourd'hui de foncier pour aménager, pour structurer, pour construire, pour se loger, etc. En revanche je pense qu'il faut rechercher l'efficacité du foncier, et j'ai bien noté tout à l'heure que dans certains propos, s'agissant de cette ligne nouvelle, on envisage, par exemple – là, on le fait plutôt à titre de l'environnement ou de la protection de certains milieux sensibles – la traversée de La Sologne, on l'envisage, si j'ai bien compris Monsieur Allary, plutôt à travers le maillon existant, en tout cas en aménageant le maillon existant plutôt qu'en refaisant une saignée sur un nouveau passage.

Je pense qu'il faut aussi regarder dans d'autres circonstances s'il n'y a pas capacité malgré tout à réutiliser parfois certains tronçons.

Deuxième aspect que je voudrais souligner devant vous, c'est au fond le travail très amont. Nous sommes, nous, favorables, évidemment, et s'agissant de ce type d'infrastructure, à prendre des mesures préventives en matière foncière. Comment peut-on le faire ?

Aujourd'hui, on a des SAFER, on a des établissements publics fonciers – pas partout, mais il en existe –, cela peut nous permettre dans un certain nombre de cas de faire ce que l'on appelle des réserves foncières. Nous préférons, évidemment, travailler avec des réserves qu'être dans des situations où les DUP s'imposent, puisque les DUP, on le sait, ce n'est pas toujours facile à mettre en œuvre, cela prend du temps, c'est conflictuel alors que lorsque l'on dispose d'un certain nombre de réserves – je viens de le vivre dans mon propre département : on vient de refaire 100 km d'autoroute est-ouest, nous avons à peu près 50 % de réserve, c'est quand même plus confortable ensuite pour refaire du réaménagement foncier.

Un troisième élément sur lequel je voudrais dire un petit mot, c'est quelque chose de nouveau, mais c'est quelque chose auquel les Maîtres d'Ouvrage vont peut-être être désormais confrontés, ce que nous appelons des compensations écologiques ou des compensations biodiversité.

Nous sommes un peu réservés sur ce sujet-là. Tout cela est issu du Grenelle et du Grenelle 2 en particulier. Il s'agit tout simplement pour un Maître d'Ouvrage désormais de pouvoir compenser en termes de biodiversité, à deux fois, trois fois, quatre fois l'emprise des surfaces équivalentes sur lesquelles on va retrouver en quelque sorte la biodiversité perdue sur l'emprise de l'infrastructure en question. Attention à ce que cela ne soit pas pour le monde agricole ce que j'appellerais « la double peine », c'est-à-dire d'un côté, il y a une emprise foncière, ce qui est quand même pénalisant ; si de l'autre en plus, sur trois fois, quatre fois la surface d'emprise on doit non seulement adapter nos systèmes agricoles, mais peut-être imaginer des systèmes beaucoup moins productifs ou en tout cas peut-être moins performants au titre de compensation biodiversité, il faudra que tout cela se regarde quand même avec un peu d'intelligence.

J'ai tendance parfois à penser que la compensation environnementale aurait plus d'importance qu'une compensation agricole ou économique. Je le dis sans arrière-pensée, mais sachez quand même que, par exemple, nous devons être vigilants, ce ne sera peut-être pas vraiment le cas pour cette ligne, mais lorsque l'on traverse une zone agricole – je pense à certains vignobles, on a cité Saint-Pourçain tout à l'heure – lorsque l'on est en présence d'AOC ou en tout cas de sites remarquables du point de vue agricole, il est tout à fait évident

qu'il faut sans doute se donner les moyens d'être raisonnable et d'être respectueux aussi de ces aspects-là.

Un dernier mot, si vous me le permettez. Là aussi, je m'adresse plutôt à RFF, y compris à la SNCF, mais à d'autres opérateurs potentiels.

On a dit tout à l'heure et je crois que c'est tout à fait important, qu'une ligne grande vitesse est importante, mais il est tout aussi important de consolider le réseau existant et de ne pas être en décalage d'investissements sur ce réseau. Je le dis d'autant plus pour un secteur agricole aujourd'hui qui transporte beaucoup, beaucoup, notamment de pondéreux. Que cela soit d'ailleurs des céréales, que ce soit des produits transformés, que ce soit du bois, je pourrais y ajouter sans doute le secteur des matériaux ou le secteur des eaux dans cette région, nous sommes de grands transporteurs, en tout cas des transporteurs qui transportons beaucoup de volume et beaucoup de tonnage, il est important que la question du fret ferroviaire soit aussi associée à l'ensemble de nos discussions. Je me permets d'insister à cette occasion devant vous parce que c'est un sujet très important. Il ne faudrait pas que d'un côté nous performions beaucoup plus, et il faut le faire évidemment, pour le transport des voyageurs, alors que dans le même temps, on devrait doubler tout simplement, ou tripler à l'avenir le nombre de camions sur les routes, je ne suis pas sûr qu'en termes de compensation, par rapport au tableau qui était présenté tout à l'heure, nous nous voyons juste par rapport à cet aspect-là.

Tout cela pour vous dire que le monde agricole aujourd'hui n'est pas un opposant à ces nouvelles infrastructures, à cette ligne en particulier. En revanche, évidemment, il souhaite être associé de très près, en particulier à cette dimension foncière et faire en sorte qu'il soit aussi un des co-acteurs parce qu'en matière de développement et de desserte de nos territoires, je le dis sans cynisme, mais là où il y a du développement, cela veut dire qu'il y a aussi des consommateurs qui sont des consommateurs de biens alimentaires, mais aussi d'autres biens que l'agriculture peut fournir : on a parlé du tourisme, il y a d'autres biens dans ce que l'on appelle « le non alimentaire » aujourd'hui qui n'est pas un terme très joli, mais il y a aussi beaucoup de potentiel de ce côté-là, donc nous avons capacité aussi à faire en sorte qu'une emprise qui est quand même pénalisante pour l'agriculture soit aussi malgré tout en termes de retour sur investissement, profitable pour le monde agricole et tous ceux qui travaillent avec.

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup, Monsieur le Président. Il est peut-être bon de rappeler qu'il y a une audition fret qui est organisée par la Commission la semaine prochaine, mardi 12.

On va reprendre avec la salle. Trois minutes.

Nicolas CHILOFF, Président de la Chambre de commerce et de l'industrie de la région Centre : Je vais commencer par remarquer les fameuses réponses aux « idées fausses » qui ont été faites par RFF, que nous contestons, bien sûr, vous le savez, Monsieur Allary.

