

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion de proximité

Châteauroux, le 16 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à tous, je vois que vous êtes nombreux et, comme je le disais à l'instant au Président Pinton, je ne suis pas trop surpris. Je pensais bien qu'à Châteauroux, il y aurait beaucoup de monde. Il est une tradition dans nos réunions publiques, c'est que nous propositions au Maire de la ville qui nous accueille de prononcer quelques mots, d'accueil justement. Donc, Monsieur le Maire, si vous voulez me rejoindre.

Jean-François MAYET, Maire de Châteauroux : Mesdames, Messieurs, bonsoir, je m'adresse évidemment aux élus, aux Maires, il y en a beaucoup, aux Sénateurs, aux Parlementaires, aux Conseillers régionaux, aux Présidents de Conseils généraux, je sais que notre voisin de la Creuse est là. Je suis très heureux et très fier de pouvoir vous accueillir, merci d'être si nombreux, cela prouve au moins votre attachement indéfectible à ce projet qui est en train de se dessiner.

Pour faire court parce que les circonstances m'y obligent, je voudrais exprimer quatre convictions qui vont être pour moi, jusqu'à la fin du mandat, l'objet d'une détermination totale :

Première détermination et premier constat : le POCL est indispensable. Je remercie Monsieur Hortefeux et son équipe, je remercie Rémy POINTEREAU qui s'est excusé, de se donner beaucoup de mal pour développer cette idée-là dans notre région. La ligne Paris-Lyon a 30 ans, elle est saturée, elle devra être réparée et rénovée dans les années qui viennent et, ne pas la doubler, ce serait prendre le risque d'emboliser à peu près un tiers du pays pendant de nombreuses années. Rien que pour cela, il faut que cela se fasse.

Et à partir du moment où cela se fait, j'ai une seconde conviction : je crois qu'il faut profiter de cette seconde ligne pour desservir des territoires nouveaux, et notamment les nôtres. Ce serait inconcevable, j'ai envie de dire indécent et injuste, qu'on n'imagine pas que cette seconde ligne, profitant des progrès techniques des LGV, cela va beaucoup plus vite, l'objectif étant pour la SNCF bien sûr de ne pas mettre plus longtemps pour faire Paris-Lyon que maintenant, mais on pourra faire Paris-Lyon avec la même durée de trajet que maintenant en incurvant cette ligne vers chez nous. C'est absolument indispensable.

La troisième conviction c'est que Limoges a toute légitimité à vouloir être à moins de 2 h 15 de Paris, cela me paraît normal, comme Clermont, comme les autres villes, et c'est possible. Lorsque cela a été imaginé, il n'y avait pas d'autre solution que de penser à raccorder pour le moins cher possible Limoges à Poitiers, avec une monovoie, une LGV monovoie, pour que les gens de Limoges et du sud de Limoges puissent prendre un TGV pour aller par Poitiers, s'accrocher à un autre TGV, parce qu'évidemment ce n'est pas le nombre de personnes qui monteront à Limoges qui feront un TGV complet, pour ensuite arriver, au-travers d'une ligne déjà saturée, à une gare saturée.

Les choses ont changé. Le POCL existe et cela change la donne. Je suis convaincu et j'ai la certitude et la preuve qu'un certain nombre de personnes qui défendaient ce fameux Limoges-Poitiers sont en train de faire une marche arrière parce que cela coûte cher, on annonce 1,5 milliard, ce sera combien dans 5 ou 6 ans, 7 ans, 10 ans ? Ce sera plus que cela. Nous proposons nous, non pas de faire le Limoges-Poitiers mais de rénover en profondeur la ligne POLT, de façon à permettre aux gens de Limoges et du sud de relier Paris par une ligne droite.

Alors, on a beaucoup parlé de tout cela, après nous avoir fait croire que ce Limoges-Poitiers, c'était en fait l'idée, la fantaisie de l'épouse d'un Président de la République, pour laquelle, d'ailleurs, j'ai beaucoup de respect. Ce n'est quand même pas très sérieux. Ensuite, on nous a fait croire que le gain de temps d'une ligne directe utilisant le POLT rénové, permettant à des TGV de rouler à 180/200 km/h, jusqu'à son point de jonction avec le POCL, cela ne gagnerait que 15 à 20 minutes. C'est le dernier document que j'ai reçu. Je me dis : de qui se moque-t-on ? Où veut-on en venir lorsque l'on dit de telles choses ?

Je pense que la SNCF, et je m'adresse à la SNCF et à RFF, a un objectif intangible, c'est de pénétrer tous les territoires, y compris le nôtre qu'on a appelé noblement « La Patate Creuse » pendant de nombreuses années, plus personne n'ose le dire. Je pense aussi que RFF et la SNCF qui subissent comme l'État un déficit et une dette abyssale, ont le devoir d'utiliser la meilleure solution, la moins coûteuse possible et la plus efficace, je pense que c'est le challenge de tout le monde dans les années à venir et, je le redis, nous avons le devoir, vous avez le devoir de servir tous les territoires, sans bien sûr vous obliger à faire passer une LGV dans tous les départements mais à proximité de tous les départements.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous allons nous battre comme des chiens pour obtenir gain de cause. Je vous remercie

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, je voudrais faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public, pour resituer la nature de notre rencontre.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est un droit qui est inscrit dans notre Constitution, au-travers du Code de l'environnement désormais. Ce droit a été défini, clarifié à travers différents textes de lois. Il

porte sur deux aspects, deux dimensions : le droit des populations à être informées sur les grands projets qui impactent la vie de nos concitoyens et le droit à l'expression, à l'avis, à l'opinion qu'ils peuvent avoir sur lesdits projets.

Ce droit est mis en œuvre par une Commission Nationale du Débat Public qui a été créée en 1995 par la loi Barnier, qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002. Quelques mots sur le débat public tel qu'il est pratiqué depuis : c'est une phase de la vie du projet, une phase de « concertation » qui se situe très en amont dans la vie du projet, donc à un moment où celui-ci est adaptable et modifiable, et peut intégrer tout ce qui est dit au cours du débat. Je cite souvent l'exemple de trois dossiers que j'ai en tête, qui ont été purement et simplement annulés après un débat public ; cela peut aller jusque-là.

Donc le débat public, contrairement à ce que parfois on entend, ce n'est pas pour « amuser la galerie », pour utiliser une formule un peu vulgaire, c'est vraiment une étape importante dans la vie du projet.

Je rappelle que ces débats portent sur une première question qui est évidemment fondamentale, c'est l'opportunité du projet. Si j'entends Monsieur le Maire, il est tout à fait opportun mais il est vrai que dans l'opinion publique, on voit des gens qui s'interrogent aussi sur ces questions d'opportunité.

Il porte sur les caractéristiques du projet, typiquement les tracés, les scénarios de tracés que propose RFF dans le projet qui nous intéresse.

Il porte sur les objectifs du projet : quel type de desserte ? quel type de service associé à cet ouvrage ?

Le débat public porte sur tout cela et il porte aussi, depuis une loi de 2010 suite au Grenelle, sur comment le maître d'ouvrage va organiser la concertation après le débat public, parce que le projet, s'il se poursuit, aura une vie évidemment après le débat public : la préparation de l'enquête publique.

Le débat public s'imposait sur le projet POCL parce que quand on regarde dans le Code de l'environnement les critères qui conduisent à décider qu'il faut un débat public, le dossier POCL enfonce tous les seuils. En termes d'investissements : c'est un projet extrêmement lourd, en termes d'amplitude du projet : il s'agit d'un ouvrage de plus de 500 kilomètres en moyenne, en termes d'impacts sur l'environnement : ils sont là, chacun en a pris conscience. Toutes ces raisons font que ce dossier demandait d'être débattu en public, de faire l'objet d'un débat public. Cela a été décidé le 2 mars.

Une Commission Particulière a été mise en place pour l'animer. Arlette Dubois-Besnard, Bruno de Trémiolles, Claude Leroi, Liliane Pautrot en font partie. Cette Commission a travaillé à la préparation, à l'organisation et maintenant à son animation.

Les principes du débat public :

- Il est ouvert à tous, c'est la raison pour laquelle vous êtes très nombreux et je m'en félicite.
- La transparence du débat : il n'y a pas de dossiers cachés, tout est sur la table ou sur notre site en l'occurrence, pour ceux qui veulent accéder aux documents du débat.
- L'équivalence : chacun de vous prend la parole, avec le même poids que son voisin, c'est le principe d'équivalence. Quand nous ferons le compte-rendu, toutes les opinions exprimées auront la même importance.

- L'argumentation : c'est un peu plus compliqué, quand on intervient dans un débat public pour dire que l'on est pour ou contre, on explique pourquoi, sinon cela n'apporte pas grand-chose au débat.

J'ai parlé du rôle de la CPDP.

Un point important : nous aurons un compte-rendu à faire à l'issue du débat – je reviendrai sur le calendrier - évidemment, ce compte-rendu sera le reflet de ce que nous aurons observé et entendu tout au cours de ce débat, j'aurai peut-être l'occasion d'y revenir.

Le maître d'ouvrage à cette tribune : Thomas Allary, directeur du projet, et Sylvain Caillot, chargé d'étude sur ce projet POCL. Le maître d'ouvrage prépare le dossier qui est mis au débat, il participe à nos réunions publiques où il répond à vos questions et à vos argumentations, bien sûr, et puis surtout, il aura à prendre la décision puisque *in fine*, et je le rappelle, la Commission Particulière du Débat Public ne se prononce pas sur le fond. Elle ne dira jamais quel est le bon choix à faire. Ce n'est pas son projet, mais son rôle est d'organiser, de donner la parole au public, pas de trancher la décision qui sera à prendre. Cette décision appartient au maître d'ouvrage. Ceci me paraît très important.

L'enjeu du débat POCL c'est, je l'ai dit, l'étendue du territoire couvert. Il y avait un enjeu très fort, celui de l'information du public sur le déroulement du débat, les dates de réunion, etc. Je voudrais remercier à la fois les élus qui ont été un relais extrêmement important dans la diffusion de cette information et la presse. On en parlait à l'instant : la presse, qu'elle soit écrite, parlée ou télévisée, je dois dire que pour ce projet tout spécialement, il y a eu un relais très important donné à nos débats et à leur organisation, ce qui évidemment est fondamental. Le succès de cette rencontre est là pour en témoigner.

Deux points importants dans ces moyens d'information :

- le site web de la Commission sur lequel vous trouvez tous les documents, sur lequel vous pouvez poser vos questions, donner vos avis. Cela a autant d'importance que ce qui peut être exprimé dans les réunions publiques, même si, je tiens à le souligner, la réunion publique est par excellence le moment d'exprimer son point de vue et de poser des questions puisque le maître d'ouvrage est en face de vous, alors que sur un site, il répond aux questions mais évidemment par l'intermédiaire du site.
- Les cahiers d'acteurs sont un autre outil fondamental pour les institutionnels (Chambres de Commerce, communes, départements, etc.), qui permet de donner son opinion sur le projet de manière très pérenne, avec un document qui est publié, mis en ligne, distribué à l'entrée des réunions publiques.

Ceci me paraît donc tout à fait fondamental.

Je l'ai dit, participer aux réunions publiques est la meilleure façon, la plus importante pour contribuer au débat sur un dossier.

Il y a trois types de réunions publiques :

- Les réunions de proximité, comme celle-ci, où l'on vous présentera le dossier dans sa totalité, dans sa globalité, où tout est mis en débat.
- Les réunions thématiques, qui seront des réunions publiques également, mais sur un thème spécifique que l'on va approfondir : le financement à Orléans, l'environnement à Bourges et à Gien, ou le choix du niveau de grande vitesse, c'était le cas hier à Moulins.

- Les auditions publiques : nous en avons programmé deux, une qui était à Guéret dans la Creuse il y a deux semaines, et une autre qui aura lieu sur le fret à Lyon prochainement.

Les auditions publiques sont une réponse à une attente de pouvoir s'exprimer dans une réunion publique de la part d'acteurs : le fret, ce sont des entrepreneurs du fret en particulier ; à Guéret, c'était surtout les élus et les associations de la Creuse qui souhaitent être entendus sur ce projet, alors que ces questions-là ou ces territoires-là sont hors du périmètre direct du projet, mais nous avons tenu à ce que la Creuse puisse s'exprimer et donc nous avons fait une audition publique dans la Creuse.

Il y a 27 réunions en tout, aujourd'hui c'est la douzième.

Il y aura une réunion de clôture les 24 et 25 janvier à Orléans et à Clermont, de la même façon que nous avons ouvert à Orléans et à Clermont.

Dans un instant, je vais passer la parole à RFF et ensuite ce sera le débat avec la salle.

Quelques règles du débat public, il est toujours bon de les rappeler :

Trois minutes par intervention, croyez-moi, on dit déjà beaucoup de choses en trois minutes et cela permet à d'autres de s'exprimer parce que si le temps consommé l'est par peu de gens, beaucoup seront un peu frustrés. Essayez de respecter les trois minutes.

Vous avez sur les sièges des papiers qui vous permettent de poser également des questions par écrit. Tout le monde n'aime pas prendre un micro. Donc, vous pouvez quand même poser une question ou donner votre avis, ils seront rapatriés vers la table de la Commission et nous essayons de les traiter au même titre que les questions orales.

Le calendrier du débat public :

- ✓ Fin janvier : clôture du débat public.
- ✓ Fin mars au plus tard, nous remettons le compte rendu du débat et le bilan qu'en tirera le Président de la Commission Nationale du Débat Public.
- ✓ Fin juin au plus tard, donc trois mois après, le maître d'ouvrage prendra sa décision de poursuivre ou non. S'il poursuit, il indiquera quels types d'études il engagera et pour quels types d'options. Ce sera vraiment la décision qu'il aura à prendre, au plus tard fin juin.

Sur cette question du débat public et de son organisation, y a-t-il des interrogations ? (*Non*).

Je passe donc la parole à Thomas Allary.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour présenter le projet.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet a été inscrit dans la Loi Grenelle, avec quatre objectifs fixés par l'Etat :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.

- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures, sachant qu'aujourd'hui, dans le meilleur des cas, le temps de parcours est de trois heures.
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre. Nous verrons tout à l'heure quelles sont ces villes du Grand Centre parmi lesquelles se trouve Châteauroux.

Ces trois premiers objectifs constituent le premier « pilier du projet » : la desserte ferroviaire à grande vitesse du Grand Centre de la France (Centre, Bourgogne, Auvergne) qui, même avec tous les autres projets du Grenelle, n'aurait pas accès à la grande vitesse ferroviaire.

Donc, premier pilier : desserte ferroviaire du centre de la France.

- Quatrième objectif, c'est le second pilier du projet : constituer un itinéraire pertinent, alternatif à l'actuelle LGV entre Paris et Lyon.

Cette ligne arrivera à saturation à l'horizon 2025, avec des problèmes de régularité extrêmement importants et à cet horizon, il n'y aura pas d'autre choix que de la doubler

Toute l'idée de POCL est de rassembler ces deux piliers en un seul projet, de façon à mutualiser les coûts et à additionner les avantages.

RFF a travaillé avec ses partenaires pour répondre à ces quatre objectifs et a élaboré quatre scénarios : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est, qui tous répondent aux quatre objectifs qui viennent d'être cités.

Ces quatre scénarios sont présentés au débat avec des hypothèses communes d'accès en Ile-de-France et dans la région lyonnaise. On peut évidemment faire des zooms sur ces secteurs-là mais ils ne sont pas discriminants entre les scénarios.

Nous allons également présenter deux variantes communes à trois de ces scénarios, les scénarios Ouest, Médian et Est. Il existe deux variantes possibles d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Dans les deux cas, la nouvelle ligne se brancherait à Montanay, au Nord de Lyon. Montanay est l'endroit où il y a la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans le centre de Lyon pour desservir les gares de Part-Dieu et de Perrache, et la bifurcation à l'Est de Lyon qui permet de desservir la gare TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry. Une fois que le projet serait réalisé, les TGV pourraient soit aller à Lyon-Centre, soit desservir Saint-Exupéry.

Trois options sont présentées dans le débat :

- une nouvelle gare TGV à Orly, sous l'aéroport, pour permettre une intermodalité air-fer ;
- la desserte par des trains à grande vitesse de Saint-Étienne sans passer par Lyon, mais en passant par Roanne, en électrifiant la ligne entre Roanne et Saint-Etienne ;
- un raccordement direct de la ligne à la Gare de Lyon Perrache, en arrivant sur Lyon, pour éviter de passer systématiquement par Part-Dieu pour aller jusqu'à Perrache.

Comment allons-nous présenter ce projet ?

Nous allons le présenter sous deux angles différents :

Premier angle : quels services pourraient être offerts grâce à ce projet ? Dans cette partie, nous allons voir les TGV qui pourraient circuler sur la ligne et donc les bénéfices que pourrait apporter le projet.

Dans un deuxième temps, nous allons regarder quel serait le projet d'infrastructures. Quelle est la ligne ? Où passe-t-elle ? Et donc, quels sont les coûts associés, le coût financier évidemment et le coût environnemental ?

Et puis, parce que c'est une question qui émerge depuis le début de débat, nous essaierons de synthétiser tous ces éléments, de comparer les scénarios et de voir à quelles conditions ce projet serait réalisable.

1 - Les services :

- Le scénario Ouest-Sud

Premier exemple : on voit en trait bleu ce que pourrait être la LGV. Mais en fait, pour desservir les treize villes du centre de la France concernées par le projet, aucune ligne ne pourrait les desservir l'une après l'autre car il ne serait pas possible d'avoir de bons temps de parcours. L'idée est donc d'avoir une LGV qui passerait au milieu de ces territoires et d'utiliser le réseau existant pour desservir un maximum de villes.

Nous venons de voir l'exemple d'un TGV qui irait de Paris et Clermont – la ligne s'appelle « Paris-Orléans-Clermont-Lyon » - mais dans aucun des scénarios, elle ne passerait à Clermont. C'est le TGV qui irait à Clermont, pas la ligne.

Nous venons de voir le TGV qui partirait de Paris, qui utiliserait la LGV en roulant à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy, puis retrouverait le réseau existant et roulerait à vitesse classique, environ 200 km/h, pour rejoindre Clermont-Ferrand, mais c'est bien le TGV qui va changer de voie, ce n'est pas le voyageur qui va changer de train. C'est un trajet direct, sans correspondance.

Nous allons retrouver exactement le même principe pour Châteauroux, puisque c'est Châteauroux qui nous intéresse ce soir, avec un TGV qui, dans ce scénario, irait à grande vitesse jusqu'à Vierzon et à partir de Vierzon, retrouverait le réseau existant, en l'occurrence la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse pour aller jusqu'à Châteauroux.

On voit donc qu'aucun train ne va pouvoir desservir une ville, puis la seconde, puis la troisième, etc. et les treize de cette façon-là jusqu'à Lyon car nous n'aurions jamais des temps de parcours satisfaisants.

Différents TGV vont assurer des « missions », des successions de dessertes différentes. Ce sont les schémas de dessertes que vous retrouvez sur les synthèses qui sont distribuées à l'entrée de la salle. Il faut bien voir que ces dessertes, le moment venu, seront mises en œuvre par les opérateurs (la SNCF et éventuellement ses concurrents), mais aujourd'hui, nous sommes beaucoup trop en amont de la mise en service : ni la SNCF, ni aucun opérateur n'est en mesure de dire quelle sera dans 15 ans sa politique commerciale sur ces lignes.

Donc, nos hypothèses se fondent sur une base simple : « Le potentiel de trafic est-il suffisant pour remplir le plus possible de TGV ? ».

L'idée de la construction de ces dessertes a été d'avoir un maximum de TGV pour chaque ville.

Sur le scénario Ouest-Sud, nous aurions un premier type de TGV qui ferait Paris-Orléans-Blois, en utilisant la ligne à grande vitesse plus le réseau existant. On voit que ce TGV-là n'irait pas à Lyon.

Le deuxième type de TGV serait un TGV qui ferait Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux, c'est le TGV qui serait utilisé pour desservir Châteauroux. Ce n'est pas un TGV qui irait à Lyon, ce serait un autre, nous le verrons également tout à l'heure.

Nous voyons ensuite en violet celui qui ferait Paris-Orléans-Bourges-Montluçon.

Troisième type de train : celui qui va à Clermont-Ferrand. C'est toujours le même principe, avec des arrêts possibles à Bourges, dans la gare nouvelle de Vichy-Moulins, à Vichy et à Clermont-Ferrand. A nouveau, ce n'est pas un TGV qui irait à Lyon.

Autre type de train qui circulerait sur la ligne : un TGV Paris-Lyon. Ce sont les trains qui existent actuellement sur la ligne Paris-Lyon qui seraient reportés sur la ligne nouvelle pour dé-saturer la ligne actuelle. Les TGV qui circulent actuellement s'arrêtent au maximum une fois entre Paris et Lyon, soit au Creusot TGV, soit à Mâcon TGV. Pour assurer toujours le même temps de parcours, ce qui est un des quatre objectifs, il faudrait toujours un seul arrêt maximum. Dans les hypothèses de dessertes, cet arrêt a été prévu à Roanne ce qui signifie que le train qui va de Paris à Lyon pourrait s'arrêter à Roanne, mais il n'est pas prévu dans ce schéma de dessertes qu'il s'arrête dans les autres villes du Grand Centre de la France. Ce sont donc encore d'autres trains qui vont aller à Lyon.

Un exemple pour Lyon : la liaison Clermont-Lyon. Ce train irait de Clermont jusqu'à Vichy où il retrouverait la ligne à grande vitesse pour aller jusqu'à Roanne, puis à Lyon. On voit très bien pour Clermont que le TGV qui rejoint Paris et le TGV qui va à Lyon ne sont pas les mêmes.

C'est un point important à comprendre que nous retrouverons dans tous les scénarios.

Le train suivant : la desserte de Nevers.

Ce train est un peu particulier dans le scénario Ouest-Sud puisque pour desservir Nevers et Moulins qui sont trop excentrés physiquement de la ligne à grande vitesse, il faut créer des TGV spéciaux qui rejoindraient le réseau existant au niveau de Bourges, qui iraient à Nevers puis à Moulins, avec une desserte cul-de-sac qui limite évidemment le nombre de TGV possibles.

Autres TGV : les TGV qui viendraient du Nord, de Roissy ou de Lille par exemple, sans passer par Paris

Certains de ces TGV rejoindraient Clermont-Ferrand, d'autres Lyon et après Marseille et la Méditerranée. Ces trains-là n'ont pas d'objectifs particuliers de temps de parcours, il est surtout important qu'ils desservent un maximum de villes. Ces trains pourraient s'arrêter à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins, à Roanne, à Lyon, etc.

Il s'agit d'un train qui desservirait le centre de la France et rejoindrait Lyon. Typiquement, si on est à Châteauroux et qu'on veut aller à Lyon, on peut prendre un train rouge et retrouver une correspondance à Orléans où à Vierzon et rejoindre ensuite Lyon par ce type de train.

Le principe est le même avec le train violet, le Lyon-Nantes. Il retrouverait la ligne vers Vierzon ou Bourges, puis à nouveau desservirait Vierzon, Bourges, Vichy- Moulins, Roanne, Lyon et la Méditerranée. C'est donc à nouveau un train qui permet de relier le centre de la France à Lyon.

C'est de cette façon que doivent se lire ces hypothèses de schémas de dessertes que nous retrouverons ensuite dans chacun des scénarios.

- Le scénario Ouest :

Le dessin est un peu différent.

Pour Clermont-Ferrand, c'est le même principe : utilisation de la ligne à grande vitesse puis du réseau existant.

Pour Châteauroux, c'est exactement le même principe que tout à l'heure : utilisation de la ligne à grande vitesse, puis du réseau existant au niveau de Vierzon, pour aller jusqu'à Châteauroux.

On ne va pas détailler à nouveau le schéma de desserte qui se lit de la même façon que tout à l'heure : pour Châteauroux, c'est exactement le même principe avec des trains qui viennent de Paris (ce sont les trains rouges) et, par exemple, le train violet qui vient de Nantes et qui va à Lyon, permettant de rejoindre Lyon via une correspondance.

- Le scénario Médian :

Son tracé s'écarte plus vers l'Est, pour éviter la Forêt d'Orléans et la Sologne. Pour rejoindre Orléans et Bourges, on a des barreaux à grande vitesse et entre Bourges et Châteauroux, un barreau qui shunte Vierzon. On verra après à quoi il sert.

On retrouve pour Clermont-Ferrand le même principe de desserte.

Il y a deux types de desserte possibles pour Châteauroux : soit un TGV depuis Paris qui va à Orléans et au-delà rejoint, via la ligne existante, Vierzon puis Châteauroux, soit un TGV qui va à grande vitesse jusqu'à Bourges où il retrouve un petit peu le réseau existant, puis prend ce nouveau barreau neuf qui shunte Vierzon et va jusqu'à Châteauroux.

Il y a donc deux possibilités d'aller à Châteauroux depuis Paris dans ce scénario.

Dans le schéma de desserte, on retrouve les deux trains rouges, l'un par Vierzon, l'autre par Bourges, qui peuvent aller jusqu'à Châteauroux, et on retrouve les trains qui viennent soit de Nantes, soit de Roissy ou Lille, qui pourront rejoindre Lyon via une correspondance.

- Le scénario Est :

C'est exactement le même principe, sauf que ce scénario s'écarte encore plus à l'Est pour rester toujours du même côté de la Loire. On voit que c'est pareil pour Clermont-Ferrand.

Par contre, pour Châteauroux, il n'a été conservé qu'une seule possibilité, par Orléans, parce que le tracé s'étant éloigné trop à l'Est, le temps de parcours ne serait pas intéressant en passant par Bourges. Dans le schéma de desserte depuis Paris, on ne retrouve que le train rouge via Vierzon.

Qu'est-ce que ce type de services apporte et permet-il de répondre aux objectifs ?

En termes de temps de parcours, Châteauroux gagnerait quelque chose de significatif puisqu'en temps théorique sans arrêt, on passerait de 1H50 aujourd'hui à 1H25 dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian dans les solutions les plus rapides, et à 1H35 dans tous les trains qui passeraient par Orléans et retrouveraient le réseau existant au niveau d'Orléans, donc des gains de temps significatifs et comparables, en tout cas dans les trois premiers

scénarios, le scénario Est ne permettant, lui, que la desserte via Orléans qui est un petit moins bénéfique.

En termes de liaisons permises par des correspondances : on a vu qu'on pouvait retrouver des trains qui allaient à Roissy, à Lille, ou dans l'autre sens vers Lyon, par des correspondances à Vierzon ou à Bourges. Les gains de temps de parcours sont importants, permis par la grande vitesse : à peu près 10 à 15 minutes gagnées vers Roissy et vers Lille.

Vers Lyon, les temps de parcours sont nouveaux, autour de 1 h 45 dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian alors qu'aujourd'hui, il faut passer par Paris, avoir une correspondance à Paris, ce qui excède d'assez loin 4 heures.

C'est évidemment le même principe sur Marseille puisque ces TGV qui vont de Roissy à Lyon peuvent être poursuivis vers Marseille. Il s'agit de temps de parcours particulièrement nouveaux.

En termes de fréquence, donc de nombre d'allers-retours et de trains quotidiens qui pourraient être proposés :

Sur Châteauroux-Paris, c'est relativement constant par rapport à ce qui existe : huit allers-retours dans tous les scénarios, sauf Est où il y en a sept.

Sur Châteauroux-Orléans, c'est équivalent mais cela reste modeste : deux allers-retours quotidiens.

Châteauroux-Bourges serait une nouvelle liaison, permise par le scénario Médian, avec ce fameux barreau prévu dans ce scénario.

Dans les trajets avec correspondance, il s'agit de choses totalement nouvelles pour aller vers Lyon ou vers Marseille, avec quatre allers retours possibles dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, et même six dans les scénarios Médian et Est.

Les trains vers Roissy et Lille sont possibles dans les scénarios Médian et Est par une correspondance à Vierzon.

Vers Tours et Nantes, c'est relativement équivalent selon les scénarios.

Tout cela veut dire que ces services permettent de répondre au premier pilier : desserte ferroviaire à grande vitesse du centre de la France.

En quoi le projet permet-il de répondre au deuxième pilier : le doublement de la ligne à grande vitesse ?

En fait, il y répond parce que dans tous les cas il y aura des TGV Paris-Lyon qui seront reportés sur la nouvelle ligne à grande vitesse (symbolisée par la flèche jaune sur la carte). Cela permet un gain de régularité puisqu'il y aura moins de trains sur la ligne nouvelle au départ et moins de trains sur la ligne qui existe. De ce fait, l'exploitation sera rendue plus simple et il y aura donc moins de retards et plus de régularité et ce, dans tous les scénarios.

De plus, dans les scénarios Médian et Est qui sont plus courts, il y aurait un gain de temps de 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon, et un gain très important sur le trajet Paris-Marseille, Paris-Méditerranée, puisqu'il permet de tomber en dessous de la barre des 3 heures et donc de capter de la clientèle depuis l'avion et d'avoir un report modal particulièrement intéressant.

En termes de bénéfices, on voit donc qu'on répond bien aux deux piliers dans tous les scénarios avec ce projet.

Bien sûr, tous ces bénéfices ont un coût. C'est l'infrastructure en elle-même, la ligne, qui amène ces coûts.

2 - Les coûts :

1) Le coût environnemental :

A ce stade, pour déterminer une première évaluation environnementale, nous avons pris la grande zone d'étude que vous voyez sur carte dans laquelle nous avons identifié toutes les sensibilités environnementales qui existent :

- le milieu humain, avec les zones urbaines (en jaune) ;
- le milieu physique avec les reliefs et les grands cours d'eau (en bleu sur la carte) ;
- les zones naturelles les plus sensibles (dont les principales sont entourées en vert sur la carte).

Compte tenu de la taille du territoire et du nombre de zones sensibles qui peuvent être recensées, aucun des scénarios ne pourra toutes les éviter, donc nous allons forcément croiser dans chacun des scénarios, certaines de ces zones. A ce stade, l'idée est d'essayer d'évaluer le risque d'impact de chacun des scénarios sur certaines de ces zones sensibles et lesquelles sont les plus sensibles.

Une expertise environnementale a été réalisée sur chacun de ces milieux pour essayer d'identifier quels étaient les niveaux de risques et de les comparer selon les scénarios.

Vous voyez dans le tableau la synthèse de tous ces travaux (qui sont à disposition sur le site) que les deux scénarios Ouest-Sud et Ouest sont pénalisés, en particulier du fait de leurs risques d'impacts sur les milieux humains, avec la traversée de la zone d'Orléans en particulier, zone très dense au niveau bâti, donc compliquée, et avec la traversée du Val-de-Loire qui est classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité de l'UNESCO, donc problématique patrimoniale forte.

Ces scénarios sont aussi pénalisés en termes d'impacts sur les milieux naturels, avec la traversée de la Sologne en particulier, qui est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et qu'il faudrait traverser sur plus de 70 kilomètres.

2) Le coût d'investissement :

Compte tenu de sa taille et de tous les bénéfices qu'il pourrait apporter, le projet a un coût relativement important qui oscille entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios. Il faut bien voir que ce coût intègre l'ensemble des aménagements qui seraient nécessaires : la construction de la ligne nouvelle, mais aussi les aménagements éventuels sur le réseau existant. Typiquement, pour desservir Montluçon, il faudra électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon puisqu'aujourd'hui elle ne l'est pas et que c'est nécessaire pour faire passer les TGV. Dans ce cas, l'électrification de la ligne entre Bourges et Montluçon est incluse dans le projet et son coût est compris dans les estimations qui vous sont présentées.

A partir de tous ces avantages et de tous ces coûts, que peut-on dire aujourd'hui de la faisabilité du projet ?

Nous avons essayé de comparer les différents éléments pour avoir une première idée de ce qu'il était possible de voir à ce stade :

- L'accessibilité des territoires qui serait permise par la ligne est extrêmement importante. Nous l'avons vu pour Châteauroux tout à l'heure, mais c'est vrai pour les 13 villes concernées par le projet. Elles pourront toutes, bénéficier de gains de temps significatifs et de gains de fréquence relativement importants. A ce stade, nous avons identifié quelque chose de bénéfique dans tous les scénarios, avec un petit bémol pour les variantes Mâcon d'arrivée sur Lyon puisqu'en fait Mâcon est déjà desservi par TGV alors que Roanne ne l'est pas. En termes d'accessibilité, il est offert un petit plus dans les variantes Roanne ou un petit moins dans les variantes Mâcon, selon la façon dont on le voit.
- Le doublement de la LGV Paris-Lyon : l'objectif est réalisé dans tous les cas. Là aussi, nous avons essayé de moduler en rappelant que dans les scénarios Médian et Est, en plus de la désaturation, il y avait un gain de temps de parcours permettant d'obtenir un report modal plus important. Cela nous a conduits à donner un petit avantage à ces deux scénarios pour cette raison-là.
- Le gain de voyageurs nouveaux apporté par le projet : c'est un point important puisque le but du jeu c'est d'avoir des voyageurs nouveaux, c'est-à-dire ceux qui ne déplaçaient pas ou ceux qui se déplaçaient par avion ou par voiture sur toutes ces destinations et qui maintenant vont se déplacer par train parce qu'ils y trouvent un intérêt en termes de temps, de confort, de sécurité, etc. On voit que le gain est important dans tous les cas : plus de 5 millions de voyageurs annuels d'après nos études, avec là aussi, un petit plus sur les scénarios Médian et Est puisque là, on passe la barre des 6 millions de voyageurs nouveaux permis par le projet, et là aussi, ce petit supplément vient du gain de temps sur Paris-Lyon et surtout sur Paris-Marseille. On retrouve là le report modal supplémentaire depuis le mode aérien.

En termes de coûts :

- En termes de coûts d'investissement, on n'a rien mis en vert, puisqu'un projet de plus de 12 milliards d'euros dans tous les cas, c'est évidemment un point sensible du projet. Ceci dit, le scénario Ouest-Sud est plus d'un milliard au-dessus des autres, c'est un point un peu plus faible pour ce scénario-là.
- En termes de risques d'impact environnemental, on l'a vu tout à l'heure, là aussi, les risques sont relativement importants dans tous les scénarios avec, on en a parlé, un petit bémol supplémentaire sur Ouest-Sud et Ouest.
- En termes d'indicateurs socioéconomiques, on vous a parlé de la valeur actualisée nette, c'est en fait un bilan pour la collectivité dans son ensemble de tous les avantages monétarisés : avantages en termes de temps, on donne une valeur au temps, en terme environnemental : on donne une valeur à l'émission de tonne de CO₂ évitée par exemple, et puis tous les coûts : le coût financier évidemment, mais aussi le coût environnemental. Il va falloir émettre des gaz à effet de serre pour construire la ligne, on leur donne un coût, etc.

Le bilan est fait sur l'ensemble de la durée de l'exploitation et oscille entre environ 1 milliard d'euros et plus de 10 milliards d'euros, selon les scénarios. Cela veut dire que dans tous les cas, on a plus d'avantages que de coûts puisqu'on est positif et que le projet crée de la valeur socioéconomique pour la collectivité. Par contre, il en crée dans des proportions contrastées que nous avons essayé de retranscrire ici avec le code couleurs.

Dernier élément : le besoin de financement public.