Tout simplement, le troisième point. Madame Grivot l'a très bien dit tout à l'heure, RFF ne sera pas l'exploitant de la ligne. Vous ne pouvez pas aujourd'hui nous dire qu'il y aura autant de trains sur une ligne qui est en cul-de-sac sur Orléans que sur une ligne qui passe par Orléans. Ce n'est pas vrai, et nous le démontrerons de toute manière. Nous demandons aujourd'hui officiellement à avoir accès à tous vos modèles de calculs et principalement aux coefficients de pondération que vous appliquez. Depuis le début de débat public, nous

attendons cette réponse, nous ne l'avons pas. Je suis à votre disposition, je me déplace si vous le voulez, je viens voir ces hypothèses et ces coefficients de pondération.

Nous sommes aujourd'hui en réunion concernant l'aménagement du territoire. Pour la région Centre, l'aménagement du territoire c'est aussi le raccordement au réseau TER. Pardonnez-moi une fois de plus, je prends RFF à témoin, en région Centre, les nœuds ferroviaires de TER sont à Orléans, sont à Vierzon, et les tracés Est et Médian n'ont pas accès au réseau TER de la région Centre, donc ce n'est pas de l'aménagement du territoire dans ce sens-là du terme.

J'étais également content tout à l'heure d'entendre le représentant de la DATAR nous rappeler l'histoire de l'autoroute Paris-Orléans-Clermont-Lyon qui, elle aussi, était à l'origine un doublement de la ligne Paris-Lyon et a suscité les mêmes critiques financières et environnementales, y compris pour La Sologne, que les tracés ouest aujourd'hui, mais quel succès depuis en termes d'aménagement du territoire. Il ne faut pas l'oublier.

Je n'ai pas les mêmes moyens techniques que Monsieur Souchon, mais la dernière carte qui était la proposition de la SNCF aujourd'hui et de sa ligne, on aurait pu mettre la région Centre dessus, de la même manière, et on aurait vu que cette proposition passe complètement à côté de la région Centre, et je trouve que c'est même une provocation de la sortir le jour de la réunion de l'aménagement du territoire.

(Applaudissements.)

Pour terminer, on ne peut pas imaginer une seule seconde laisser la cinquième région industrielle de France à l'écart du TGV. Donc, le passage par Orléans, capitale régionale, s'impose. On doit aussi penser au bassin de population de Blois, de Châteauroux, de Bourges, mais aussi de Tours et de Chartres, pour les liaisons avec Lyon, et là, Monsieur Allary, j'aimerais bien savoir aujourd'hui si les liaisons Tours-Lyon et Chartres-Lyon sont comprises dans vos hypothèses.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le Maire et après, Monsieur Allary.

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Mesdames, Messieurs, chers amis, cher Serge Godard...

Bruno de TRÉMIOLLES : Vous avez trois minutes, Monsieur le Maire. Regardez bien le chronomètre, je vous connais !

Florent SAINTE FARE GARNOT : Oui, enfin certains ont eu 16 minutes ce soir. J'ai à peine commencé que déjà je suis coupé !

D'abord, je voudrais vous saluer, vous remercier de votre accueil, Serge, et vous dire que sur la question de l'aménagement du territoire, notre propos, les villes de Nevers, de Moulins et de Bourges qui travaillent ensemble, est d'abord de dire que le TGV POCL, en lui-même, est un formidable outil d'aménagement du territoire. Avant de nous poser la question du tracé.

En son principe, ce projet est initialement fait pour la désaturation du Paris-Lyon, et que nous avons une chance historique qui est qu'au fond, le législateur et la SNCF aient eu le courage de vouloir faire de ce nouveau Paris-Lyon un outil d'aménagement du territoire, ce qui n'était aucunement une évidence. Pour autant, ce projet comprend un certain nombre de fragilités et de risques, et je pense en ce moment à la crise de la dette publique. L'État et les

collectivités territoriales que nous sommes pourront-ils ensemble être au rendez-vous du financement ? Rien n'est moins sûr.

Nous avons l'impérieuse nécessité de nous unir et d'éviter la surenchère sur le coût du projet sans quoi il ne se fera pas. À cet égard, nous sommes tous les territoires concernés, et je le dis ce soir, y compris au Président de l'Auvergne, amicalement, nous sommes dans le même bateau, et nous opposer nous condamne. Au fond, il faut mettre le réalisme au profit, au bénéfice de l'aménagement du territoire. À cet égard, commençons à parler de Clermont et de l'Auvergne.

Clermont et la région Auvergne, à travers sa capitale, voient leur intérêt ferroviaire également traité par les différents scénarios qui sont proposés. Il est fondamental que ce point soit entendu ce soir. C'est un fait, car s'il n'est pas accepté, le débat n'est pas honnête. De ce point de vue, Clermont-Ferrand n'a pas plus d'intérêt à Ouest-Sud qu'à Médián ou qu'à Ouest.

Voyons maintenant de manière réaliste comment traiter les différents tracés.

Vous avez les tracés de l'impossible, les tracés qui empêchent un accord politique entre les territoires. Ce sont les tracés extrêmes, Est et Ouest-Sud. La Bourgogne ne saurait accepter Ouest-Sud, l'Auvergne ne saurait accepter Est. C'est pourquoi, Nevers qui aurait pu être capitale européenne demain avec Est, y a renoncé. Ensuite, Ouest-Sud, est 2,6 milliards d'euros plus cher que Médián et Ouest. À cet égard, il est parfaitement irréaliste.

Les scénarios du possible sont les scénarios en vérité Ouest et Médián. Toute autre considération revient à construire des châteaux en Espagne.

Médián est plus réaliste : il est moins cher, il a plus de voyageurs, et il a un risque de contentieux environnemental beaucoup moindre. En revanche, il est vrai que Ouest est plus en mesure de proposer un équilibre entre les territoires et qu'à cet égard il pourrait peut-être faire l'objet d'un accord. Donc, nous sommes disponibles, Nevers, Moulins et Bourges, à la fois sur Médián et sur Ouest, et à cet égard, nous espérons que chacun fera l'effort d'aller jusqu'à l'unité. Ensemble, si nous construisons l'unité, nous réussirons ce projet. C'est un projet formidable par son potentiel d'aménagement du territoire, mais extrêmement fragile, car au fond le contexte lui est extrêmement défavorable.

Ce que je souhaiterais ce soir, c'est le message le plus fort que je voudrais vous adresser, c'est vous dire : choisissons l'unité et ce rêve fragile, nous en ferons une réalité et tous les territoires, la Bourgogne, la région Centre, l'Auvergne et Rhône-Alpes, en sortiront grandi.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je vais juste rebondir sur quelques interventions.