Il faut bien voir que le premier financeur appelé à ce type de projet sera évidemment Réseau Ferré de France puisque c'est le maître d'ouvrage, mais Réseau Ferré de France n'apporte pas

ce qu'il veut dans ce type de projet. Ses statuts le limitent et stipulent qu'il pourra investir uniquement à hauteur de ce que le projet va lui rapporter en recettes futures, c'est-à-dire ce que vont payer au début les nouveaux voyageurs que l'on voit sur la troisième ligne.

Une fois que RFF aura apporté cette part tirée des voyageurs nouveaux, en général, cela ne suffit pas et le complément est appelé auprès des collectivités publiques : État, collectivités locales, éventuellement Union Européenne. Cela veut dire que plus il y aura de voyageurs nouveaux, plus RFF pourra apporter un financement important et donc moins l'appel aux collectivités sera important.

C'est ce que nous avons essayé de symboliser : puisqu'on a plus de gain de voyageurs dans les scénarios Médian et Est, le besoin de financement public sera moins important. A ce stade, nous ne sommes pas encore tout à fait capables de donner des chiffres précis, mais nous essaierons d'y travailler lors de la réunion thématique prochainement. Nous avons moins de voyageurs nouveaux dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, donc a priori un apport de financement moins important, donc un appel aux collectivités plus important, et comme en plus le scénario Ouest-Sud est plus cher, cela veut dire un appel auprès des collectivités encore plus important, d'où le code couleurs que nous avons présenté.

Ce tableau de comparaison peut maintenant servir de support à nos échanges.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary.

Juste quelques petites recommandations : pour intervenir, poser vos questions, donner vos avis, n'oubliez pas d'attendre qu'on vous passe le micro, présentez-vous parce que je rappelle qu'il y a un verbatim de nos réunions. Les verbatim seront mis en ligne et donc, pour savoir qui a dit quoi, il est mieux de s'être présenté.

Par ailleurs, vu la dimension du public présent, Bruno de Trémiolles et Liliane Pautrot vont se positionner dans la salle et vont gérer les questions de la partie haute de la réunion. De l'estrade, on ne voit pas certaines mains qui se lèvent et c'est toujours fâcheux. Bruno et Liliane vont donc participer à l'animation avec moi.

Monsieur le Président, vous vouliez la parole.

Louis PINTON, Président du Conseil Général de l'Indre : Bonsoir, merci d'être si nombreux. Je voudrais accompagner les paroles d'accueil qui vous ont été délivrées par Monsieur le Maire de Châteauroux pour dire que bien évidemment le Conseil Général et l'Agglomération castelroussine sont exactement sur la même longueur d'onde.

Pour ce faire, nous avons manifesté cette position par une lettre que nous avons envoyée aux décideurs puisque nous pensons que, au-delà de ces projets, une décision politique sera nécessaire.

Dans cette lettre que je voudrais vous lire, nous disions :

« La politique de la grande vitesse ferroviaire n'est pertinente que si elle respecte une double exigence : répondre aux nécessités du moment, à l'urgence, et s'inscrire simultanément dans une logique structurante d'aménagement du territoire.

Il nous faut de plus résoudre l'équation suivante : poursuivre notre politique d'aménagement du territoire dans un environnement budgétaire extrêmement rigoureux – ce qui est un élément important du choix.

L'introduction de la grande vitesse ferroviaire dans la partie centrale de notre territoire national n'échappe pas à ces règles.

Une nécessité immédiate : doubler la ligne LGV existante entre Paris et Lyon totalement saturée,

Un enjeu à moyen terme : permettre aux métropoles régionales de la zone concernée, Clermont-Ferrand, Limoges, Orléans, Nevers ainsi qu'aux territoires périphériques, Cher, Creuse, Indre, d'accéder à la grande vitesse pour le plus grand bénéfice de leur désenclavement et de leur dynamisme économique, le tout dans le souci d'une gestion économe et avisée des deniers publics. »

Enfin, nous disions :

« C'est cette conviction qui nous conduit à vous soumettre notre requête sur la fusion des projets Paris-Orléans-Clermont et la régénération de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. » et formule de conclusion.

Voilà donc la position que nous avons exprimée dans cette lettre cosignée par le Député Nicolas Forissier, le Sénateur Jean-François Mayet et moi-même.

La question que je pose aujourd'hui est : sommes-nous capables dans la fusion de ces deux projets d'apporter satisfaction à tout le monde et notamment à Limoges qui, et c'est bien légitime, veut être à 2 heures de Paris mais veut aussi pouvoir rejoindre Lyon facilement ? Cette solution le lui permet alors que la solution du Limoges-Poitiers ne lui permet pas.

Je voudrais poser une question à Monsieur Allary de Réseau Ferré de France : j'ai un rapport de la réunion de Bourges qui m'indique que Monsieur Allary a dit qu'on ne mettrait pas Limoges à plus de 2 h 30 de Paris. Il semblerait que vous ayez déclaré cela à Bourges. Alors, Monsieur Allary, je voudrais vous poser juste une petite question à un petit problème qu'à mon avis vous êtes capable de résoudre sans difficulté :

Sachant que le train 3611 qui part de Limoges rejoint Paris en 2 h 46 en passant par Châteauroux, que dans une solution nouvelle, entre Châteauroux et Paris, on gagne 30 minutes et que le Conseil Général de l'Indre assure la maîtrise d'ouvrage de la suppression de passages à niveau, pour le compte de RFF d'ailleurs, pour gagner un peu de temps, et que si on améliore la ligne, on gagne encore du temps, combien de temps le Limoges-Paris mettra-t-il pour rejoindre Paris ? A mon avis, cela fait 2 heures.

(Applaudissements)

J'aimerais avoir une réponse, je vous remercie.

Je vous signale que le Président du Conseil Général de la Creuse est ici et je pense qu'il interviendrait à bon escient derrière moi.

Michel GAILLARD : Une caméra, je le rappelle enregistre la réunion, le film de la soirée étant mis en ligne sur notre site. Cela me donne l'occasion de rappeler qu'il y a un droit à l'image, que chacun y a droit et que si quelqu'un a des observations à faire sur ce film, merci de nous le faire savoir.

Jean-Jacques LOZACH, Président du Conseil Général de la Creuse : Tout à l'heure, Monsieur Gaillard a rappelé qu'une réunion de ce type s'est tenue le 4 novembre à Guéret. Ce n'était pas une réunion publique comme ce soir, c'était une audition publique, mais le schéma était sensiblement identique. Je dirais même que dans la hiérarchie, la réunion publique devrait être plus intéressante que l'audition publique mais finalement, je me rends compte

qu'en ce qui concerne les durées d'intervention, il valait mieux les auditions publiques parce qu'au moins, elles n'étaient pas contingentées à 3 minutes comme ce soir. C'est une plaisanterie.

Ce qui s'est passé à Guéret, et cela rejoint la logique qui vient d'être exprimée à travers un texte signé par plusieurs parlementaires et défendu par mon collègue, Louis Pinton, tout à l'heure, à savoir que, puisque c'est un débat qui va se ramener à un choix entre différents tracés, entre différents itinéraires, ce soir-là, la totalité des élus creusois présents, quelle que soit je dirais leur origine géographique, quelle que soit leur sensibilité politique, droite gauche confondues, tout le monde s'est prononcé de façon très claire, très forte et très déterminée pour un scénario qui est le scénario Ouest-Sud.

Effectivement, c'est le scénario de l'aménagement du territoire, c'est pour cela que je disais tout à l'heure que cela rejoint tout à fait la philosophie du texte. C'est effectivement le tracé qui se préoccupe de façon positive, de façon offensive de l'ensemble de ce Massif Central, de l'ensemble de cette inter-région en quelque sorte, c'est-à-dire la région Centre, la région Auvergne et la région Limousin, et qui le fait dans une perspective qui n'est pas – c'est là que des choix politiques interviendront – uniquement une perspective de rentabilité la plus forte, la plus immédiate, la plus rapide possible. Si cela devait être le seul critère de choix, je dirais même que ce n'est pas la peine d'organiser ce type de débat public, ce n'est pas la peine de solliciter les populations, les associations, les élus, etc., pour débattre.

Il faut absolument sortir d'une rentabilité sur le court terme afin de faire en sorte que le tracé retenu évite justement la création de ce grand vide, de cette grande zone blanche qui concerne l'ensemble du Massif Central. C'est la raison pour laquelle le choix qui va être fait, si le projet est maintenu, mais je crois qu'on le saura assez rapidement puisqu'on parle du mois de juin prochain, sera un choix d'une gravité extraordinaire pour l'ensemble des territoires concernés et c'est, je dirais, l'avenir de toutes les générations qui nous suivent qui doit être pris en compte.

Le gros reproche que j'avais fait, je crois que nous étions plusieurs à le faire à cette réunion de Guéret, c'est le fait d'appréhender, je sais que c'était le contenu du cahier des charges, le contenu de la commande qui a été passée, mais c'est d'appréhender ce débat sur le POCL sans tenir compte de tout un ensemble d'autres projets ou d'autres réalités tout simplement, c'est-à-dire de ne pas articuler la problématique du POCL avec la situation de la ligne POLT qui passe à Châteauroux, sans intégrer également la problématique transversale, en particulier le projet Transline qui est porté par ALTRO, je sais que le délégué d'ALTRO est dans la salle, mais sans tenir compte également de ce fameux tracé Est-Ouest qui pourtant est inscrit dans le pré-schéma du Schéma National des Infrastructures de Transport, et je dirais même que l'esprit du SNIT est en quelque sorte trahi à partir du moment où on n'essaie pas de combiner, d'articuler, de jouer la carte de la complémentarité entre ces différents scénarios.

Le POCL c'est bien mais il faut l'appréhender dans une vision globale de la desserte des territoires et en particulier du Grand Massif Central.

Voilà simplement quelques mots que je voulais dire ce soir, qui vont tout à fait dans le sens, et de l'intérêt de l'Indre, et de l'intérêt de la Creuse, et de l'intérêt de la région Centre, et de l'intérêt de la région Limousin. Pour moi, il ne s'agit pas d'opposer tel projet par rapport à tel autre, mais il s'agit de faire en sorte qu'une partie LGV, une partie de ligne à grande vitesse corresponde au tracé de la ligne POLT. Je crois que ce sera un bénéfice pour l'ensemble du Massif Central.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je prendrai tout à l'heure une autre intervention, Monsieur le Député, et je demanderai à Monsieur Allary de répondre notamment à Monsieur Pinton.

Nicolas FORISSIER, Député de l'Indre et Secrétaire Général de l'Association TGV Grand Centre Auvergne : C'est à ce titre que je m'exprime.

Premièrement, cette Association a été créée en réunissant l'ensemble des élus, toutes tendances confondues, les forces vives économiques et de très nombreux citoyens ou citoyennes, pour porter ce qui est quand même une opportunité historique : la nécessité de doubler la ligne traditionnelle, historique, de Paris-Lyon offre la possibilité, enfin, de donner à la seule zone de France, cette grande patate centrale qui n'a pas de TGV, un TGV. Encore faut-il le faire en essayant de dégager une position aussi consensuelle que possible, en travaillant ensemble, et c'est le but de l'Association qui depuis plusieurs années maintenant conduit cette action.

L'objectif est d'essayer d'avoir un tracé final et une solution finale qui soient aussi équitables que possible entre les différents territoires. Nous avons nos préférences mais nous devons comprendre qu'il y a aussi d'autres territoires qui ont des préférences peut-être différentes.

Je voudrais simplement ajouter par rapport à ce qui a été dit par les deux Présidents, et j'y souscris évidemment totalement, deux questions complémentaires :

La première c'est que, dans cette affaire, ce n'est pas forcément le tracé qui compte mais surtout les interconnexions. La connexion avec le scénario qui sera retenu, on ne peut pas le dire aujourd'hui, qui viendrait vers Châteauroux pour prendre cet exemple, est absolument essentielle. Elle doit être moderne, elle ne doit pas être simplement un « bricolage », si je peux me permettre cette expression.

La deuxième question que je voudrais poser, qui me paraît essentielle et qui va dans le sens de ce qui a été dit, c'est que les chiffres, Monsieur Allary, que vous nous avez proposés, les estimations qui sont faites, les couleurs qui sont données et qui semblent évidemment donner au scénario Ouest-Sud ou au scénario Ouest un peu moins d'avantages et un coût supplémentaire, ces estimations ne tiennent pas compte du lien qui doit être fait, comme l'a rappelé Louis Pinton et comme l'a rappelé Monsieur Lozach, avec le POLT, c'est-à-dire l'afflux de passagers, d'utilisateurs futurs du TGV qui viendraient de Limoges, mais aussi de Brive et de toute cette région, et qui viendraient évidemment modifier les estimations que vous avez faites.

Cela me paraît extrêmement important de le rappeler, cela relativise un petit peu les choses et cela permet peut-être, me semble-t-il, d'avoir un regard différent sur les estimations que vous avez données.

Ce sont autant de remarques que de questions.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de faire une réponse globale de façon à remettre en perspective l'ensemble des points qui viennent d'être mentionnés.

Pour dire une première chose, ce ne sont pas des choses nouvelles, nous les avons déjà entendues, nous les avons déjà intégrées et nous allons essayer de voir comment.

Il est peut-être intéressant de voir dans quel cadre RFF a réalisé ces études et dans quel cadre RFF présente aujourd'hui les scénarios du POCL. Historiquement, la ligne POLT existe, on la connaît tous. La loi Grenelle prévoit une liste de LGV à réaliser et prévoit une première liste à réaliser avant 2020. Dans cette liste, il y a le projet Poitiers-Limoges, on le voit en vert sur la carte.

Dans une deuxième liste de projets à réaliser au-delà de 2020, il y a le projet POCL et on retrouve les quatre scénarios évoqués plus tôt. Cela veut dire que le législateur a demandé que le barreau Poitiers-Limoges soit réalisé avec un objectif d'ouverture du Limousin vers la façade Atlantique et un objectif de liaison de Paris à Limoges en 2 heures, et qu'ensuite soit réalisé un projet POCL avec pour objectifs de doubler la ligne entre Paris et Lyon et de desservir le Grand Centre de la France.

Ce sont des objectifs totalement différents, ce sont des fonctionnalités totalement différentes et ce sont des temporalités différentes, dictées par le législateur. Quand l'État passe la commande et donne les objectifs précis qui déclinent la loi, RFF réalise ses études en répondant à la loi. Il n'a pas le droit de prendre ses hypothèses propres ou de remplacer un projet par un autre, le cadre est dicté par la loi. C'est pour cela que quand on a travaillé sur le projet POCL, effectivement, on n'a pas travaillé sur la desserte de Limoges puisque la desserte grande vitesse de Limoges est prévue avant par le barreau Poitiers-Limoges.

J'ai donc effectivement répondu à Bourges à la question sur la durée des parcours Paris-Limoges avec POCL et POLT, mais je ne le sais pas puisque c'est une chose qui n'a pas été regardée dans les études. J'ai répondu en donnant un ordre de grandeur de 2 h 30. De toute façon, cela ne fera pas 2 heures, c'est certain, sauf avec de gros aménagements, et de toute façon la desserte de Limoges est prévue par ce barreau Poitiers-Limousin.

C'est dans ce cadre-là que RFF a travaillé et c'est pour cela que les scénarios qui vous ont été présentés aujourd'hui prévoient la desserte de Châteauroux et pas forcément au-delà. Je ne vous dis pas si c'est bien ou non, j'explique le cadre dans lequel RFF réalise ses études qui est un cadre législatif. A ce titre, quand les élus comme vous, Monsieur Pinton, saisissez le Gouvernement et le Président de la République pour exposer les éléments que vous citez tout à l'heure, c'est évidemment quelque chose auquel nous sommes attentifs. Nous allons regarder ce que va dire l'État. Si l'État, quand je dis l'État d'ailleurs, même le législateur, je sais que ce sont des discussions qui ont lieu dans les groupes de travaux du Sénat, de l'Assemblée Nationale, dans les Commissions d'Aménagement du Territoire, etc., nous savons que ces discussions existent. Nous les entendons, nous les écoutons et si l'État, si le législateur devait défaire ce qu'il a fait, les règles seront changées. Mais, à ce stade, RFF se doit de présenter des choses justes et conformes à la loi, et surtout qui soient justes ensuite en termes méthodologiques.

J'arrive à la question de Monsieur Forissier qui disait que les estimations ne tenaient pas compte du trafic qui pourrait aller jusqu'à Limoges par POLT. Effectivement, elles n'en tiennent pas compte puisque nous avons dit que nous arrêtons la desserte à Châteauroux, mais même, imaginons que le TGV poursuive et aille jusqu'à Limoges, en 2 h 30, 2 h 25, 2 h 20, 2 h 15, ce que l'on veut, peu importe, en tout cas cela ne sera pas 2 heures, puisque ce temps c'est par Poitiers-Limoges. Du coup, le modèle de trafic va dire très logiquement que 2 heures c'est mieux, le voyageur passe par Poitiers-Limoges. Même si j'incorporais cela, de toute façon, les estimations de trafic ne changeraient pas. C'est pour expliquer en quoi les éléments qui vous sont proposés sont justes méthodologiquement, ils tiennent compte d'un cadre, ils tiennent compte d'un projet Poitiers-Limoges qui existe, qui se poursuit. On ne peut pas incorporer des avantages dans POCL qui seraient en fait des choses qui ont déjà été comptés dans les avantages de Poitiers-Limoges. L'ensemble doit être cohérent. C'est pour cela qu'à ce stade, le cadre dans lequel nous nous inscrivons est tout simplement le cadre de la loi.

Cela répond également à la question de Monsieur Lozach : pourquoi le barreau Est-Ouest n'est-il pas inclus dans ce projet ? Tout simplement parce que c'est un autre projet. Le barreau Est-Ouest est la mention dans la Loi Grenelle d'un projet de barreau Est-Ouest.