La première, sur celle de Serge Godard : on a manifestement une difficulté de compréhension sur ce fameux temps de parcours entre Clermont et Lyon. Je ne vais pas vous remonter les mêmes diapos que je vous ai déjà montrées. On va essayer d'éviter cette longueur.

Je disais hier que, comme jusqu'à maintenant aucun scénario ne se dégage forcément plus qu'un autre, nous, RFF, on essaie déjà de tirer au-delà d'un nom de scénario ce que l'on appelle « les invariants du débat », c'est-à-dire les grandes fonctionnalités qui reviennent dans les volontés de chaque acteur et que, quel que soit le scénario final, il faudra absolument réaliser avec le projet.

Ce que je vous propose aujourd'hui c'est que l'on considère comme un invariant du débat dans une variante par Roanne, un temps de parcours Lyon-Clermont en moins d'une heure vingt, quelle que soit la façon d'y arriver. C'est la proposition que je fais pour essayer de sortir de cela, mais je renouvelle aussi ma proposition de rendez-vous technique ou avec vos services pour continuer de décortiquer ce fameux temps de parcours si vous le souhaitez.

Évidemment, en parlant de rendez-vous technique, oui, Monsieur Chiloff, oui dix-mille fois, vous avez rendez-vous avec moi, il n'y a aucun problème, et nous décortiquerons ce modèle puisque j'ai pu vous dire à Orléans que les données INSEE étaient bien intégrées, que les post-acheminements aéroportuaires étaient bien intégrés, que l'évolution du prix du pétrole était bien intégrée. Donc, nous pourrions parler, vous pourriez me parler d'un coefficient de pondération dont je me demande bien ce que c'est, donc vous pourriez me l'expliquer, mais nous décortiquerons sans problème ce modèle. Et à cette occasion, vous pourriez me dire, sans problème, que vous avez une préférence pour le scénario Ouest et Ouest-Sud, et je le note, je l'entends et je le retiens pour les conclusions que RFF pourra tirer du débat. Cela n'empêchera pas qu'Orléans n'est pas en cul-de-sac dans les scénarios Médian et Est. C'est juste quelque chose d'objectif : le TGV va à grande vitesse jusqu'à Orléans, poursuit sa route jusqu'à Vierzon, jusqu'à Bourges, jusqu'à Nevers, jusqu'à Clermont, jusqu'à Lyon, donc le TGV a accès au nœud ferroviaire d'Orléans, a accès au nœud ferroviaire de Vierzon, donc il n'y a pas incompatibilité entre nos discours.

À ce propos, les trafics relatifs à Tours-Lyon, oui, ils sont intégrés dans nos modèles de trafic puisqu'il y aurait des TGV Nantes-Lyon, donc via Tours, qui seraient opérés sur la LGV. En revanche, effectivement, Chartres ne fait pas partie du scope de nos études. Avouez qu'il y a quand même beaucoup d'autres villes déjà desservies et que l'on trouvera certainement matière à faire une bonne correspondance pour intégrer Chartres.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Je crois qu'il y a une question écrite ?

Michel GAILLARD : Je voulais juste reprendre deux questions écrites. Habituellement, on les oublie un peu alors que chaque fois on propose que les gens puissent le faire.

Je voulais répercuter la question de Christine Belouin qui est représentante, si je comprends bien, d'Europe Écologie Les Verts du Puy-de-Dôme et qui signale deux choses : la première « *ne peut-on pas se contenter de moderniser les lignes existantes plutôt que d'investir dans un projet aussi coûteux ?* », question que l'on a déjà connue dans d'autres réunions.

Et la deuxième question concerne « *la réouverture, la modernisation...* », c'est toujours sur le même sujet « *... dégradation accélérée des infrastructures existantes. Tout l'argent ne va-t-il pas au TGV ?* », je résume : alors que les réseaux existants se dégradent, n'y a-t-il pas une préférence donnée par RFF au LGV au détriment des autres lignes ?

Et il y avait une question de Fabien Frigolet : « *Les gares nouvelles de Roanne et de Moulin, Vichy ne sont-elles pas en concurrence ? Leurs zones de chalandise ne se recouvrent-elles pas en partie ?* »

Bruno de TRÉMIOLLES : Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : Je vais essayer de faire vite sur les deux premières questions, mais elles appellent habituellement une réponse un tout petit peu longue.

On va essayer de dire très rapidement que la modernisation des lignes existantes, en l'occurrence Paris-Orléans, Paris-Clermont, est quelque chose qui a été regardé dans le cadre des études préalables au projet. On a montré que l'on savait faire des choses, relever des vitesses à certains endroits, essayer d'augmenter la vitesse carrément à d'autres endroits avec des petites déviations courtes, donc en sortant du tracé, voire carrément à certains endroits,

imaginer des sections à grande vitesse complète pour avoir des gains de temps de parcours nettement plus importants. On est arrivé sur différents scénarios. Toutes les études sont sur le site de la Commission où vous pourrez voir le détail. Ces scénarios vont de 1,5 milliard d'euros à 7 milliards d'euros d'investissements. On voit le plus volontaire ici, plus de 7 milliards d'euros, donc quand on parle de plus de 7 milliards d'euros, on est déjà plus dans des petits travaux locaux.

Malgré cela, on n'atteint aucun des objectifs du projet. On voit ici une évaluation des gains de temps de parcours qui seraient permis par ce type d'aménagement, on voit, si l'on regarde Clermont, par exemple, qu'on gagnerait une grosse demi-heure sur le temps de parcours actuel. Il faut se rappeler que l'objectif de gain de temps de parcours est une heure, sur Clermont, donc on est à la moitié de l'objectif fixé initialement. Sur Paris-Lyon, dans ce scénario cela impose d'utiliser la ligne Rhin-Rhône, donc via Dijon, et en fait, on mettrait 2 h 30 pour aller à Lyon depuis Paris, donc on n'est pas du tout non plus dans l'objectif de doubler Paris-Lyon dans le même temps de parcours. Autrement dit, 7 milliards pour ne pas atteindre les objectifs, ces scénarios ont été considérés comme des scénarios qui ne répondaient pas aux objectifs initiaux du projet.

Tout l'argent va-t-il au TGV et pas dans le réseau existant ?

Il y a deux niveaux de réponse.

Le premier est qu'aujourd'hui, très clairement, la priorité de Réseau Ferré de France est la modernisation du réseau existant. C'est vraiment sa priorité numéro 1, on est engagé dans un plan de modernisation du réseau : 13 milliards d'investissements d'ici 2015, c'est le plus grand plan de rénovation qui n'ait jamais existé. D'ailleurs, vous le voyez tous si vous utilisez le train, qu'il y a beaucoup de travaux sur beaucoup de lignes en ce moment. C'est vraiment la priorité numéro 1 de Réseau Ferré de France aujourd'hui.

Deuxième angle de réponse : l'investissement, l'apport financier de Réseau Ferré de France dans une ligne à grande vitesse, c'est ce que la ligne va lui rapporter grâce au trafic nouveau. Ce sont ses statuts qui le disent, RFF ne peut pas s'endetter au-delà de ce que la ligne va lui rapporter en recettes nouvelles. Autrement dit, s'il n'y a pas de projet, il n'y a pas forcément de voyageurs nouveaux et de trains nouveaux, donc pas de recettes nouvelles pour RFF, donc pas d'argent à mettre dans le réseau existant. Le fait de ne pas faire un projet de LGV ne va pas permettre à RFF de mettre plus d'argent dans le réseau existant. On est sur des types de financements qui sont étanches pour RFF.

Dernier point : j'ai noté, finalement pour moi c'est moins une question qu'une remarque : « la concurrence » possible entre des gares nouvelles à Roanne et à Moulins-Vichy, on est effectivement juste à la limite de l'exercice avec deux gares nouvelles relativement proches. Ceci dit, vu le nombre de trains différents, on l'a vu tout à l'heure dans les schémas de desserte qui pourraient circuler sur la ligne, ce n'est pas forcément rédhibitoire. Cela veut, par contre, certainement dire que des trains qui s'arrêteraient à Moulins pas à Roanne et vice versa.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Bertrand SALVAT, Secrétaire général ALTRO : J'ai eu mission de lire devant vous la lettre de l'un de nos adhérents dont je vous donnerai, *in fine*, le nom et les qualités.

« Je vous confirme bien volontiers, dans le cadre du projet POCL, que le tracé Ouest-Sud offre davantage de fonctionnalités et ouvre à l'instar de l'orientation définie dans les documents de base de RFF une perspective réseau. » Je crois que c'est page 55 dans vos documents. *« Il prend en compte la dimension d'aménagement équilibré du territoire et permettra entre autres, la mise en place de services interrégionaux innovants. En outre, il*

est le tracé qui anticipe et amorce d'autres liaisons vers Bordeaux, l'Espagne et Nantes. Évolutif, ce tracé Ouest-Sud ouvre de nouvelles perspectives de développement pour le ferroviaire en lui donnant des atouts supplémentaires pour s'imposer face à la route et à l'aérien, et provoquer ainsi à son avantage un report modal significatif. Très cordialement, Claude Steinmetz, Directeur ferroviaire France, Véolia Transports. »

Monsieur Allary, je voudrais vous poser ensuite une question : elle concerne la fiabilité des trains TGV roulant sur voies historiques. En effet, on constate que les TGV ne rencontrent pratiquement pas de problèmes sur les LGV, tous les retards, tous les accidents, tous les incidents interviennent sur les segments de voies du réseau ordinaire qu'ils empruntent. Monsieur Allary, vous m'avez donné acte à Villefranche que les TGV roulant sur voies ordinaires y étaient autant et même parfois davantage pénalisés que les autres convois TER, Trains d'équilibre du territoire, etc. D'ailleurs, la dernière livraison du bulletin de RFF donne un graphique tout à fait explicite sur ce point et j'en recommande la lecture à l'assistance.

Cela veut dire, Mesdames et Messieurs, que plus le TGV empruntera la voie actuelle du Bourbonnais, jusqu'à son point d'accroche avec la LGV, moins une garantie de régularité pourra être assurée. Les deux heures avec Paris ne seront pas tenues, et l'heure dix ou l'heure vingt minutes avec Lyon non plus. Pour parler technique, la robustesse des services sera davantage affaiblie encore chaque fois que vous ajouterez aux 60 premiers kilomètres des kilomètres supplémentaires. Nous retrouverons avec un matériel nouveau les mêmes désagréments qu'avec TEOS. Les Clermontois acceptent le sacrifice d'y être contraints sur 65 kilomètres. De grâce, n'en rajoutons pas, sinon on multiplie les risques de dysfonctionnement. Si je mets en parallèle les désidératas formulés par d'autres, qui refusent le même effort sur 25 ou 40 kilomètres, pour une population et une clientèle dix fois moindre, j'avoue ne pas comprendre où se situe leur sens de l'intérêt général. Par contre, je vois clairement où se nichent l'intérêt particulier et l'égoïsme par ailleurs contraire à toute logique économique.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLES : Merci beaucoup.

Christine CHAMBRIER, Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais : On a parlé de l'aménagement du territoire en parlant uniquement de l'aménagement des agglomérations. Or, il ne faut pas oublier aussi l'aménagement de la ruralité. À partir du moment, comme l'a précisé Monsieur le Maire de Nevers, où il y a un coût assez important, cela pénalise automatiquement le développement rural, le tourisme, toute l'activité. Évidemment, un TGV qui passe en milieu rural, cela pénalise aussi les entreprises, les aides aux nouvelles entreprises qui pourraient se développer dans le milieu rural. J'ai entendu un professeur qui ne parle que d'agglomérations, mais c'est un choix de société aussi. Ce projet est dans 10, 20 ans. Dans 20 ans, va-t-on continuer à courir comme cela ? Le fait de courir comme cela, vous remplissez les hôpitaux. Les gens sont malades. Est-ce valable, pour des couples, un qui travaille à Paris, l'autre qui travaille à Clermont-Ferrand ? Éventuellement pour des cadres. Qu'ils continuent comme cela les cadres, ils ne feront pas de vieux os ! La ruralité, il faut aussi en prendre compte, et s'il y a un choix à faire dans les différents scénarios, autant prendre le scénario qui est le moins impactant au niveau environnemental.

Par rapport au temps de trajet, je trouve assez dérisoire quand on gagne 30 minutes sur un parcours, je suis désolée, on a le temps de travailler. Au moins, on est tranquille, les trains sont suffisamment aménagés, on a un temps pour travailler, donc qu'est-ce que c'est que gagner 30 minutes par rapport à des milliards dépensés, alors qu'on répète souvent, au niveau du fret – parce que l'aménagement du territoire, aussi, c'est d'organiser, moins de camions ; on a le développement durable, alors, on lance des mots : biodiversité, développement durable. Qu'y a-t-il derrière ces mots-là ? C'est complètement aberrant.