Dans le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport, on le retrouve avec la grande flèche rouge que vous voyez sur la carte. C'est une grande flèche parce qu'aujourd'hui ses fonctionnalités, ses objectifs n'ont pas été définis par l'État.

En termes de projet ferroviaire, personne ne sait aujourd'hui ce qu'est le barreau Est-Ouest. Même si nous voulions l'incorporer, nous ne saurions pas quoi mettre dans nos études parce que l'État considère que c'est un projet qui vient après. Nous ne pouvons pas compter des prétendus bénéfiques supposés qui en fait seraient précomptés et qui n'existeraient plus le moment venu pour le barreau Est-Ouest si bien que le projet ne se ferait plus.

C'est en cela que les études de RFF doivent obéir à une succession méthodologique pour que l'ensemble des études soient cohérentes et justes, qu'il n'y ait pas de doubles comptes en particulier.

Enfin, je voulais rassurer Monsieur Forissier sur la qualité du raccordement entre le projet POCL et la ligne existante POLT, parce que quoi qu'il arrive, on le voyait dans la présentation initiale, ce raccordement existe dans tous les scénarios. Il peut exister au niveau d'Orléans dans le scénario Ouest, au niveau de Vierzon dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, au niveau à la fois d'Orléans et de Bourges avec le shunt Bourges-Châteauroux dans le scénario Médian. Ces raccordements existent dans tous les scénarios et permettent des temps de parcours quasi équivalents, en tout cas pour les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian. Ce sont des raccordements comme des échangeurs entre la ligne à grande vitesse et la ligne nouvelle, avec des normes totalement modernes qui permettront les vitesses les plus adaptées, et dont le coût est bien inclus dans le projet. Tous les coûts de tous ces raccordements sont bien inclus dans les estimations que nous évoquions tout à l'heure pour tous les scénarios.

Michel GAILLARD : Je voudrais ajouter mais j'aurais peut-être l'occasion de le redire, que bien évidemment notre compte-rendu et le bilan du Président de la Commission Nationale ne manqueront pas de rappeler et de souligner tout ce qui aura été dit au cours de nos débats, notamment sur ces questions-là.

Michel APPERT, Conseiller Général de l'Indre : Je voudrais m'adresser à Monsieur Allary, le représentant de Réseau Ferré de France, pour lui dire que, compte tenu de ce qui a été dit précédemment, il est vraisemblable qu'il manque un tableau, au niveau des horaires notamment. Tout ce que vous avez écrit sur les différents documents que vous nous avez donnés a été étudié avec un matériel actuel qui roule à 320 km/h, or, vous savez mieux que moi qu'il y a un matériel nouveau qui s'appelle AGV, voire AGV2, et que ce matériel-là commence peut-être à rouler en Italie mais pendant les 4/5 ans qui vont venir, vraisemblablement il va être à l'étude. Compte tenu du dossier que nous étudions aujourd'hui, qui est de 12/15 ans, il est indiscutablement vrai que ce nouveau matériel sera mis en place, d'autant que nous savons par une déclaration parue dans la presse en septembre, que la SNCF travaille avec ALSTOM pour déployer un matériel AGV à sa portée, c'est-à-dire qui correspond à ce que la SNCF souhaite sur le marché français.

Par conséquent, il me paraît indispensable, pour la bonne compréhension de tout le monde et pour la logique et l'objectivité de ce dossier, qu'on inclue sur un projet qui sera réalisé dans 10 ou 15 ans, le matériel qui roulera à cette époque, c'est un minimum. C'est ce que j'appelle une raison intellectuellement honnête.

Germain LEFEBVRE, habitant à proximité d'Argenton : Je suis usager quasiment quotidiennement de la ligne POLT, notamment pour aller à Orléans et à Paris, et je suis militant Europe Écologie les Verts.

En tant que jeune de moins de 30 ans, je pourrais dire « merci pour le grand rêve du TGV à Châteauroux ». Malheureusement, non, parce que je pense que c'est quand même assez

irresponsable de la part des élus du territoire de nous embarquer dans un rêve lointain et peu réaliste, au lieu de prendre en charge le quotidien avec les problématiques de mobilité que nous avons aujourd'hui : les lignes malades, la mise en place du cadencement, la baisse des dessertes en milieu rural.

Je voudrais évoquer trois points pour expliquer pourquoi je trouve que c'est un rêve ou un mythe : tout d'abord, les échéances et les coûts qui peuvent être prétextes pour ne rien faire aujourd'hui, les arguments qui font rêver : la grande vitesse, les liaisons européennes, le développement économique, mais qui peuvent être discutables, et puis les conséquences à craindre pour les usagers.

Tout d'abord, les échéances et les coûts : on parle d'un projet qui dans le meilleur des cas naîtrait en 2025, soit dans 10 ans. Dans le Schéma National des Infrastructures de Transport, le POCL est prévu après 2020 et il faut savoir qu'il y a dix-neuf projets de LGV qui sont prioritaires, à réaliser en 8 ans, avant le POCL : Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Poitiers-Limoges et l'interconnexion Sud-Ile de France. Pour la plupart, ils sont relativement moins chers que le POCL et donc beaucoup plus réalisables, en tout cas plus prioritaires selon le SNIT. Entre temps, que fait-on ? On se cache derrière une campagne de communication, on laisse le réseau actuel se dégrader et on attend le miracle du TGV.

Le coût prévu est aujourd'hui de 14 milliards, peut-être de 20 milliards demain. Personne n'est en mesure de dire qui pourra financer un tel projet dans la situation actuelle, la situation économique, la crise et le fait qu'aujourd'hui on réduise tous les coûts. Si l'argent est mis dans ce projet-là, cela veut dire qu'il n'est pas mis ailleurs : on ne rénove pas le POLT alors que pourtant aujourd'hui, le POLT existe, il transporte des voyageurs et il pourrait, avec des investissements moindres, gagner du temps de trajet, notamment en supprimant les passages à niveau, en ajoutant une quatrième ligne entre Toury et Cercottes, etc., et en changeant le matériel.

Est-ce qu'on se cache derrière un projet POCL pour ne rien faire en attendant et ne rien pouvoir faire si on y met l'argent ?

Quant à la vitesse, les temps de parcours seront réduits, mais le problème c'est que l'objectif est de faire Paris-Lyon et si on fait Paris-Lyon, on ne fait que passer en région Centre, même si on nous a montré qu'il y avait différents TGV. Un arrêt TGV, c'est 15 minutes donc si on s'arrête à Orléans, on perdra 15 minutes pour aller jusqu'à Châteauroux. Les gains peuvent être réduits mais cela a ses limites.

La question que je me pose c'est, plutôt que le rêve de la grande vitesse dans 10 ou 20 ans, qui traverse la région mais ne s'arrête pas, est-ce qu'on ne peut pas mener des actions concrètes dès aujourd'hui pour mailler le territoire, pour ne pas délaisser Le Blanc ou La Châtre, pour ne pas supprimer les services dans le Sud et pour rouvrir, pourquoi pas, des lignes comme Châteauroux-Loches ou pour moderniser le POLT dès maintenant pour que les usagers quotidiens aient des trains à proximité de chez eux, qui arrivent à l'heure ? Il semble que c'est beaucoup plus prioritaire aujourd'hui que de rêver à un projet de grande vitesse.

(Applaudissements)

Jean-Pierre JACQUET, représentant les Travaux Publics dans la Région Centre :
Nous sommes bien évidemment pour la création du TGV mais nous avons quelques préférences, notamment pour les scénarios des tracés Ouest qui recueillent notre préférence au niveau des Travaux Publics pour plusieurs raisons.

Ils participent pleinement à l'aménagement du territoire régional. Les tracés Ouest que nous préconisons donnent à la Région Centre l'opportunité de bénéficier de liaisons rapides avec Lyon, sans passer par Paris, en ouvrant son flanc Ouest vers la Région Rhône-Alpes, tout en y

intégrant le Limousin et en permettant son rattachement au maillage du réseau LGV européen.

Ce choix commande de rapprocher le TGV Grand Centre du parcours POLT pour revenir à un raccordement rapide de ce dernier vers le Sud. Ce scénario élimine de facto les tracés Médián et Est impliquant des raccordements trop longs et augmentant de façon significative le temps de trajet.

De plus, les options Ouest présentent à nos yeux le double intérêt de développer des villes moyennes et de favoriser l'emploi. Elles permettraient aux villes situées au sud de la région de se doter de liaisons rapides avec Lyon et Paris, d'une durée aux alentours de 1H30, ce qui permettrait sur le plan économique de faciliter les relations entre les sièges sociaux par exemple et leurs filiales implantées à Lyon. Celles-ci sont nombreuses dans nos départements.

Le choix des tracés Ouest, moins chers si on intègre le Limousin, est de nature à renforcer la dynamique démographique dont on a besoin le sud de la région et à créer les conditions d'un environnement propice au développement des entreprises et de l'emploi.

De plus, ils autorisent la desserte du Pôle Berrichon entre Châteauroux, Bourges et Vierzon, bassin de vie fort de 300 000 habitants, équivalent à celui de la région orléanaise.

Les villes moyennes pourraient alors attirer vers elles l'implantation de nouvelles entreprises, trouver là des points d'appui pour le développement de leur économie et conserver les jeunes au pays plutôt que de les voir partir s'installer dans des grandes métropoles déjà saturées, en désertifiant un peu plus les zones dites rurales.

Ce choix des options Ouest aurait donc un effet de levier direct sur l'emploi et le recrutement de cadres techniciens, offrant aux ménages désireux de travailler tous les deux la possibilité de le faire, l'un à Paris, l'autre restant en province, voire en habitant à Lyon, et ainsi les opérations de recrutement pour les entreprises s'en trouveraient grandement améliorées.

La très haute vitesse, induisant un surcoût élevé, ne constitue pas un atout supplémentaire. La très haute vitesse, pas encore expérimentée et abandonnée en Chine, n'apporte un gain de temps que pour les grandes distances, pour un surcoût supérieur d'1,5 milliard d'euros minimum, voire peut-être de 2 milliards. Elle imposera des voies posées sur des supports béton qui sont actuellement très difficiles à entretenir.

Pour la région Centre, ce qui est déterminant c'est plutôt d'être relié au réseau LGV européen, ouvrant sur des grands pôles d'activité de l'Est et du Sud de la France et de l'Europe : Allemagne, Italie, Pays de l'Est.

La Fédération Régionale des Travaux Publics Centre appelle de ses vœux la réalisation de la LGV POCL pour une croissance respectueuse de l'environnement, pour l'emploi et pour donner enfin sa chance au Centre de se développer à la hauteur de ses ambitions et de ses atouts. Y renoncer serait rédhibitoire pour son avenir.

Un tracé occidental, pourrait donner son plein effet à cette infrastructure ferroviaire et accroître le bénéfice espéré sur le plan socioéconomique pour Orléans et les villes moyennes de la Région. Ces choix doivent être dictés par les exigences d'aménagement durable de notre territoire.

La FRTP produira deux cahiers d'acteurs, l'un régional, l'autre spécifique au Berry pour confirmer et approfondir cette argumentation.

Yvan TRICART, porte-parole d'une Coordination des Riverains et Impactés du Limousin : Ayant participé à la réunion de Guéret, j'ai déjà entendu ce que vient de déclarer Monsieur Allary de RFF et notamment deux affirmations qui sont fausses, soit il le fait volontairement, soit il le fait involontairement.

La première affirmation : « *On ne peut pas prendre en compte la problématique de la LGV Limoges-Poitiers dans le débat actuel, car cette ligne nouvelle est prévue dans la loi de Grenelle 1 votée par les parlementaires. Nous devons au contraire acter cette loi, toute discussion pour revenir dessus est inutile.* » C'est ce qu'il nous explique.

Or, cette affirmation est une contre-vérité parce qu'en fin de compte, que dit la loi du 3 août 2009 appelée « Loi de Grenelle » ? L'article 12, chapitre 3 : « *L'État contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse d'ici 2020. Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur (...)* ». Et là, il y a une liste comportant effectivement la ligne Poitiers-Limoges.

Dans sa grande sagesse, le législateur a volontairement utilisé l'expression « *pourra porter sur* », ce *pourra* précise bien qu'il ne s'agit pas d'une obligation et renvoie à une éventualité si d'autres conditions ne sont pas remplies, par exemple, si la DUP se déclarait défavorable. Or, pour l'instant, la DUP, c'est-à-dire l'enquête publique sur ce projet Limoges-Poitiers n'est pas lancée.

Rien n'autorise RFF ou les responsables du débat public à préjuger du résultat de l'enquête publique. Vous ne pouvez pas aujourd'hui dire : « La LGV Limoges-Poitiers se fera ». Vous n'en avez pas le droit, légalement.

(Applaudissements)

La deuxième affirmation : « *La LGV et le POCL ne sont pas des projets se situant dans le même espace-temps, l'un avant 2020, l'autre, POCL, en 2025* ». C'est une affirmation là encore fautive : RFF ne peut ignorer les dates fournies par ses propres confrères RFF en juillet 2011 au Comité des financeurs de la LGV Limoges-Poitiers sur les dates d'avancement du projet.

Ces dates sont les suivantes : fin 2012 : lancement de la DUP, un an ; 2013-2015 : fin des études ; 2016 : lancement de l'appel d'offres et début des travaux ; 2021 : fin du gros œuvre et réalisation de la partie technique ; 2022-2023 : essai des roulages.

La mise en route, s'il n'y a aucun problème pour la LGV Limoges-Poitiers se fera en 2023, le POCL est envisagé pour 2025 : comment peut-on affirmer qu'il n'y a pas concordance de temps ?

Ma conclusion : vous devez prendre en compte dans l'étude de probabilités, la probabilité de l'échec de la DUP Limoges-Poitiers et inclure les 1,5 millions de voyageurs prévus dans l'étude économique supplémentaires de la LGV. La totalité de la Creuse, du Cantal, de l'Aveyron sont en effet prévus pour être détournés par Poitiers aujourd'hui. La Commission de Débat Public ne peut pas, aujourd'hui, se contenter de telles erreurs ou ce serait à mon avis couvrir une véritable tromperie.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je vais évidemment commenter et réagir à ces propos, mais je prends une autre question.

Jean-Pierre CHAUFFIER, cheminot CGT : Je représente le secteur régional des cheminots CGT de la région de Limoges dont Châteauroux fait partie et je vais vous lire une déclaration que je vous demande d'annexer au procès-verbal de cette réunion pour qu'elle soit mise en ligne éventuellement.

Michel GAILLARD : Cela s'appelle le verbatim, ce que vous allez nous dire sera bien dans le compte-rendu.

Jean-Pierre CHAUFFIER : Je parle donc au nom de l'Union Fédérale des Transports. Une réunion a eu lieu le 18 octobre à Nevers sur le projet de ligne LGV Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon.

L'objet de cette réunion qui avait été demandée par plusieurs camarades avait pour but de réunir les territoires et les cheminots que ce projet impacte et d'échanger sur l'état d'avancement de nos réflexions sur ce qui avait déjà été engagé et d'essayer d'avoir une position CGT cohérente vis-à-vis des salariés, de la population et des élus politiques à partir de ce que porte la CGT et non pas en fonction du positionnement des élus locaux, sachant que le débat public est ouvert et que des réunions s'organisent, un CESER de la région Centre a d'ailleurs rendu un avis déjà transmis par mail.

En préalable à la discussion, il a été rappelé qu'il ne fallait pas tomber dans le piège qu'est le débat sur tel ou tel tracé dans lequel on veut nous enfermer. En effet, il faut d'abord regarder où nous en sommes aujourd'hui dans nos territoires en termes d'emplois, d'activités industrielles, d'aménagement du territoire pour arrêter la désertification.

Dans quel état est le réseau ferroviaire de nos régions ? Avant de parler de nouvelles infrastructures, n'y a-t-il pas d'abord à rénover, à moderniser l'existant tant il y a de besoins, voire à rouvrir des lignes qui ont été malheureusement récemment fermées ? C'est le quotidien de milliers d'usagers, cela a été dit, qui est concerné. Il y a besoin d'un maillage fort du réseau afin d'irriguer tous les territoires dans le cadre d'un véritable service public accessible à tous.

Cela pose aussi la question du fret et de son avenir si les lignes sont fermées, posant la question de l'avenir du développement industriel dans de nombreux territoires.

Tous ces projets de nouvelles lignes posent aussi la question des financements qui se font de plus en plus en partenariat public/privé, PPP, que nous contestons à la CGT.

Le débat, riche et de qualité, a permis de prendre de la hauteur par rapport au débat ambiant porté par de nombreux élus qui est de savoir si le TGV passera dans leur ville, peu importe dans quelles conditions et avec quels impacts pour les autres territoires. Il a clairement été rappelé que le débat n'est pas d'être pour ou contre le TGV dans lequel certains voudraient nous cataloguer dès qu'on a une approche différente.

Pour la CGT, il est nécessaire de garder une vision globale de l'aménagement du territoire, de tous les territoires. Ce projet POCL est chiffré entre 12 et 14 milliards d'euros. La crainte des camarades est que, derrière l'importance des investissements, on n'abandonne des dessertes locales, que des régénérations nécessaires ne soient pas réalisées et que les TET, trains d'intérêt du territoire, soient délaissés.

Quel avenir pour les radiales et les transversales, Bordeaux-Lyon-Genève ou Nantes-Lyon par exemple ?

Le TGV ne peut pas se faire au détriment des territoires, des populations et des usagers. Il doit être un plus. Le Limousin, le Centre, l'Auvergne sont les grands absents de

l'aménagement du territoire depuis des années. Le projet POLT doit être porté et intégré à tout nouveau projet de maillage éventuel avec POCL.