Quant aux compensations de la biodiversité, alors je suis désolée, c'est des compensations d'argent. Qui va nous donner à manger demain ? Prendre toutes les terres agricoles, ce n'est pas le TGV qui va nous donner à manger demain.

C'est tout ce que l'on avait dire.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. On va prendre encore une ou deux questions, et on va clore la réunion.

Bernard MARTIN, Conseil général de la Nièvre, chargé des transports : Dans un contexte économique difficile, le département de la Nièvre a fait le choix, afin de rompre son isolement, d'apporter sa contribution financière à l'aménagement de la deux fois deux voies de la route nationale 7 qui conduit à votre belle région, Monsieur le Président, et aussi l'aménagement d'un réseau haut débit.

Nous ne voulons pas être délaissés par la LGV qui constitue, comme vous le savez, un outil important pour le développement des territoires. Nous opterons pour le tracé qui tout en respectant les enjeux environnementaux prendra évidemment au mieux en compte les capacités de tous les territoires concernés à participer au tour de table financier, mais surtout assurera les meilleurs interconnexions et cadencements avec les réseaux existants et notamment les TER. C'est la condition essentielle pour que le projet irrigue réellement notre territoire et ne fasse peser aucun risque de drainage des richesses et des habitants. Il ne suffit pas de voir passer les trains, il faut évidemment qu'ils s'arrêtent.

Sans polémiquer, il faut se rendre cependant à l'évidence que l'option Ouest-Sud isolerait la Nièvre et la Bourgogne. Notre préférence se porte donc sur le tracé Médian, avec sa variante par Roanne. Je pense que ce tracé s'inscrit parfaitement dans l'aménagement de tous les territoires.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Dernière question.

Antoine ESTIENNE, Demandeur d'emploi : Bonsoir à tous. Je m'appelle Antoine Estienne, je suis demandeur d'emploi, j'en profite pour passer un message dans le domaine culturel ! Mais ce n'était pas l'objet de mon intervention.

Je suis né à Gien dans le Loiret, je suis Clermontois de cœur et d'adoption, et du coup, j'ai du mal à choisir, personnellement, entre ma région de naissance, qui est les confins de la région Centre, et Clermont-Ferrand. Pour Clermont, il est certes envisageable que le tracé Ouest-Sud ait plus d'avantages qu'un tracé Médian, néanmoins, je voulais poser une question qui n'a pas été évoquée :

Quelles sont les marges de manœuvre des différents tracés, notamment ce fameux tracé Médian ? N'est-il pas possible que ce tracé descende un peu plus au sud précisément, avant de prendre son virage en direction de Lyon, de manière à desservir plus largement l'Auvergne tout en permettant d'avoir un plus juste équilibre des territoires ? Parce qu'il faut noter quand même que ce tracé Ouest-Sud ne dessert pas un bon nombre de territoires qui déjà sont dans une forme de misère du fer depuis des années, du rail, en l'occurrence. Je vois la ville de Gien, toutes les villes qui sont autour de Gien, que ce soit Briare, que ce soit Cosne sur Loire, que ce soit dans le prolongement de la Charité, connaissent de gros problèmes de liaisons avec Paris, et je ne parle pas du reste des liaisons nationales ou internationales qui sont quasiment inexistantes. Ce sont des villes qui sont très inquiètes de l'avenir. Je vous renvoie d'ailleurs au très intéressant cahier d'acteur numéro 9 et numéro 11 qui ont été déposés par le Pays Bourgogne Nivernaise et par la communauté de communes Loire et Nohain, qui se prononcent en faveur du tracé Médian précisément, et d'un décrochement à

hauteur de Gien qui permette de desservir Nevers via Gien, La Charité, Cosne-sur-Loire, et Briare.

Je pense qu'il y a dans le tracé Médián une possibilité de consensus, même si la région Auvergne pour l'instant ne le voit pas de cet œil-là, qui me semble intéressant de creuser. Je crois, comme cela a pu être dit par Monsieur le Maire de Nevers, comme cela a été dit par d'autres intervenants, qu'il ne faut pas que l'on tombe dans le piège de cette opposition de ceux qui veulent le tracé Médián, de ceux qui veulent le tracé Ouest-Sud, etc., parce qu'effectivement cela fait courir un risque au projet lui-même, sachant les enjeux économiques qu'il y a derrière, le coût d'aménagement de ce projet. Je ne veux pas rentrer dans le débat du surcoût supposé du trajet Ouest-Sud parce que je crois qu'un investissement de cette ampleur, de cette portée-là mérite que l'on investisse parfois plus d'argent que ce que l'on aura pu faire par ailleurs, pour des débouchés plus importants, mais je pense malgré tout que le tracé Médián est sans doute le meilleur, et qu'il y a à creuser dans les possibilités d'extension de ce tracé Médián pour desservir plus largement l'Auvergne tout en ne pénalisant pas certains territoires qui se trouvent dépendants directement de ce tracé Médián, et en particulier ses confins de la région Centre et de la Bourgogne qui sans cela seront complètement oubliées. Je renvoie vraiment aux cahiers d'acteurs numéro 9 et numéro 11 qui sont très intéressants sur ce point et qui font le point, justement, sur le tourisme, sur les attentes de ce décrochement au nord de Gien en direction de Nevers.

Merci.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Deux dernières questions.

Pascal BERION, Université de Franche-Comté et Laboratoire THEMA : Je suis enseignant chercheur en aménagement et urbanisme, et je m'intéresse à la relation entre infrastructures autoroutes ou grande vitesse ferroviaire, et développement territorial.

Je voudrais rappeler quelques principes, le premier étant que la grande vitesse ferroviaire participe à une déformation normale de l'espace géographique. Comme le disait Jean Olivereau il y a quelques années dans son ouvrage, du temps de la lenteur des modes de transport l'espace était homogène, maintenant les modes de transport sont rapides et ils différencient puissamment les lieux, et on a donc, de fait, une véritable compétition territoriale pour faire partie de ceux qui sont accessibles. Attention à une chose : ce n'est pas parce que l'on est accessible que l'on se développe. L'accessibilité n'est pas de l'attractivité seulement. L'accessibilité, il faut la valoriser et il est éminemment important, en matière d'aménagement du territoire autour de ces grandes infrastructures de transport, tout d'abord de se mettre très, très rapidement d'accord en interdépartemental, en interrégional, sur des grandes options d'itinéraires, pour consacrer l'essentiel de son temps à la valorisation de la venue de l'infrastructure. L'infrastructure vous permet de vous déplacer, c'est tout ce qu'elle peut faire, et c'est déjà énorme. En fait, c'est l'usage que vous allez faire de l'infrastructure qui va vous amener à créer de la valeur ajoutée sur votre territoire.