Le projet POLT, c'est 500 millions d'euros à comparer aux 1,5 milliard de la LGV à voie unique Limoges-Poitiers rejetée par la CGT. POLT permet aussi le désenclavement du Sud de l'Auvergne, notamment le Cantal, car tous les tracés du POCL font de Clermont-Ferrand un cul-de-sac.

Michel GAILLARD : Vous nous transmettez ce document qui sera ce que l'on appelle une « contribution au débat public ». Mais, franchement, je vous en remercie, essayez de rester dans la plage des 3 minutes, sinon c'est un peu difficile.

Avant de passer la parole à Thomas Allary, je voudrais revenir sur cette question du Poitiers-Limoges, de ce que la CNDP devrait faire ou ne pas faire, etc.

Soyons tout à fait clairs : le Poitiers-Limoges a fait l'objet d'un débat public, donc pour la CNDP, ce n'est plus un sujet. Le débat public a eu lieu, le maître d'ouvrage a pris ses décisions. S'il veut en changer aujourd'hui, c'est son problème, mais le débat public a eu lieu.

Deuxième constatation ou rappel que je voulais faire : la Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante, je l'ai dit. Elle obéit donc à un certain nombre de règles que prévoit le Code de l'environnement. En particulier, elle ne peut pas décider d'elle-même du périmètre du projet. Ce n'est pas elle qui décide que POLT, Poitiers, Limoges, Toulouse sont inclus dans le projet POCL. Ce n'est pas elle.

Troisième observation : le Conseil d'État a été très clair là-dessus : la Commission Nationale du Débat Public ne peut pas s'autosaisir d'un projet. Elle est forcément saisie par un maître d'ouvrage sur un projet donné, et POCL est très clair dans ses caractéristiques et ses objectifs.

Par contre, et c'est mon mot de conclusion : je le répète, le compte-rendu et le bilan du Président reprendront tout ce qui aura été dit et s'il apparaît que le Poitiers-Limoges est fortement contesté, fortement remis en question, ce sera écrit et dit. Ce sera ensuite au maître d'ouvrage et à sa tutelle d'en tirer les enseignements, mais le débat public, c'est vous entendre et répercuter ce qui est dit. Merci.

Thomas ALLARY : Dans toutes les observations que nous avons pu entendre, plusieurs questions portaient sur ce que nous pourrions appeler un « saut technologique », en passant à une très grande vitesse, au-delà du seuil de 320 km/h. Je vais dire un mot à ce sujet pour expliquer pourquoi le projet est basé sur une grande vitesse calée à 320 km/h. C'est tout simplement parce que c'est le seuil de référence, le standard français, européen actuel de la grande vitesse, c'est quelque chose qui est connu, qui est maîtrisé, qui est déjà en œuvre sur les lignes à grande vitesse en France et en Europe. C'est le seuil qui permet de répondre aux objectifs de temps de parcours qui avaient été fixés : Paris-Clermont en deux heures et Paris-Lyon en deux heures, en particulier.

Faut-il aller au-delà et par exemple aller à 350 ou 360 km/h ? C'est quelque chose qui est aujourd'hui mal maîtrisé, nous avons peu d'exemples, un exemple en Espagne et un exemple en Chine, et très peu de retours d'expériences. On maîtrise mal les coûts d'investissements supplémentaires puisqu'il faudrait changer de technologie en passant des voies sur ballasts aux voies sur dalles et on connaît mal les coûts de maintenance. C'est donc quelque chose que nous maîtrisons mal en termes à la fois de coûts et de technologie.

Nous avons tenté de faire des simulations pour essayer de voir ce que cela donnerait sur le projet POCL. Les gains de temps de parcours restent relativement modestes puisque sur Paris-Lyon cela représente 9 ou 10 minutes. Il peut donc y avoir un intérêt sur Paris-Lyon et à nouveau sur Paris-Méditerranée, par contre, sur les relations internes au territoire du Grand

Centre de la France, des exemples ont été donnés sur Paris et sur Lyon, cela n'excèdera jamais 6 à 7 minutes et nous ne sommes peut-être pas dans l'échelle du projet.

Une question se pose : il y aurait des voyageurs supplémentaires qui ont été évalués, selon les scénarios, entre 1,5 et 1,7, et donc un besoin supplémentaire en investissements qui a été évalué entre 5 et 10% selon les scénarios, à ce stade. Ces données sont dans les rapports d'études que la Commission a mis en ligne sur son site mais nous disposons de trop peu de recul sur ces éléments pour en faire une base d'un dossier en débat public. Si nous partions de ces éléments-là, peut-être que dans trois, quatre ou cinq ans, nous nous rendrions compte qu'ils n'étaient pas fiables, il faudrait revenir en arrière et il se peut que des scénarios qui auraient été présentés ne seraient plus viables à 320 alors qu'ils l'étaient avec 360. Inversement, tout ce qui est dit aujourd'hui au débat public restera vrai avec 360. Si le projet se poursuit et que dans la suite des études il est possible d'évoluer, d'aller à des vitesses supérieures et qu'il y ait un gain pour le projet, évidemment ce sont des choses vers lesquelles nous pourrions aller.

Sur la problématique qui revient également dans plusieurs interventions de l'intérêt peut-être immédiat de moderniser le réseau existant : je voudrais bien préciser que RFF n'oppose pas les lignes à grande vitesse et la modernisation du réseau existant. Ce sont bien deux choses différentes et complémentaires. La modernisation du réseau existant est la priorité n°1 de l'entreprise RFF qui est engagée aujourd'hui dans un plan de rénovation du réseau existant de plus de 13 milliards d'euros jusqu'à l'horizon 2015. Cela représente 1 000 kilomètres de lignes rénovées par an, c'est le plus grand plan de rénovation du réseau qui n'ait jamais existé. Quand RFF investit en ce moment à peu près 3 milliards d'euros sur le réseau, 2 milliards vont sur la rénovation du réseau existant et 1 milliard sur le développement de lignes nouvelles, dont les lignes à grande vitesse. La priorité est affichée et concrétisée dans les investissements, la priorité c'est la modernisation du réseau existant, mais cela ne s'oppose pas à des projets de ligne à grande vitesse qui ont des objectifs totalement différents.

La possibilité d'arrêts de trains en gare qui prenaient 15 minutes a été évoquée. Je voudrais donner deux points de détail : tous les temps de parcours évoqués sont des temps théoriques, arrondis à ce stade, sans arrêts. Les schémas de dessertes que nous avons présentés sont des hypothèses. On ne sait pas ce que la SNCF fera à l'horizon de 15 ou 20 ans, donc la seule façon objective de comparer les scénarios était d'avoir les temps sans arrêts pour bien voir à quelle distance de chaque ville pouvait se situer chaque autre ville. Effectivement, il faut ajouter des temps d'arrêt intermédiaires si des arrêts sont prévus entre chacune de ces villes. Par contre, il ne s'agit pas du tout de 15 minutes, un arrêt sur une ligne existante est d'environ 5 minutes, le temps pour le TGV de décélérer, d'accélérer et de s'arrêter environ 2 minutes à quai, sur une ligne à grande vitesse, d'environ 7 minutes parce que le freinage et l'accélération vont durer un peu plus longtemps. Mais il ne s'agit pas du tout de 15 minutes pour un arrêt.

Nous avons bien noté également les positions affichées par la FRTP Centre pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Je voudrais revenir sur certains éléments.

Il a été dit que les scénarios Ouest et Ouest-Sud étaient ceux qui permettaient des liens avec Lyon. Nous avons vu tout à l'heure que tous les scénarios permettent des liens de toutes les villes du Grand Centre de la France avec Lyon, et même pour certaines villes, il y aurait plus de dessertes dans certains scénarios avec Lyon que dans d'autres. Châteauroux en est un exemple : pour les trajets avec correspondance, on peut imaginer un potentiel de six allers-retours quotidiens sur Châteauroux-Lyon avec les scénarios Médian et Est, alors qu'il y en aurait quatre avec les scénarios Ouest-Sud et Ouest. Ce qui a été dit tout à l'heure était à tout le moins partiel.

Il a également été dit que les scénarios Ouest et Ouest-Sud étaient ceux qui permettaient un raccordement avec la ligne historique POLT. Je veux vraiment insister de nouveau sur le fait

que tous les scénarios permettent un raccordement de POCL avec POLT. Nous le voyons sur des petits schémas très théoriques d'infrastructures : dans les deux scénarios Ouest et Ouest-Sud, au nord de Vierzon, il y a un petit barreau qui s'appelle « Nord Vierzon », qui est donc le raccordement de POCL à POLT et permet donc le gain de temps de parcours, en particulier jusqu'à Châteauroux.

Dans le scénario Médian, il y a le raccordement via Bourges avec le shunt Bourges-Châteauroux qui est plus au sud, plus près de Châteauroux, et qui permet un gain de temps quasi équivalent entre Paris et Châteauroux.

Ce n'est que dans le scénario Ouest, où le raccordement est plus au nord, au niveau d'Orléans, que le gain de temps de parcours est un peu inférieur à celui du scénario Médian.

Sur les dernières observations relatives au fait que RFF aurait dit qu'il n'était pas possible de revenir sur la LGV Poitiers-Limoges : je pense au contraire avoir dit tout le contraire, qu'on entendait ce qui était dit mais que ce n'était pas à RFF de revenir ou de ne pas revenir sur un projet. C'est à RFF de s'inscrire dans un cadre et si ce cadre doit changer, évidemment les études de RFF évolueront. Ces études ne sont pas figées. Aujourd'hui, nous vous présentons l'état de nos réflexions, au stade actuel, sur le projet POCL. Si le projet doit se poursuivre, les études évolueront en même temps que leur contexte. Nous sommes à l'écoute de ce qui se passe, non seulement sur Poitiers-Limoges mais d'ailleurs sur tous les autres projets. En particulier, pour les dates qui étaient évoquées, quand je parlais de 2020 et 2025, ce sont les horizons fixés par la loi qui donnent le cadre et nous permettent d'avoir nos références. Si les études techniques parlent aujourd'hui de 2022 pour Poitiers-Limoges, nous savons l'intégrer. Pour POCL, on parle de 2025. Quand les études techniques seront plus précises, il n'est pas du tout impossible que cela se décale aussi. Ce sont des études évolutives.

Michel GAILLARD : Je voudrais juste faire un commentaire parce que je vois des réactions. Le temps de parole de RFF dans ses réponses n'est pas de trois minutes parce qu'il répond à quatre questions qui en ont fait quinze. Il ne faut pas lui demander de dire en trois minutes tout ce que Monsieur Allary vient d'exposer. Il faut que ce soit compréhensible parce que s'il dit la même chose en trois minutes, il n'y a pas grand monde qui va comprendre quelque chose au sujet.

Laurent FREMONT, Président de la Jeune Chambre Économique de Châteauroux et sa région : Nous agissons pour favoriser et développer le dynamisme de notre territoire. Nos actions les plus connues à l'heure actuelle sont La Bande Dessinée, « Châteauroux Passé Simple », bientôt la thermographie aérienne et demain « Made in 36 ». Nous sommes présents pour servir notre cité et faire part de notre point de vue sur le projet de ligne à grande vitesse : Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) à la ligne actuelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Cette nouvelle ligne est une nécessité car, nous le savons, le réseau actuel arrive à niveau de saturation.

La question qui se pose à nous n'est donc pas en soi la réalisation de la ligne POCL, mais plutôt son raccordement à notre territoire, celui du Sud de la Région Centre et de la Région Limousin.

Nos entreprises à l'heure actuelle exportent en-dehors de nos frontières indiennes, et plus largement à l'international. Impérieux est ce besoin pour notre tissu économique de se doter de cette technologie, tant pour favoriser l'intégration de nouvelles compétences et de nouveaux talents qui nous font souvent défaut, pour nous les entreprises, que pour augmenter nos échanges commerciaux.

Ainsi, nous recommandons que ce projet de raccordement prenne en compte les efforts de projets de redynamisation de notre territoire déjà engagés par nos élus, tels que la zone HQE d'Ozans, la reconversion du site militaire de la Martinerie, et l'implantation d'une école d'ingénieurs.

L'attractivité de notre territoire doit être renforcée par un lien rail-air avec l'aéroport Marcel Dassault, et par un lien rail-route avec l'autoroute A20, gratuite.

Notre territoire, aux atouts économiques, agricoles, industriels et touristiques, situé au cœur de la France, doit devenir demain une vitrine d'attractivité au cœur de l'Europe, avec une liaison possible via Paris vers l'Europe du Nord, et via Lyon vers l'Europe du Sud.

C'est pourquoi, la Jeune Chambre Économique de Châteauroux, mais également l'ensemble des Jeunes Chambres Économiques de la Région Centre, estiment impératif de raccorder les lignes POLT et POCL. En conséquence, le potentiel de voyageurs de l'actuelle ligne POLT doit être pris en compte dans l'étude économique de la LGV POCL.

Nous refusons le discours qui consiste à dire que le débat est clos pour le Limoges-Poitiers et que jamais Limoges ne passera en TGV par Châteauroux. La réflexion doit être conduite en termes de retombées économiques et d'aménagement du territoire. Si le choix se fait sur ces critères, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, vous préconiserez un raccordement de Limoges au POCL en passant par Châteauroux et le sud de Bourges. On nous dit maintenant que le raccordement de Limoges à Paris ne ferait pas gagner de temps, cela voudrait donc dire que le raccordement de Châteauroux au POCL ne ferait donc pas gagner de temps non plus. Cet argument n'est pas recevable ; la raison doit maintenant l'emporter.

Le raccordement POCL – POLT doit se faire vers les scénarii Ouest, le plus au sud possible, permettant ainsi un trait d'union entre Châteauroux et Bourges, mais également une liaison du Limousin, du Centre et du Sud-Ouest vers Paris, mais aussi vers l'Auvergne et Rhône-Alpes permettant ainsi de regarder vers la Suisse et l'Italie. Ce raccordement correspond ainsi à une réelle globale d'aménagement du territoire et à une interconnexion essentielle pour l'économie de demain.

Notre avenir est entre vos mains. Merci de ne pas nous condamner au déclin. Je vous remercie de votre attention.

(applaudissements)

Michel GAILLARD : Je voudrais juste rappeler, pour répondre à ce que vient de dire Monsieur, que la Commission ne décide de rien. Ce n'est pas la peine de nous dire de décider ou de ne pas décider ceci ou cela, nous ne décidons de rien.

Jean-Luc POISSON, Adjoint au Maire d'Orléans : Je suis avec notre collègue adjoint pour avant tout partager avec vous la position de la ville d'Orléans, mais aussi pour alimenter le débat puisque la ville d'Orléans a déjà donné certains éléments lors de la réunion d'ouverture qui a eu lieu le 5 octobre.

Je voudrais dire en quelques mots que, comme vient de le présenter RFF, le POCL est un formidable outil d'aménagement du territoire entre autres, qui permettra de connecter de nombreuses villes du centre de la France au réseau à grande vitesse français et donc européen également.

Sur ce point, nous ne pouvons que nous en féliciter, bien évidemment.

Cependant, si quatre hypothèses de tracés nous sont effectivement soumises, nous les avons vues au début de l'exposé, les chiffres figurant dans le dossier du maître d'ouvrage conduisent à choisir de manière quasi mécanique les scénarios Est et Médian, jugés plus rentables car permettant un gain de temps de 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon par rapport au temps de parcours prévu dans les autres scénarios.

Ce qui nous a été dit également, c'est que chaque minute gagnée sur ce trajet est supposée induire mécaniquement un nombre de voyageurs supplémentaires sur cette future ligne.

Pour étayer l'argument que je vais vous détailler ensuite, je voudrais vous dire qu'à mon avis, trois raisons évidentes vont à l'encontre de ce qui a été dit tout à l'heure.

Premièrement, sur un trajet aussi court, le trajet ferroviaire est plus compétitif de porte à porte, de centre-ville à centre-ville, plus compétitif de toute façon que l'avion, c'est certain, parce qu'il faut ajouter les temps de parcours pour aller jusqu'à l'aéroport, etc.

Deuxièmement, le nombre de personnes, même parmi les voyageurs pour motifs professionnels qui choisissent le train est beaucoup plus élevé que celui de l'avion puisque beaucoup préfèrent de nos jours rester 2 heures assis dans un TGV et pouvoir travailler tranquillement, plutôt que de ne passer qu'une seule heure dans un avion mais perdre plus d'une heure entre les liaisons.

Enfin, je voudrais également donner quelques éléments sur le prix du billet qui est beaucoup plus compétitif avec le train qu'avec l'avion.

En conclusion, je voudrais dire que pour toutes ces raisons, il ne nous apparaît pas opportun de faire du temps de trajet Paris-Lyon le critère majeur, sensé emporter la décision en faveur des scénarios Est et Médian. Un gain de temps aussi faible et aussi incertain, ou tout au moins peut-être incertain, sur un trajet de près de deux heures, ne saurait constituer un argument décisif, d'autant que ces deux scénarios n'intègrent que très peu les préoccupations d'aménagement du territoire qui nous sont chères. Nous en avons parlé et reparlé au cours des différentes réunions, que ce soit à Orléans ou autre part.

En effet, la logique fondamentale de la ligne voulue par le législateur est celle de l'aménagement, je le répète. Je répète également que le choix est fondamental et engage l'avenir de notre pays, tout le monde le sait. Il s'agit aussi, cela a été dit tout à l'heure, d'articuler les deux lignes POCL et POLT de manière à ce que cela puisse fonctionner.

En conclusion, vous l'aurez compris, le territoire orléanais, mais ici également, je l'ai compris, est favorable aux deux scénarios Ouest et Ouest-Sud qui ont la majorité des élus locaux un peu partout et surtout à Orléans, car ils sont les seuls qui répondent aux enjeux de l'aménagement et du développement durable de nos territoires.