Enfin, dernier élément, je crois qu'il faut que l'on revienne sur le mot aménagement du territoire. Le terme aménagement du territoire est indissociable d'une action politique. Si l'on fait de l'aménagement du territoire, c'est parce que le politique a le dernier mot. Et le politique est là pour faire quoi ? Il est là pour corriger un certain nombre de dysfonctionnements naturels qui sont inhérents à notre système économique et social. C'est une sorte de régulateur. Il est là pour apporter à la fois de l'équité et de la compétitivité. C'est un équilibre qui est extrêmement difficile à tenir, les spécialistes de la DATAR peuvent en parler, mais on a une vraie spécificité en France depuis plus d'une quarantaine d'années pour être relativement pionniers en la matière.

C'étaient les mots que je voulais apporter à ce débat en regardant ce qui se passe chez vous depuis une région où, à partir de dimanche, nous allons avoir nous aussi notre big-bang ferroviaire avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, et deux gares nouvelles.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean QUILLERET, Artisan commerçant, habitant du nord du département du Puy-de-Dôme : Je crois que je vais un petit peu dénoter, comme a pu le faire Madame tout à l'heure, parce que pour ma part, je ne me pose pas la question de savoir quel est le trajet le plus pertinent ou pas, mais je me pose la question de la pertinence de la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

On a beaucoup parlé effectivement de vitesse, alors que l'on sait aujourd'hui que dans 10 ans, dans 20 ans, dans 30 ans, demain, je ne sais pas, mais on sait que dans un avenir relativement proche notre question sera de ralentir. Ce sera de ralentir parce que nous vivons sur un espace fini, la planète, nos ressources naturelles ne sont pas inépuisables, ce sont des stocks limités, et de gré ou de force, à un moment donné, nous devons ralentir.

Aujourd'hui, et je ne remets pas en cause – je ne les connais pas, je ne suis pas un spécialiste du transport – donc je ne remets pas en cause forcément la qualité du travail de RFF, par contre, je m'interroge sur la commande. Est-il pertinent aujourd'hui de commander une ligne qui va nous mettre, pour nous, Clermontois, à 2 h de Paris alors que l'on pourrait relativement facilement, certes avec un investissement important, mais avec un impact à tout point de vue, y compris en termes d'énergie première, d'énergie fossile consommée, nous mettre à 2 h 1/2 de Paris ? J'invite très humblement les différents acteurs politiques, socioéconomiques, ici dans cette salle, qui se sont prononcés, à réfléchir vraiment et à intégrer dans nos raisonnements cette notion. Je sais qu'aujourd'hui c'est difficile de l'intégrer, parce qu'il va s'agir de changer de paradigme, de changer de logiciel mental, et de voir les choses autrement. Cela a été dit, l'aménagement du territoire est un difficile équilibre entre coopération et compétition, mais les impératifs que l'on aura demain vont nous obliger à aller forcément plus vers plus de coopération, ce que les biologistes appellent « le mutualisme », qui existe dans le règne animal de façon majeure. Je pense que nous, humains, avec notre gros cerveau, on doit être capable de le faire. Je pense que l'enjeu aujourd'hui est de réfléchir à comment va-t-on pouvoir ralentir demain, avoir une économie qui permette à chacun de vivre dignement – cela a été évoqué à une ou deux reprises –, y compris en milieu rural, à ce que chacun puisse se nourrir correctement et cela, je pense que c'est possible, mais franchement, je ne suis pas sûr qu'une ligne à grande vitesse supplémentaire va nous servir beaucoup dans 30 ans.

J'ai peut-être une question à poser à RFF : si toutefois cela faisait partie d'une commande – parce que j'ai bien compris que ce n'était peut-être pas forcément le cas – si on investissait les 14 milliards prévus, ou les 12 suivant le scénario, dans le réseau actuel pour faire un vrai réseau interrégional y compris européen, et non pas renforcer d'une certaine manière l'étoile française avec Paris comme centre, qu'est-ce que cela donnerait, y compris en termes purement économiques ?

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Dans la salle : Quelle est votre profession ?

Jean QUILLERET : Artisan commerçant. Je précise que je voyage dans toute la France et je voyage malheureusement essentiellement en voiture parce qu'en inter-régions il est très compliqué de voyager en train aujourd'hui. Ce que je souhaiterais, c'est un doublement du cadencement...

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci, Monsieur.

Jean QUILLERET : ... des lignes et la division par deux du prix des billets de train.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean-Michel GUERRE, Président de l'agglomération de Vichy : Après ces collègues de Moulins, de Roanne, de Nevers, de Clermont, etc., il est bien normal que l'agglomération de Vichy, la petite sœur de Clermont-Ferrand, se positionne.

Je voudrais vous dire que quand j'ai lu La Montagne ce matin, je me suis dit : ce n'est pas POCL ! Puisque la commande gouvernementale est très claire, c'était à l'époque le ministre Borloo : Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon ; Paris, Orléans, la région Centre, Clermont, la région Auvergne, et Lyon. Cela indique que forcément il faut desservir au plus près possible et le mieux possible Orléans, et au plus près, et le mieux possible Clermont-Ferrand. C'est la commande gouvernementale. Je me dis que quand on regarde cela, et en tout cas cela a été l'analyse du Conseil communautaire de Vichy-Val d'Allier, plus cela passe à l'Ouest, et plus cela passe au Sud, plus cet objectif peut être rempli. C'est relativement simple.

À partir de ce moment-là, nous nous sommes dits : qu'est-ce que c'est que cette histoire de gare nouvelle ? Qu'est-ce qu'une gare nouvelle ? Est-ce que c'est les gares betteraves, les gares patates qui ne servent rien ? Qu'est-ce que c'est que cela ? On a travaillé la question et on s'est aperçu que dans ce cas-là on était plutôt sur une gare d'interconnexion : interconnexion avec le réseau TER, interconnexion avec les TGV inter-secteurs, et il y en a 8 qui sont prévus. C'est intéressant, à 10, 15 minutes au nord de Vichy ou 10, 15 minutes au sud de Moulins, mon cher ami, d'avoir 8 TGV supplémentaires par rapport aux gares centres, je suis preneur, cela me fait un doublement de liaisons, donc cela m'intéresse. Et je me dis aussi que cette gare nouvelle, cette gare d'interconnexion, cette plateforme d'interconnexion, aide vraiment beaucoup quand on regarde tout cela à l'échelle européenne, et quand on pense à la grande transversale, on se dit que c'est là que cela se passe, Transline, c'est là que ça arrive. Et donc, du coup, l'idée du carrefour, de la croix ferroviaire au nord de l'Auvergne devient un atout extrêmement important.