(Applaudissements)

Grégory BERNARD, élu de Clermont-Ferrand : Je représente ici Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand, mais aussi tous les habitants de ma ville évidemment, et plus largement, de la métropole clermontoise qui, vous le savez, représente un demi-million d'habitants, qu'il ne faut pas oublier dans ce débat.

Quel est l'enjeu pour nous de ce débat public ?

C'est d'abord de permettre aux Clermontois de se rendre à Paris en deux heures, cela semble être un acquis de ce débat, quel que soit le tracé. C'est important parce que les Clermontois ont un peu le sentiment aujourd'hui d'être parfois des citoyens de deuxième classe. Quand par exemple, au lieu d'arriver à la Gare de Lyon, comme ils avaient l'habitude de le faire, on

les fait descendre un peu arbitrairement à la Gare de Bercy, ils ont le sentiment effectivement de ne pas être tellement pris en considération par nos instances ferroviaires.

Aujourd'hui, ce débat est d'autant plus important pour nous que la question de la liaison avec Paris est une question ancienne pour Clermont-Ferrand, beaucoup de promesses ont été faites dans le passé.

Ce n'est pas l'enjeu central du débat pour nous puisqu'on n'est jamais allé aussi loin que d'admettre que, quel que soit le tracé, il faudra deux heures pour rejoindre Paris. Pour nous, l'enjeu est plutôt la liaison avec Lyon parce que certains tracés nous permettent de rejoindre Lyon en une heure et quart. Pour notre ville qui a quatre fois plus d'échanges économiques avec Lyon qu'avec Paris, c'est évidemment très important.

Plus largement, je pense qu'il faut élever un peu notre débat. De quoi avons-nous besoin en France ? Avons-nous besoin, oui ou non, de grandes métropoles à côté de Paris qui ont une dimension européenne ? Je crois que oui, je crois que cela manque dans notre pays et que Lyon a sa carte à jouer. Pour le faire, il est évident pour moi et les Clermontois que c'est en se tournant notamment vers l'Ouest que Lyon trouvera ce nouveau statut de métropole européenne, de carrefour européen. C'est pour cette raison que la question de la liaison Est-Ouest est centrale et que nous sommes évidemment favorables, comme nos amis de Châteauroux, à un tracé qui permette de faire de l'aménagement du territoire et donc un tracé Ouest-Sud serait évidemment le plus favorable.

Je crois qu'il manque un pilier aux deux piliers que nous avons présentés tout à l'heure. Deux piliers, je crois que cela ne suffit pas pour trouver l'équilibre, il en faut un troisième. Ce troisième pilier, c'est l'aménagement du territoire, la prise en compte du Massif Central, ce massif si massif et si peu central, comme disait Fernand Braudel, mais où des gens vivent, où des gens ont un avenir aujourd'hui. Je crois qu'il y a des enjeux démographiques en Europe qui font que nous pouvons penser que nos régions du Massif Central vont accueillir de nouveaux habitants, c'est ce que nous commençons à voir partout, dans notre région d'Auvergne, mais aussi dans le Limousin et dans la Région Centre. Je pense donc que cette question de l'aménagement du territoire n'a pas été assez prise en compte et qu'il faut regarder le long terme plus que simplement des petits calculs de court terme sur la rentabilité des lignes par nombre de voyageurs, qui en plus ne prennent pas forcément en compte ce qui pourrait être généré, à plus long terme, par des échanges entre l'Est et l'Ouest.

Michel BLONDEAU, Président de l'Association des Maires de l'Indre : Cette Association regroupe 240 maires sur 247. Ils sont très nombreux dans la salle aujourd'hui pour soutenir ce projet.

Je serai très bref, j'ai mission de vous remettre une motion qui a été votée à l'unanimité par les maires, lors de leur assemblée générale du 23 septembre 2011 à Déols où nous sommes aujourd'hui. Je vous remets cette motion qu'il n'est pas nécessaire que je lise, vous en prendrez acte. Je crois que j'aurai eu le temps le plus court d'intervention de la soirée !

Anne-Marie AUBRY, Conseillère générale suppléante de Michel Durandea, Canton Ouest de Châteauroux : Je suis aussi médecin. Je vais intervenir sur le plan humain, en restant aussi un peu technique.

Je veux insister sur le fait que Vierzon est une gare de correspondance sous-exploitée. Je pense qu'il est temps de raisonner en inter générations, c'est-à-dire que je ne crois pas à la théorie du ruissellement des grandes villes qui vont vers les territoires du Sud : l'Indre, le Cher et la Creuse. Nous n'avons rien à attendre d'un Nord qui se surdéveloppe et nous, nous allons « crever ». Si nous voulons que nos populations se développent, il faudra peut-être qu'on leur donne aussi des moyens avancés.

Certes, c'est un mythe peut-être cette LGV parce qu'elle est à long terme, c'est sur l'avenir que nous intervenons.

Je voudrais aussi défendre le fret parce que dans ce projet, il n'y a pas que la LGV.

Je suis pour la ligne Ouest-Sud, mais il y a quand même deux belles transversales sur lesquelles il faut rêver parce que la France ne s'arrête pas en 2010. Il y a Quimper, Lausanne, l'Italie, Bordeaux, Strasbourg, l'Allemagne. Avec de telles lignes transversales, est-ce que, écologiquement, on ne va pas pouvoir soulager, en développant les ports français, la Manche ? Est-ce que nous n'avons pas d'énormes projets à défendre ? C'est cela la valeur politique, c'est cela le service que nous devons aux citoyens. Là, nous l'oublions souvent. Ce n'est pas le court terme, ce n'est pas 10 ans, mais c'est à 50 ans qu'on se projette. En médecine, on se projette à 30 ans parce que pour former un médecin, il en faut 15.

Nous allons tous « crever » parce que les populations... quand vous dites qu'il n'y a 1,1 millions de passagers de plus, excusez-moi, mais c'est normal, nous avons des populations vieillissantes. Si vous voulez avoir des industries qui se développent, si vous voulez que des jeunes restent, il faudra peut-être qu'il y ait des transports. L'avion est dépassé puisque l'avion, c'est plus de 400 kilomètres, donc, c'est le ferroviaire. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Jean-Claude BECHADE, citoyen limousin : Le projet LGV de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon est un formidable atout pour le Grand Centre de la France, abandonné jusqu'ici par les potentialités d'équipements des nouvelles infrastructures.

Située entre les deux principales lignes dorsales, Ouest : LGV Paris-Bordeaux, et LGV Est : Paris-Lyon-Marseille, une grande zone de plusieurs régions, longtemps écartée par les décideurs, doit être prise en compte dans les schémas de développement du futur. Si la capitale nationale est le premier attrait déjà établi, nous ne devons pas négliger les deux membres futurs de liaison d'Est en Ouest produite entre régions par l'extension de la décentralisation. Le développement de PME spécialisées dans les colorations commerciales sont uniquement limitrophes, les universités régionalisées, le tourisme aussi, de province à province.

La prise en compte du transversal historique Bordeaux-Lyon en utilisant une grande partie de la version Ouest-Sud du POCL, Montluçon-Clermont-Lyon, permettrait à tout le Grand Centre d'être relié à grande vitesse directement aux grandes métropoles européennes telles que Bordeaux, Lisbonne, Madrid côté Ouest, et Clermont, Lyon, Turin, Budapest côté Est.

Le tracé Ouest-Sud ne pourra plus être dénoncé comme le plus onéreux. La ligne Lyon-Clermont-Montluçon-Limoges de cette transversale européenne permettra aussi, grâce au Poitiers-Limoges, de réunir la Bretagne et la Normandie vers la Vallée du Rhône et l'Europe de l'Est, sans passer par Paris.

La multifonctionnalité ainsi créée rendra incontournable, devant les choix budgétaires, la mise en œuvre de ce projet.

Avec une crise financière sans précédent, les investissements seront calculés au plus équitable des services rendus et la mutualisation des lignes donnera plus de réalisme à leur création. Il est important de concevoir dès maintenant un projet de maillage cohérent dont la conception permettrait aisément des déviations de lignes lors d'incidents sur les voies. Ces liaisons directes, en évitant Paris, vers les grands pôles économiques de l'Europe, c'est l'enjeu de toutes nos régions. Ce n'est pas la commande, mais c'est un vrai enjeu et une vision d'avenir. Les projets se complètent pour un maillage cohérent du territoire mais ne s'opposent pas.

Construisons ensemble l'avenir des liaisons de toutes nos régions limitrophes.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Monsieur Allary, sur cette série de questions, quelques commentaires ou réactions ?

Thomas ALLARY : Je me suis peut-être mal exprimé à un moment parce qu'il y a une question sur le fait qu'il n'y aurait pas de gain de temps vers Châteauroux. Je voudrais y revenir pour dire que dans tous les scénarios de POCL, il y a bien le raccordement sur l'axe historique POCL qui permet la desserte de Châteauroux et donc un gain de temps. Selon l'endroit du raccordement et selon les scénarios, le gain de temps varie de 15 à 30 minutes. Vraiment, il y a un gain de temps de parcours dans tous les scénarios, équivalent dans les trois premiers et un petit moins important quand il y a le passage par Orléans. C'est quelque chose sur lequel je souhaitais revenir.

Je souhaitais également revenir sur ce qui a été dit que les chiffres évoqués et le tableau un peu synthétique présenté dans l'introduction permettaient de dire que les scénarios Médian et Est étaient mieux ou moins bien, et en particulier plus rentables. Que ce soit très clair, aucun des quatre scénarios n'est rentable au sens financier du terme. Ce sont tous des scénarios coûteux et dont aucun ne va se financer uniquement par le prix du billet de l'utilisateur. Dans tous les cas, il y aura une part nécessaire de financement public importante et nous sommes bien dans l'application d'une politique publique et pas du tout dans un projet de rentabilité financière. Aucun des scénarios n'y répondrait.

Quand nous présentons un tableau de ce type qui est d'ailleurs sujet à débat, c'est clairement l'objet de nos réunions, nous n'avons pas construit des scénarios pour que certains soient meilleurs que d'autres. Nous avons élaboré les scénarios, en partenariat avec les Conseils Régionaux concernés en particulier, et une fois qu'ils étaient élaborés et cohérents, ils ont fait l'objet d'études et d'analyses qui permettaient de les comparer. Ce qui est présenté là, c'est l'état de ces études, l'état de ces réflexions, mais c'est quelque chose qui est, j'allais dire factuel, et qui est d'ailleurs totalement public et partagé aujourd'hui, toutes les études sont en ligne sur le site internet.

Dans ce tableau que l'on peut appeler « tableau comparatif », il manque clairement un critère qui est celui de ce que nous entendons pendant les réunions du débat public. C'est bien une nouvelle ligne qui devra s'ajouter. Nous sommes bien là aujourd'hui pour ajouter encore des éléments de réflexion à ces éléments d'évaluation technique.

Un petit point aussi sur le fait que la minute gagnée, que ce soit sur Paris-Lyon ou un autre parcours d'ailleurs, est supposée, comme cela a été dit, faire gagner des voyageurs. Ce n'est pas forcément une lubie de technicien ou un modèle inventé pour cela, c'est le constat qui a été fait sur les projets précédents que le gain de temps de parcours était ce qui motivait des voyageurs en nombre supérieur. Cela a été constaté, plus on a de gain de temps de parcours, plus la fréquentation des trains est importante.

Les modèles de trafic que nous faisons tourner sont étalonnés sur ce qui a été constaté qu'un gain de temps de parcours de 10 minutes, c'est effectivement important, cela se constate dans la fréquentation des trains et cela se constate d'autant plus quand on a en face un mode aérien qui est juste à la limite des 3 heures. C'est juste le cap où le train devient particulièrement important.

Il a été dit également que certains scénarios n'intégraient pas l'aménagement du territoire. Je voulais juste en profiter pour faire un petit éclairage sur ce sujet : une ligne à grande vitesse

en elle-même n'aménage pas le territoire. La ligne à grande vitesse va être un outil offert aux territoires et aux acteurs des territoires pour favoriser des politiques territoriales de développement. La ligne en elle-même apporte juste un gain d'accessibilité des territoires : un gain de temps de parcours, un gain de fréquence éventuel. De ce fait, quand nous faisons des comparaisons, nous avons fait des expertises sur le sujet, aire urbaine par aire urbaine concernées par le sujet pour savoir si la ligne à grande vitesse POCL pouvait constituer un support à des politiques territoriales, compte tenu des gains d'accessibilité très importants qu'elle permet d'offrir à toutes ces villes. Vous voyez dans le tableau comparatif très vert partout que dans la très grande majorité de ces scénarios et pour la très grande majorité des villes concernées, le projet POCL est un support très favorable à l'aménagement du territoire.

Plusieurs questions et interventions ont porté sur les relations Est-Ouest. Je voulais également revenir sur ce sujet. Il faut bien rappeler que POCL, par nature, va relier Paris à Clermont, Paris à Lyon, et que nous sommes clairement dans un projet Nord-Sud, pas dans un projet Est-Ouest, c'est purement géographique. Ceci dit, nous avons vu sur les schémas de desserte que des trains Lyon-Nantes par exemple pourraient être opérés et gagneraient du temps grâce à la partie à grande vitesse qui sera possible de Lyon à Bourges ou de Lyon à Vierzon selon les scénarios. Ce sont les trains violets sur les schémas de desserte. Ces trains-là permettent de gagner 15 à 30 minutes de temps de parcours selon les scénarios sur le Lyon-Nantes actuel meilleur temps qui est par Paris. Par la relation qui est déjà aujourd'hui par Bourges-Vierzon, on gagnerait près d'une heure. Nous avons donc effectivement un gain sur les relations Est-Ouest et ce gain est bien intégré dans les études de trafic présentées. Nous parlions de 5,1 à 6,5 millions de voyageurs nouveaux permis par le projet, nous en avons, selon les scénarios, 0,3 à 0,4 qui sont sur ces destinations. Le gain permis par le projet sur les relations Est-Ouest est donc bien intégré et d'ailleurs relativement équivalent selon les scénarios.

Un dernier petit point d'éclairage puisque le fret a été évoqué pour bien préciser que ce projet est totalement un projet voyageurs et la ligne sera dédiée au trafic voyageurs. Ceci dit, sur les lignes classiques, ce projet permettra de dégager certaines capacités et donc de pouvoir faire circuler plus de trains de fret sur les lignes existantes, en particulier Paris-Clermont et Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avec un bénéfice indirect sur le fret.

Jean-François PIAULET, chef de l'entreprise PGA Electronic dans l'Indre et Président d'Indre Initiative : Je suis très préoccupé par tout ce qui concerne l'économie dans notre département, les créations d'entreprises.

J'ai le plaisir également de participer à l'Association du TGV que nous avons créée ici sous la présidence de Didier Thillet.

L'arrivée du TGV est un élément essentiel. Les retombées économiques dont vous parlez ne sont pas que celles bien sûr des prix des billets, cela concerne RFF. RFF l'a dit d'ailleurs, il semblerait bien quand même que pour que ces lignes puissent exister, il y ait une participation de l'État. Cette participation de l'État est donc faite pour permettre ce rééquilibrage des territoires.

Nous avons ici, effectivement, un territoire ferroviaire emblématique, c'est ici que passe le TGV qui a relié Paris à Toulouse et au Sud, avec le Capitole. Je l'ai dit à deux Présidents de la République successifs, on arrive à leur parler même si on est simple citoyen : nous n'allons pas voir passer, il y a 20 ans, des trains à 200 à l'heure pour les regarder maintenant simplement ralentir ou éviter nos gares. Je souhaite vraiment que, d'une manière compréhensible, nous sommes ici dans un débat public, nous avons nos élus qui nous représentent, nous avons, nous aussi à les aider, à les stimuler. Ils peuvent aller parler à nos représentants, RFF ne peut pas tout, ils l'ont dit. Nous allons aider RFF, nos législateurs ont eu envie de mettre des TGV, ils ont eu envie d'installer la liaison Poitiers-Limoges dont on découvre maintenant qu'elle aurait une arrivée plus rapide sur Limoges. Limoges a envie

d'être près de Paris, nous avons envie que cela passe par Châteauroux, nos grands parents l'ont fait.

Une personne parlait tout à l'heure de l'horizon de temps, mais c'est vrai que 10 ou 15 ans, ce n'est pas grand-chose, nous avons des grands parents qui ont mis des lignes de chemin de fer entre Vatan ou Levroux et Châteauroux, c'est vous dire si à l'époque on avait davantage d'audace. Nous avons de la chance, c'est un investissement, il ne sera peut-être pas tout à fait rentable, notamment au début, mais on nous en a asséné quelques uns des déficits ! Et bien, cette fois-ci, nous pourrions dire à nos petits enfants que quand ils cotisent, ce n'est pas simplement à fonds perdus, nous allons payer et investir pour eux et pour nous faire pardonner tous les déficits que nous avons accumulés depuis 1973. Cela ne suffira sûrement pas.

En tout cas, je souhaite que cette irrigation TGV existe, je souhaite que la raison l'emporte et qu'effectivement, la ville de Limoges soit bien desservie, que la cohérence entre les différents plans que vous avez étudiés prenne en compte le fait que maintenant il y a une densification des réseaux TGV qui a été décidée par l'État. Dans le cadre de cette densification qui n'était pas prévue il y a trois ou quatre ans, maintenant, puisqu'il y a davantage de programmes de TGV, il va bien falloir que ceux qu'on avait eu la chance de prévoir, notamment depuis Poitiers, et qui nécessitent une nouvelle étude soient tout simplement réexaminés. Voilà, je ne vais pas abuser de mon temps de parole, je vous souhaite une bonne soirée et je suis très heureux de ce débat public.

(Applaudissements)

Jean-Yves HUGON, Maire Adjoint de Châteauroux : Tout d'abord, je voulais vous dire que nous, les élus de Châteauroux, avons voté il y a deux jours un texte, quasiment à l'unanimité, proposé par notre Sénateur-Maire, prenant position bien entendu pour le trajet Ouest-Sud.

Je voudrais attirer votre attention sur un point que je vais développer très brièvement, qui n'a pas été abordé ce soir, je pense.

Monsieur Allary nous a présenté une sorte de grille d'évaluation. Si nous la lisons, le choix est quasiment fait, mais il y a un élément qui n'a pas été pris en compte que je voudrais souligner ce soir, c'est la conséquence que peut avoir le choix d'un tracé pour un autre territoire. Je m'explique concrètement :

Si d'aventure, le tracé Est était retenu, cela aurait pour notre territoire des conséquences dramatiques. Si, en plus, le Limoges-Poitiers qui est une hérésie, tout le monde le sait, était retenu, cela signifierait que la désertification du territoire où nous sommes actuellement serait accentuée. Cela aurait des conséquences politiques, économiques donc sociales, dramatiques pour notre territoire.

Je vous demande solennellement, Monsieur le Président, d'attirer l'attention du maître d'ouvrage sur ce point-là, sur la conséquence dramatique qu'aurait le choix éventuel d'un tracé Est pour l'Indre et la région.

Je vous remercie.

(applaudissements)

Sylvie RAYMOND, hôtelière-restauratrice, Présidente de l'Association des Logis de l'Indre : La réalisation d'une ligne LGV est un grand projet d'aménagement du territoire pour la Région Centre. En effet, elle doit permettre de dédoubler la ligne Paris-Lyon mais se

doit d'avoir aussi pour projet et ambition de désenclaver les territoires ruraux et notamment, notre département de l'Indre.

C'est une chance historique pour nous et nous ne devons pas la manquer.

Pour les hôteliers-restaurateurs que je représente, dans le cadre de l'Association des Logis, la LGV représente un formidable espoir pour le maintien et le développement de nos activités.

Tout d'abord, une ligne LGV permet de renforcer les relations d'affaires des entreprises de l'Indre avec leurs partenaires commerciaux sur d'autres territoires.

De plus, un certain nombre d'entreprises de l'Indre sont à capitaux étrangers, notamment allemands ou italiens. La LGV est une infrastructure indispensable aux échanges entre les sièges sociaux et leurs filiales. Tout ceci contribuera à valoriser l'économie locale et à développer la clientèle d'affaires des hôteliers-restaurateurs de notre département qui en ont bien besoin.

De plus, nous avons une offre de séminaire intéressante qui mériterait d'être confortée.

L'Indre a aussi de très beaux atouts en matière de tourisme : nos châteaux, parcs naturels, aires d'espace, aires aquatiques, et l'apport d'un TGV ne peut qu'aller dans le sens du développement de ce secteur et par voie de conséquence, de celui de toute l'industrie hôtelière et de la restauration.

Ses effets positifs sur notre secteur d'activité, se traduiront par des créations d'emplois qui eux ne sont pas délocalisables.

L'enquête tourisme menée sur le territoire régional mentionne l'Indre comme étant un département de séjour et de visite ; 78% des touristes sont Français et 22% sont étrangers, dont 90% sont européens. Sur les 78% de touristes français quasiment 30% viennent de l'Île-de-France et 10% nous viennent de la Région Rhône-Alpes.

A travers cette étude, nous voyons toute l'importance d'inscrire Châteauroux à proximité du nouvel axe LGV Paris-Lyon, mais aussi au cœur du réseau à grande vitesse européen pour le développement de l'activité touristique dans notre département.

Pour toutes ces raisons, Les Logis du Département de l'Indre que je représente soutiennent les tracés Ouest, et plus particulièrement le tracé Ouest-Sud parmi les tracés qui nous sont proposés.

Il faudra par ailleurs maintenir et améliorer la ligne historique POLT et la raccorder efficacement à cette nouvelle ligne TGV afin d'assurer à notre département une desserte optimisée.

Je vous remercie tous de votre attention.

(applaudissements)

Paulette PICARD, Présidente de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Indre : Je m'exprime au nom des acteurs économiques de notre département. Pour ces acteurs, le projet POCL n'est pas simplement un projet ferroviaire, c'est aussi un projet de territoire, c'est pourquoi les acteurs économiques portent un intérêt capital au POCL et aux tracés Ouest et Ouest-Sud, les plus favorables pour notre département. Ce sont aussi les tracés qui répondent le mieux aux nécessités d'aménagement et d'ouverture aux axes européens du territoire central de la France.

Ils se battent pour que le Gouvernement comme les acteurs ferroviaires, dans leur rôle d'aménageurs, prennent au sérieux l'exigence d'équité de traitement des territoires.

Ils se prononcent massivement en faveur du TGV Grand Centre-Auvergne, le plus au Sud, le plus à l'Ouest possible.

Les tracés Ouest et Ouest-Sud sont en effet les plus favorables à l'intérêt général du plus grand nombre de territoires, à l'irrigation de la partie méridionale du Centre, du Limousin et de l'Auvergne.

Les acteurs économiques dénoncent un débat public orienté, un débat qui n'a pas élargi l'approche financière à l'ensemble de l'espace central français, excluant le Limousin, au risque de pénaliser dans l'analyse les tracés Ouest et Ouest-Sud.

Personne ne perd de vue, naturellement, la commande publique qui est le doublement de la ligne Paris-Lyon. Cependant, l'enjeu du débat n'est pas d'alimenter une globalité trompeuse, de mettre en avant le tracé le plus court, le tracé le moins cher ou celui affichant le meilleur gain de temps, au détriment de l'espace central français.

L'enjeu c'est bien de désigner le ou les tracés dont les effets sont les plus pertinents sur le développement des territoires.

Les analyses de rentabilité ne doivent pas éluder le caractère structurant de la LGV POCL, ne doit pas occulter les opportunités économiques comme l'accès à la grande vitesse à de nombreux territoires ou la prise en compte des lignes ferroviaires existantes.

Faire de l'aménagement du territoire, c'est permettre à l'Indre et à tous les territoires de l'espace central français de se développer, d'intégrer et de moderniser la ligne POLT, pour éviter tout effet de coupure avec un réseau de transport existant.

Les tracés Ouest et Ouest-Sud sont les seuls à apporter le plus de valeur ajoutée. Ils sont les seuls à garantir à Châteauroux les raccordements les plus courts, un tracé passant au plus près de l'agglomération, ce qui laisse augurer des relations plus rapides avec les aéroports parisiens, le réseau LGV européen et le niveau de services le moins onéreux.

Raccordés à la ligne POLT au Sud de Vierzon et à l'Ouest de Bourges, les tracés Ouest et Ouest-Sud de POCL affichent un taux de rentabilité socioéconomique de l'ensemble. Ils sont alors les seuls à permettre d'améliorer la relation entre le Limousin et l'Ile-de-France, à offrir de nouvelles liaisons entre le Limousin et le Centre avec l'Auvergne, mais surtout, ils permettent aux PME et territoires de l'espace central et du Sud, Haute Vienne, Creuse, Allier, Corrèze de gagner Lyon et les villes du Sud-Est en évitant de passer par Paris.

Ils représentent une opportunité d'une toute autre dimension pour le territoire. La CCI de l'Indre va verser au débat son propre cahier d'acteurs. Il sera cosigné par l'ensemble des organisations patronales et professionnelles, ainsi que des Chambres Consulaires.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Guy DUMIGNARD, Adjoint au Maire de La Souterraine (Creuse) : La Souterraine est une cité de 5 700 habitants, dont la gare accueille chaque année 160 000 voyageurs. Nous avons donc été conduits à aménager un pôle intermodal, pour environ 2 millions d'euros, avec nos différents partenaires. Ces travaux ont été complétés cette année par la SNCF pour la modernisation de la gare et son accessibilité handicapés.

C'est donc une gare confortée sur l'axe historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui rayonne sur l'ensemble du département de la Creuse, le Nord de la Haute-Vienne et le Sud de l'Indre. Cette ligne dont le caractère national a été retenu est la première ligne nationale hors TGV en termes de trafic, avec près de 3 millions de voyageurs. C'est pour cela que, dès sa création, nous avons adhéré à l'Association « Urgence POLT », tout comme le grand Toulouse, s'il était besoin de prouver l'intérêt de la Région Midi-Pyrénées pour cette ligne.

La nécessité de moderniser cette ligne est donc largement reconnue. Elle porte sur l'amélioration des infrastructures et sur le remplacement du matériel ancien. Dans le même temps, nous demandons l'inscription de cette ligne POLT dans le schéma des infrastructures pour son raccordement à la ligne POCL, selon le scénario Ouest-Sud, sans que Châteauroux ne reste un cul-de-sac.

Cette modernisation et cette inscription permettront la desserte du centre de la France et en particulier de nos départements de l'Indre et de la Creuse, l'amélioration de la ligne sur l'ensemble de son parcours, l'accès à Paris bien sûr dans un temps très attractif, de rentabiliser, ce qui n'est pas pris en compte dans les études, cela a déjà été dit la ligne POCL avec l'apport du million et demi de voyageurs qui est prévu par ailleurs.

Tout cela contribuera, bien évidemment, à un aménagement du territoire équilibré qui concerne les régions Centre, Auvergne, Limousin et aussi celles qui sont situées plus au Sud. Cet aménagement du territoire a pour nous au moins autant de valeur que les critères qui ont été retenus de façon prioritaire dans l'étude de RFF où l'économique et la rentabilité sont les éléments déterminants ce qui, bien sûr, pour nous, n'est pas acceptable et pas suffisant. Merci.

Jean DELAVERGNE, Conseiller Régional : Je voudrais d'abord relever les points qui semblent faire consensus ici.

D'une part, nous avons l'air de tous considérer que la LGV Poitiers-Limoges serait une ineptie, dangereuse pour l'Indre.

D'autre part, nous disons aussi tous qu'il y a urgence, cela vient d'être rappelé, pour sauver le POLT.

Au-delà de ces points d'accord, nous avons un peu de mal à comprendre comment on peut croire ou faire croire, ou faire semblant de croire qu'une ligne de TGV pourrait sauver notre liaison POLT puisqu'il y a urgence et que la ligne de TGV n'interviendra sans doute pas avant 2025, plus vraisemblablement 2030 si elle devait se réaliser.

Tous ceux qui sont informés, et cela a été rappelé à la tribune, savent bien que la ligne POCL n'a pas été inscrite dans les projets qui doivent être engagés avant 2020. Il y a dix-neuf autres projets, cela a été aussi rappelé, qui doivent être réalisés avant. Ces dix-neuf autres projets représentent plus de 75 milliards d'euros d'investissements. Qui peut croire aujourd'hui, dans l'état des finances publiques, dans ce que l'on sait aujourd'hui des finances publiques, que ce soit au niveau national ou que ce soit les collectivités locales qui vont être appelées à financer ce genre de projet, qui peut croire que l'on trouvera 14 milliards d'euros en plus des 75 milliards dont on vient de parler pour réaliser un tel projet ? On est plutôt dans le mythe et sans doute est-il intéressant pour un certain nombre de gens d'agiter ce mythe.

Nous disposons pourtant de nombreux rapports, par exemple ceux de la Cour des Comptes, qui démontrent que la priorité absolue donnée au TGV pendant les trente dernières années, a conduit à plomber totalement RFF, avec une dette de 29 milliards d'euros, ce qui n'a pas permis, pendant toute cette période de faire les travaux de maintenance, sans parler des travaux de modernisation qui étaient pourtant indispensables.

Puisque les choses n'ont pas été dites tout à fait comme cela tout à l'heure, je voudrais rappeler par exemple qu'actuellement, la Région Centre est obligée de financer presque toute seule, ce qui n'est pas de sa compétence, la réouverture de la ligne Chartres-Orléans. C'est un peu loin d'ici, mais voilà un exemple qui montre que RFF n'a pas les moyens actuellement de faire ces travaux-là. Je n'évoquerai pas le Blanc-Argent pour parler d'un train plus local.

Tous les usagers des trains du quotidien, comme le dit Monsieur Guillaume Pepy, Directeur de la SNCF, comme ceux des grandes lignes, se plaignent des multiples dysfonctionnements subis jour après jour, retards, suppression des trains, correspondances manquées. A partir du 11 décembre prochain, va s'y ajouter la pagaille mise par le soi-disant cadencement.

Au lieu de répondre à ces véritables priorités d'aujourd'hui, on préfère faire rêver la population à un miracle qui se produirait dans plus de 25 ans, avec un hypothétique TGV.

Nous rêvons certes tous de développement économique, mais pour rester dans la région interrogeons-nous sur le formidable développement qu'a connu une ville comme Vendôme dans le Loir et Cher depuis qu'elle dispose d'une gare TGV à proximité.

Nous pouvons aussi tous rêver de liaisons avec l'Alsace, la Bretagne, le Nord, Londres, etc. En page 99 du rapport du maître d'ouvrage, nous avons cru comprendre que, pour l'instant, il n'était pas prévu de raccorder cette ligne POCL envisagée avec le barreau d'interconnexion sud de l'Ile-de-France qui, seul, permettrait une liaison intéressante avec l'ensemble des lignes TGV.

Je vais conclure en disant simplement que le Groupe Écologiste dont je suis le responsable au Conseil Régional a fait un cahier d'acteurs qui est parmi les premiers, que vous trouverez sur la table, le cahier d'acteurs n°8 et vous y trouverez le reste de mes arguments.

Michel CANIAUX, Délégué Général de l'Association ALTRO : Cette association regroupe 34 collectivités de l'Arc Atlantique, du Massif Central et des acteurs économiques : Nous avons vu effectivement qu'ici, les scénarios qui rassemblent sont les scénarios Ouest parce que le scénario Médian est dangereux : il exclut l'Indre du réseau à grande vitesse. Pourquoi ? Simplement, nous voyons qu'il y a deux possibilités : soit un temps de parcours qui nous mettrait ici à environ 1 heure 30, avec un arrêt à Vierzon, soit carrément au shunt de Vierzon. J'ai bien entendu la représentante de Vierzon, on voit bien que nous sommes dans un scénario qui exclut parce que si on shunte Vierzon, on s'écarte de l'axe historique.

Je ne crois pas à la réalisation de ce barreau Bourges-Issoudun ou quelque chose comme ça, qui ne verrait passer que quatre allers-retours. On voit la difficulté de créer une ligne pour quatre allers-retours. Nous demandons nous, ALTRO, qu'il y soit mis fin, parce que la deuxième ligne du scénario Ouest, c'est Nevers et Moulins qui se retrouvent en cul-de-sac. Nous avons demandé maintes et maintes fois qu'il y ait un renversement de ce cul-de-sac, qu'il soit prolongé grâce à un simple raccordement au Sud de Moulins, et nous voyons que ce raccordement est très difficile à faire accepter, alors vous pensez bien qu'un barreau pour quatre allers-retours par jour...

Je m'étonne aussi que dans les scénarios Ouest il ne soit pas possible d'avoir une liaison Châteauroux-Roissy. Il faudra nous expliquer pourquoi étant donné qu'on peut aller la chercher avec une correspondance à Orléans. C'est aussi un point mystérieux.

L'Ouest-Sud enfin pourquoi ? Parce que c'est celui, le seul qui permet dans cet hexagone du centre délimité par Orléans, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon d'irriguer cet hexagone central, qui doit être une œuvre pour développer une nouvelle métropolisation. Il est nécessaire d'avoir un axe qui l'irrigue parfaitement.

On voit aussi que nos adhérents de l'Ouest, je voulais revenir à ceux qui voient qu'il ne faut pas opposer les projets mais que chacun peut avoir sa fonctionnalité, veulent aller vers l'Est. Ils veulent aller voir les Limousins, ils veulent aller voir les Cantaloux, ils veulent aller voir les Castelroussins. On a donc besoin à l'Ouest du Poitiers-Limoges, pas pour des fonctions spécialement parisiennes mais surtout pour des fonctions transversales.

Enfin, le barreau Est-Ouest dont on nous rabâche qu'il n'existe pas, qu'il n'est pas ceci, qu'il n'est pas cela, qu'il est juste une sorte de grand fuseau de 200 kilomètres de large, je crois qu'il faut arrêter la plaisanterie. C'est vrai, ce n'est pas à RFF, je veux dire que c'est à l'État de prendre ses responsabilités. Si aujourd'hui 34 collectivités se mettent d'accord pour soutenir peu ou prou quelque chose qui ressemble quand même un tracé, je pense qu'il faut en tenir compte.

Je demande qu'effectivement, l'union se fasse autour du Ouest-Sud pour effectivement intégrer les autres territoires qui le soutiennent, c'est-à-dire une trentaine de collectivités, l'Auvergne mais aussi tout l'Arc Atlantique.

(Applaudissements)

Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil Régional d'Auvergne, en charge des transports : Le débat que j'entends aujourd'hui est très intéressant. Il est surtout question de l'aménagement du territoire. C'est ce qui nous a surtout motivés, au Conseil Régional d'Auvergne, pour porter une contribution allant dans le sens du scénario Ouest-Sud, le plus à l'Ouest possible et le plus au Sud possible pour différentes raisons qui ont été évoquées ici, je n'y reviens pas et en particulier par l'élu de Clermont-Ferrand tout à l'heure, qui expliquait que la grande majorité des flux entre la Région Auvergne, en particulier sur la plaque Clermontoise, était en effet tournée du côté de Lyon et de Rhône-Alpes et en effet, le seul scénario qui pour nous est intéressant, c'est bien sûr celui-ci.