Et très logiquement, les conseillers communautaires ont vu qu'il y avait qu'un seul tracé en l'état actuel des études qui prévoyait la gare d'interconnexion : c'est le Ouest-Sud. Très logiquement, ils ont dit : pour le moment, en l'état des choses, on va voter pour le Ouest-Sud, pour le moment. Et on l'a fait à l'unanimité de notre Conseil communautaire, mais en même temps, comme on est des gens raisonnables...

(Une intervention hors micro.)

Jean-Michel GUERRE : C'est faux. Unanimité de mon Conseil communautaire de Vichy Val d'Allier. À l'unanimité : 72 voix pour sur 72 conseillers communautaires.

À partir de là, on a également dit que s'il y avait des évolutions, pourquoi pas ? Des évolutions, on peut réfléchir, on n'est pas fermé aux évolutions. C'est pour cela, quand le Président de la région, il y a une dizaine de jours, a émis l'idée que l'on pourrait peut-être travailler à des variantes entre le Ouest-Sud, le Ouest, tout cela m'intéresse. Cela veut dire quelque chose pour moi. Je me dis que l'on peut peut-être arriver à réfléchir, et comme j'aime bien Moulins, Montluçon, Roanne, Nevers, que j'aime bien aussi Clermont-Ferrand, je me dis

qu'il y a peut-être quelque chose à imaginer en étant intelligent à partir de cette idée qui a été émise. Je voudrais que RFF travaillât correctement cette étude. Dernière chose...

Bruno de TRÉMIOLES : Je vous demanderai...

Jean-Michel GUERRE : Je vais conclure. Le coût, bien sûr. L'environnement, le coût.

L'environnement, il n'y a aucun tracé génial : le bec d'Allier est un vrai problème, il faut faire attention. La forêt de Tronçais on sait qu'on peut y passer à côté, mais il faut être prudent sur ces questions environnementales globales, mais sur le coup, oui, il y a un milliard de décalage entre les différents trucs. C'est-à-dire, 7 ou 8 % sur la totalité du trajet.

Bruno de TRÉMIOLES : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

Jean-Michel GUERRE : Je conclus. Et je conclus en disant qu'en l'état actuel des choses, techniquement... de toute façon, cela coûte très cher et personne n'a l'argent pour le payer ! Alors, comment fait-on ?

(Une intervention hors micro dans la salle.)

Bruno de TRÉMIOLES : S'il vous plait.

Jean-Michel GUERRE : Je conclus, Monsieur le Président, je vous l'ai promis.

On a POCL et on a Transline. Entre les deux, il y a à peu près 20 ans et c'est une temporalité assez courte en matière d'aménagement du territoire, vous en conviendrez. Je me dis que les évolutions européennes vont forcément bouger, et que Transline étant dans corridor européen...

Bruno de TRÉMIOLES : S'il vous plait ?

Jean-Michel GUERRE : ... il y a bien un moment où l'Europe devra financer. Et je me dis que l'on aurait intérêt à choisir pour POCL, le tracé qui permet un financement européen.

(Applaudissements.)

Bruno de TRÉMIOLES : Merci beaucoup. Il y avait une dernière question, et ensuite RFF répondra et le Président conclura la réunion.

Hubert CONSTANCIAS, Responsable du Collectif « Pour une alternative à la LGV » : Je vous remercie. Je suis responsable du collectif « Pour une alternative à la LGV », qui vient de se créer dans le département du Puy-de-Dôme il y a une quinzaine de jours.

Quand on parle d'aménagement du territoire, l'aménagement d'un territoire c'est de faire de sorte que les différentes régions soient à égalité de traitement, que chaque ville soit à une distance équivalente, à un temps équivalent. Or, c'est vrai que beaucoup de décideurs ici ont tendance à aller toujours sur Paris, sur le centralisme parisien, mais par contre, les citoyens, eux, vont ailleurs qu'à Paris. Je crois qu'un monsieur tout à l'heure est intervenu pour dire : je parcours toute la France et je n'ai pas beaucoup de solutions et je suis obligé d'y aller en voiture. Moi-même, quand je vais à Limoges, je suis obligé de prendre la voiture. Quand je vais à Paris, je prends le train. Quand je vais à Bordeaux, je prends quoi ? Je prends l'avion, je n'ai pas d'autre choix, sinon, il faut six, sept heures pour y arriver. Alors, ce que nous disons en termes d'alternative, c'est qu'avant de vouloir aller plus vite sur Paris, il serait peut-être utile de remettre en état les lignes pour aller à Toulouse, les lignes pour aller Toulouse-Montpellier ou pour aller à Bordeaux, qui sont à des distances équivalentes de Clermont-Ferrand que Paris. Plutôt que faire effectivement une étoile autour de Paris, peut-être qu'il

serait intéressant de faire une petite étoile autour de Clermont-Ferrand, parce que Clermont-Ferrand, la région Auvergne, elle aurait tout intérêt à pouvoir échanger un peu mieux au niveau économique avec le sud de l'Auvergne, avec les régions du sud plutôt que toujours aller en direction de Paris. Je pense que c'est quand même une dimension qui me paraît extrêmement importante.

Regardons pour exemple l'Allemagne : ils n'ont pas de grandes lignes à grande vitesse, comme cela. Ils ont un maillage tout à fait extraordinaire.

Bruno de TRÉMIOLLES : Peut-on rester sur la France ? S'il vous plaît.

Hubert CONSTANCIAS : C'est important de regarder ce qu'il se passe à côté, Monsieur. En Allemagne, ils ont un maillage tout à fait remarquable au niveau de la SNCF, et ils n'ont pas de grandes lignes à vitesse, comme ça.

Dans la salle : C'est faux !

Hubert CONSTANCIAS : Je pense que c'est extrêmement important, effectivement, d'avoir un maillage plus important, mieux desservi plutôt que de vouloir aller toujours plus vite. Et depuis que l'on va vite, est-ce que notre système économique est meilleur ? On va vite avec le TGV, on va vite avec les autoroutes, est-ce que nous ne sommes pas en crise pour autant ? Y a-t-il moins de chômage ? Moins de pauvreté...

Bruno de TRÉMIOLLES : Recentrons-nous sur le sujet de POCL, s'il vous plaît.

Hubert CONSTANCIAS : Non, mais il faut quand même voir les choses telles qu'elles sont. Le problème n'est pas seulement de savoir où il doit passer, c'est de savoir si nous avons réellement besoin de cette ligne ou si nous n'en avons pas besoin. Je pense que le problème pour nous, en tout cas pour notre collectif, est à ce niveau-là.

Je passe sur les autres problématiques qui sont posées au niveau de l'environnement, parce que, quand on retrace des circuits entiers comme cela, c'est toutes les nappes phréatiques que l'on coupe avec des pertes d'eau, et l'eau est quelque chose d'extrêmement précieux. Il y a la question de la forêt de Tronçais, mais peut-être qu'il y a des solutions possibles. Il y a le problème de la biodiversité aussi que l'on enferme dans des corridors dont ils ne peuvent plus sortir. Je crois qu'il y a un certain nombre de problèmes énormes à poser face à une ligne qui n'a pas forcément, aujourd'hui, son utilité, parce qu'au niveau économique...

Bruno de TRÉMIOLLES : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Hubert CONSTANCIAS : Je conclus. Une ligne LGV ne crée pas de l'activité et cela a été déjà dit tout à l'heure, elle ne fait que la déplacer, et le déplacement risque d'être, si l'on fait une gare au-dessus de Vichy, l'économie du département du Puy-de-Dôme et de l'Allier va se concentrer autour de cette gare-là, et ce sera le désert du reste du territoire.

Merci.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci, Monsieur. Monsieur Allary, avez-vous quelques commentaires à apporter avant la conclusion du Président Gaillard ?

Thomas ALLARY : Il y a eu énormément de choses. On a bien écouté tout ce qui a été dit. Je vais essayer de répondre très, très globalement du coût en particulier, en notant le fait que l'on a entendu des demandes pour approfondir des fonctionnalités ou des potentialités nouvelles différentes. J'en avais déjà cité tout à l'heure en disant qu'on essayait d'y travailler, de les approfondir, de les présenter. On va évidemment poursuivre ce travail. J'ai noté des

choses pour un Médián qui irait plus au sud avant de bifurquer vers l'Est. J'ai entendu ce qui se disait sur Gien et on y travaille déjà, car la question avait été posée.

Je voulais venir assez rapidement, dans cet ordre d'idée, au propose de Monsieur Guerre – c'est dommage parce que le Président de Région Auvergne n'est plus là –, mais il a fait une proposition et je voulais l'évoquer très rapidement, si c'est possible.

Effectivement, RFF, comme vous le disiez, Monsieur Guerre, va travailler le plus sérieusement possible à cette alternative, donc du coup, la question s'adressait plus au Président de région : est-ce que quand on dessine le pointillé vert que l'on voit là, c'est bien l'idée qui était proposée de chercher quelque chose entre Ouest-Sud et Ouest. Nous, c'est ce que l'on identifie. Si c'est le cas, on peut y travailler, mais on peut tout de suite dire certaines choses : d'une part, en évitant la forêt de Tronçais, on rencontre d'autres problématiques environnementales avec des étangs, avec d'autres forêts. On ne peut pas aller tout droit puisque l'on a Moulins et un franchissement de l'Allier dans la zone de la réserve naturelle, on ne peut pas. Donc, on doit de toute façon revenir à un moment vers le scénario Ouest-Sud. Donc, nous, c'est comme cela que l'on a vu cette demande d'alternative. Si c'est le cas, elle a évidemment des problèmes environnementaux aussi, donc il faut qu'on les approfondisse. Elle a surtout un inconvénient fonctionnel énorme, c'est de ne plus apporter à Montluçon le gain du scénario Ouest-Sud. Donc, du coup, problèmes environnementaux plus gain fonctionnel pour Montluçon supprimé, on se retrouve assez vite finalement à être sur le scénario Ouest que l'on voit se dessiner en gris au-dessus. C'est pour cela que pour l'instant ce genre d'alternative n'existait pas. Ceci dit, on va y travailler, cela fait partie du genre d'approfondissement que l'on peut essayer de voir d'ici la fin du débat.

Je voulais dire, là aussi sur forme de question : on a beaucoup parlé de corridors européens est-ouest en lien avec POCL. Ces corridors européens sont des corridors frets en particulier, et POCL est un projet uniquement voyageurs. Il n'est pas possible, compte tenu du nombre de circulations tout simplement, et des différences d'exploitations, fret et TGV, de faire circuler du fret sur le projet de LGV POCL. C'est une vraie question qu'il faudra clarifier pour nous dans les attentes sur les liaisons est-ouest.

Michel GAILLARD : Merci à tous pour vos interventions.

Je rappelle, comme chaque fois, que je ne fais pas une synthèse de tout ce qui s'est dit, par contre, il y aura des comptes rendus en ligne sur notre site où tout sera rapporté.

Je voudrais retenir quand même trois points de cette soirée.

Tout d'abord, une satisfaction : j'ai vu apparaître un point nouveau dans le débat : le délai de réalisation de ce projet. C'est la première fois que j'en entends parler. Or, j'ai vu d'autres débats où cette question-là était centrale dans certains projets. Et je pense, effectivement, que c'est une question importante pour les acteurs économiques, ce n'est pas une surprise qu'elle ait été émise par un industriel, parce qu'effectivement, le délai de réalisation n'est pas sans conséquence non plus sur tous les autres aspects : sur le choix, le financement, la décision à prendre, etc. Donc, un élément important est apparu ce soir.

Une petite frustration : on parlait d'aménagement du territoire, c'était la thématique. Alors, je comprends que le choix du scénario a tout à voir avec la question de l'aménagement du territoire, mais je pense qu'il y a aussi d'autres choses. J'ai entendu la DATAR s'exprimer, j'ai entendu l'exemple de Reims, ce qui a été fait. Je n'ai rien entendu d'autre. J'ai entendu parler de scénarios, mais pas de ce qu'il fallait faire d'ici là pour que les choses se présentent bien.

Et du coup, une interrogation sur le modèle de nos réunions thématiques. Peut-être faut-il qu'on y réfléchisse, parce que cela fait deux fois, à Orléans et ce soir, où l'on a un certain mal à contrôler le format de la réunion. Nous allons donc y réfléchir.

Merci en tout cas à tous, et la prochaine réunion est à Lyon sur le fret.