Mais il y a aussi d'autres raisons qui ont été évoquées. On ne peut pas porter un projet tout seul, c'est-à-dire uniquement être sur le doublement de cette ligne Lyon-Paris et ce n'est pas à la Commission du Débat Public, je répète ce que d'autres ont dit, que je m'adresse, mais c'est aux Pouvoirs Publics pour qu'il y ait une véritable convergence sur les projets qui sont en cours aujourd'hui ou qui seront mis sur la table demain.

Je considère que lorsque l'on nous met ici, affiché en rouge et bien en rouge : *le tracé Ouest-Sud coûterait 14 milliards d'euros*, je pense que l'on pourrait faire la démonstration que finalement, c'est peut-être le moins cher. Je n'exagère pas. Si en effet, on intègre dans ce projet-là le fait que Lyon, gare nouvelle en Auvergne, est un début de faisceau d'Est-Ouest, c'est-à-dire dans le prolongement de Turin-Lyon, en effet on finance-là non seulement le doublement de Lyon-Paris, mais on finance aussi une ouverture sur la façade atlantique. Il serait intéressant de chiffrer cela et de démontrer qu'en effet l'Ouest-Sud est peut-être le moins cher, plutôt que le plus cher comme on veut nous le dire.

Il me semble que ce sont tous ces points qu'il faudrait pouvoir aborder dans ce débat public. Je sais que ce n'est pas possible mais que ce sera intégré en tous les cas dans les attendus, il me semble que c'est pour nous, très important.

J'avais une question à peu près identique à celle qui vient d'être posée : je ne comprends qu'avec le scénario Ouest-Sud, il n'y ait pas de possibilité d'axe sur Lille et de liaison sur Lille. Cela me pose véritablement un problème.

Enfin, à celles et ceux qui penseraient qu'il n'y aurait pas de moyens pour financer ce projet, 14 milliards d'euros ce n'est rien par rapport à ce qui existe et à ce qui est spéculé chaque jour. Je ne vous donnerai qu'un chiffre qui concerne directement RFF : RFF verse chaque

année 1 milliard d'euros d'intérêts aux banques privées pour spéculer. Il me semble que là, il y a des moyens pour financer un tel projet.

(Applaudissements)

Thomas ALLARY : Il y a eu beaucoup d'interventions différentes.

Je voudrais commencer par revenir sur le tableau comparatif global puisqu'a été évoqué l'absence d'un élément comparatif, je cite, si j'ai bien noté *les conséquences dramatiques d'un scénario Est pour Châteauroux*. Je veux préciser que ce comparatif très global était pour l'ensemble des territoires, l'ensemble des villes concernées par le projet. Nous avons bien entendu ce point pour Châteauroux typiquement, un scénario Ouest-Sud par exemple aurait le même type de conséquences dramatiques pour d'autres territoires comme Nevers ou Moulins. Chaque scénario a ses avantages et ses inconvénients, mais la comparaison était globale et pas spécifiquement pour Châteauroux, ce qui explique peut-être les teintes.

Je voulais revenir après sur : *le fait de ne pas prendre en compte*, pour les raisons que nous avons expliquées, *la desserte de Limoges en particulier dans le projet favoriserait les scénarios Médian et Est*. C'est quelque chose qui, techniquement, est totalement faux. Je vous ai expliqué pourquoi RFF à ce stade ne pouvait pas le faire, mais si nous prenions en compte la desserte du Limousin, de Limoges et peut-être au-delà par POCL, le gain de temps de parcours, au Sud de Châteauroux, serait le même puisque ce serait celui sur l'axe POLT, si j'ai bien compris les idées qui étaient exprimées. Or, sur les temps de parcours pour Châteauroux, dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian, nous avons des temps de parcours entre 1 h 20 et 1 h 25, donc 5 minutes d'écart ce qui, au stade du débat public, est vraiment très peu, voire équivalent. Cela signifie que ces gains de temps de parcours qui seraient évidemment reportés au Sud, vers Limoges et éventuellement au-delà, seraient à nouveau strictement les mêmes. Autrement dit, si on devait ajouter un potentiel de trafic lié au Sud de Châteauroux, en l'occurrence, ce serait le même aussi dans tous les scénarios et donc les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian auraient toujours le même impact et donc le même gain, y compris dans ces cas-là. Les scénarios Médian et Est ne sont pas favorisés par le fait que le Limousin ne soit pas pris en compte, si on le prenait en compte, tous les scénarios évolueraient exactement dans le même sens. C'est un point important, les scénarios sont équivalents, même dans cette hypothèse qui n'est pas celle du projet POCL pour l'instant.

Il a été également dit que les scénarios Ouest et Ouest-Sud étaient les seuls à créer de la valeur. Je voudrais quand même revenir sur la création de valeur socioéconomique qui est donc la valeur actuelle nette, le bilan des coûts et le bilan des avantages, les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont ceux qui en créent le moins et non pas les seuls à en créer. Par contre, ce qu'il est peut-être intéressant de regarder c'est pourquoi. Sur cette création de valeur, nous avons essayé de regarder ce qui venait de la desserte du centre de la France, premier pilier, et ce qui venait de la desserte de Paris-Lyon et surtout Paris-Méditerranée, on dira la très longue distance.

En regardant sur ces histogrammes, chaque scénario est représenté par une couleur, dans le premier paquet à gauche, on a la comparaison sur la création de valeur grâce à la desserte du centre de la France, avec des variations modérées. On peut dire que c'est globalement équivalent entre tous les scénarios.

Par contre, avec ce qui vient du moteur Sud-Est, des dessertes Sud-Est, Lyon et Méditerranée, on voit un gain supplémentaire dans les scénarios Médian et Est, lié au fameux gain de temps de parcours de 10 minutes sur Paris-Lyon. Autrement dit, ce gain de temps de parcours sur Paris-Lyon n'a pas comme conséquence d'enlever des gains aux territoires du centre de la France, il a uniquement comme conséquence de créer de la valeur pour le projet dans son ensemble et donc de rendre le projet plus finançable. Autrement dit, des avantages

très comparés pour la desserte du centre de la France seraient mieux financés grâce à l'apport de nouveaux voyageurs grâce à ce gain de temps de parcours. Il n'existe pas du tout de vases communicants entre d'un côté l'aménagement du territoire central et de l'autre côté le doublement de Paris Lyon. On voit que le doublement de Paris-Lyon, plus il est performant, plus il apporte au projet dans son ensemble, sans rien enlever au premier pilier. Je pense que c'est vraiment un point important.

Un point peut-être plus technique, le raccordement pour desservir l'ensemble des destinations au-delà de Paris en particulier, le dossier précise que POCL ne serait pas raccordé au barreau d'interconnexion Sud. Ces fameux trains dits inter secteurs entre la province et la province, par exemple un Clermont-Lille, en tout, si on les ajoute sur le projet, il y en a environ une dizaine. Le raccordement complet, l'échangeur nous dirons, entre le barreau d'interconnexion en Ile-de-France et POCL, ce serait en fait des tunnels en courbe puisqu'on est dans un site extrêmement contraint, très urbanisé en région parisienne, nous sommes de l'ordre de 800 millions d'euros pour assurer l'ensemble des mouvements. A ce stade, nous avons considéré que 800 millions pour dix trains quotidiens, cela semblait beaucoup, mais cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas opérer par exemple ces trains Clermont-Lille. Dans ce cas-là, ils utiliseraient la grande ceinture qui est la ligne d'interconnexion actuelle, avec exactement les mêmes fonctionnalités, dans un temps de parcours à peine majoré.

Il y a un point qui est revenu deux fois, il y a eu certainement une mauvaise présentation de notre part ce soir, c'est le point des Châteauroux-Roissy ou Châteauroux-Lille dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Effectivement, sur la diapositive relative aux fréquences, on pouvait voir des hypothèses de fréquences avec correspondances. C'est toujours assez compliqué d'imaginer ces hypothèses avec correspondances et, en préparant cette réunion, nous nous sommes basés sur des correspondances avec Vierzon parce que c'était la correspondance la plus simple. J'avoue que c'est une erreur, nous aurions dû voir qu'il n'y avait pas de Roissy-Lille dans ce cas-là à Vierzon et qu'il fallait aller en chercher à Orléans. Par contre, vu le nombre de Châteauroux-Orléans et le nombre de Orléans-Roissy ou Orléans-Lille qui pourraient être croisés, ce serait quelque chose qu'il faudrait probablement ajouter dans les éléments qui feront suite à la réunion. En tout cas, on ne passera pas le 3 des Médian et Est, c'est très clair.

Le fait que le scénario Ouest-Sud pourrait être considéré comme moins cher si on intégrait les liaisons Est-Ouest : à nouveau, je voudrais bien dire que les liaisons Est-Ouest sont bien intégrées dans le projet. Des TGV pourraient opérer une liaison Lyon-Nantes par exemple et quels que soient les scénarios, cette liaison est possible et dans tous les scénarios amène le même gain de trafic. De fait, le coût du scénario Ouest-Sud n'est pas du tout lié au fait de permettre quelque chose de mieux sur une relation Est-Ouest, il est lié tout simplement à une longueur plus importante, à des reliefs rencontrés plus compliqués qui impliquent plus de tunnels et plus de viaducs. En aucun cas, ce n'est lié à une facilitation ou non d'une relation Est-Ouest. La relation Est-Ouest est clairement équivalente en nombre de voyageurs gagnés dans tous les scénarios.

Jean-Marc GARNIER, "citoyen lambda" : Merci de donner la parole à un citoyen lambda pendant qu'il en reste un dans la salle parce que cela se vide quand même à grande vitesse.

Michel GAILLARD : C'est une constante des réunions publiques, au bout de 2 h – 2 h 30, la salle commence à se vider.

Jean-Marc GARNIER : Comme je ne suis pas un politique avec un papier tout préparé, ni un grand spécialiste du réseau ferré, j'aurais besoin que Monsieur Allary me donne un coup de main pour être un peu pédagogique. Est-ce que vous voulez bien projeter la diapo

montrant la carte de France avec les lignes TGV que vous nous avez projetée tout à l'heure, y compris celle où apparaît le barreau Poitiers-Limoges ?

Je voudrais essayer de comprendre de mon point de vue, comme je l'ai dit, je ne suis pas un spécialiste du débat, et donc si je comprends bien, l'objectif de Réseau Ferré de France, si ce n'est de faire du profit, d'amortir au moins ses constructions et donc de desservir des grandes métropoles avant tout, sans se préoccuper a fortiori des effets induits. On voit bien que dans l'avenir, la carte de France nous laisse penser qu'un jour il faudra penser à relier Lyon au moins à Bordeaux et que dans ce cas-là, il faudrait à l'évidence passer éventuellement par Limoges et Angoulême, c'est-à-dire que si ce barreau avait été fait par Angoulême, on aurait désenclavé Limoges vers le Sud et Limoges se serait trouvé naturellement désenclavé par le Nord en se reliant sur le POLT. Finalement, un jour ou l'autre, c'est bien votre desserte Sud-Ouest qui vous fera gagner le plus de temps pour passer de Limoges à Bordeaux, pour éviter de remonter jusqu'à Orléans ou au Nord de Vierzon, pour redescendre ensuite sur Bordeaux. A priori, cela semble à peu près logique ou cohérent de passer au plus près par la desserte Sud-Ouest. Merci.

(Applaudissements)

Marie FY, représentant l'APF : J'ai une question de la part de nos adhérents que j'ai rencontrés ce soir. Ils sont ravis de la ligne à grande vitesse mais par contre, ce qu'ils voudraient c'est éviter les erreurs qui ont été faites jusqu'à maintenant, c'est-à-dire que ce soit complètement accessible et qu'ils ne rencontrent pas toutes les erreurs qui ont été faites et les services qui à l'heure actuelle sont vraiment très insatisfaisants.

Michel GAILLARD : Donc, l'accessibilité aux personnes handicapées.

Frédéric PERROT, responsable du Front National de l'Indre, section de Châteauroux : Depuis le début du débat, je voulais prendre la parole parce que j'ai l'impression qu'on nous ment. C'est un sentiment, peut-être que je me trompe et j'espère me tromper parce que j'aimerais bien voir le TGV à Châteauroux, comme beaucoup. C'est vrai que c'est une preuve de modernisation mais, comme on l'expliquait tout à l'heure, à travers les différents clivages politiques, les Verts, les Communistes, l'UMP, le PS, effectivement nous avons des problèmes financiers puisqu'aujourd'hui, on parle d'un projet de 15 milliards et en l'occurrence, si l'on s'arrête à la Région Centre, on est à 500 millions d'euros.

Avons-nous les moyens aujourd'hui de financer un tel projet ? L'État se désengage, RFF n'a pas les moyens puisqu'il est endetté lui-même, donc verrons-nous ce projet ? On parle de 2035, peut-être 2040, peut-être jamais. Aujourd'hui, si vraiment la Région a les moyens de financer, l'Indre est aujourd'hui dans une situation assez particulière. Pour se déplacer, ne serait-ce que dans l'Indre, de village en village, de ville en ville, c'est assez délicat puisque les moyens sont peu nombreux. C'est assez difficile pour un certain nombre de personnes, vous l'avez dit tout à l'heure, c'est une population vieillissante qui a besoin de se déplacer et de faire les courses comme tout le monde, qui n'a pas forcément une automobile, et aujourd'hui, il s'agit de projets très ambitieux mais on est plutôt dans la fiction, me semble-t-il. Si nous disposons de 500 millions dans la région, tous les jours, je vois des entreprises fermer, tous les jours des chômeurs, tout à l'heure, vous parliez de projet qui était un « cadeau », une « chance pour nous », on nous « offrait un outil ». Quand j'offre quelque chose, je le fais rarement payer.

On a parlé de la chance pour nos enfants, oui, encore faut-il qu'ils aient du travail. S'ils ont un TGV et pas de travail, c'est bien, c'est moderne, cela va vite, mais ils n'ont rien à manger, c'est délicat.

Je veux montrer la gravité et le problème actuel sur des projets tels que celui-là, un projet qui coûte relativement cher, je le répète et je le répéterai à nouveau, mais a-t-on vraiment les

moyens ? Est-ce que vous voulez continuer à payer des impôts, qu'on augmente vos impôts, vos taxes foncières, etc. ? Est-ce que vous en avez envie ?

(sifflements).

Vous pouvez siffler mais cela arrivera de toute façon. Est-ce que la Région finance ? Mais la Région, c'est vous quand même, c'est vous qui financez. Est-ce que derrière, nous aurons des prix sur le TGV ? Pas sûr. Nous allons le payer deux fois ce TGV. Dans mon cœur, j'aimerais voir le TGV à Châteauroux, mais il faut être réaliste, il faut ouvrir les yeux, sortir du rêve et il faut voir demain, et demain, je pense que c'est plutôt du travail pour nos enfants, c'est plutôt des entreprises dans l'Indre parce qu'aujourd'hui, elles ont plutôt tendance à partir. Est-ce que le TGV aidera les entreprises à se développer ou à partir ? Je ne sais pas.

Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées : Je vais lire le courrier que je vais envoyer au Préfet, aux Parlementaires, aux Sénateurs, à Madame PICARD aussi, la Présidente de la Chambre de Commerce.

Pour la deuxième fois, un débat public se déroule dans notre ville afin de desservir celle-ci par une ligne grande vitesse, la première réunion ayant eu lieu le 13 novembre 2006 devant 1 500 personnes, à l'initiative de notre Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

Pour la seconde fois, nous demandons une liaison grande vitesse de façon à mettre Châteauroux à 1 heure de Paris.

Aussi, j'ai l'honneur de solliciter officiellement que soit réalisée l'étude d'un tronçon de ligne grande vitesse, reliant la ligne LGV Paris-Orléans-Lyon jusqu'à Châteauroux. Ce tronçon aura pour avantage une rentabilité accrue en mettant Châteauroux à 1 heure de Paris et Limoges à 2 heures.

De plus, cette réalisation permettrait l'économie de 1,5 milliard d'euros par rapport au projet Poitiers-Limoges. En faisant l'économie de ce barreau, Limoges serait quand même à 2 heures de Paris et la LGV Paris-Orléans-Lyon bénéficierait de l'apport de la population du Limousin et du Cantal sur le plan de la rentabilité.

Par ailleurs, le tronçon qu'on appellera Châteauroux-POCL est beaucoup plus compatible avec le respect de l'environnement.

Monsieur le Préfet, Messieurs les Parlementaires, il est de votre devoir de faire modifier la loi dans laquelle est inscrite le projet Paris-Orléans-Lyon, afin d'inclure dans celle-ci la réalisation du tronçon POCL-Châteauroux. Ceci correspond à l'attente de la population et des entreprises qui comptent sur vous, ne les décevez-pas.

Concernant la ligne actuelle, j'informe la population que la rénovation est terminée depuis juin 2006. Ce n'est pas la suppression des passages à niveau qui permettra un gain de temps sur le temps entre Paris et Châteauroux.

Je sollicite Réseau Ferré de France pour apporter des informations précises sur ce sujet et qu'on en finisse avec l'argumentation de la rénovation. »

Je vous remercie

(applaudissements)

Eric MARTIN, représentant l'agglomération de Limoges : D'abord, je me félicite qu'à maintes et maintes reprises on ait cité la ville de Limoges, ce qui montre tout l'intérêt de

nos amis indriens pour le développement de Limoges et du Limousin, je les en félicite tout particulièrement.

Je souhaite aussi marquer tout l'attachement que la ville et l'agglomération de Limoges vont marquer au débat du POCL, parce qu'il est vrai que le débat public sur le POCL est un élément très important pour la restructuration du réseau ferroviaire en France. Non seulement la liaison avec Lyon est une liaison qui a été argumentée et motivée, qui est indispensable, mais il est vrai que la desserte des régions Auvergne, Centre et Limousin sera certainement impactée et les régions en bénéficieront. Je rappelle aussi, cela a été dit, que la liaison Bordeaux-Limoges-Lyon est une liaison qui a beaucoup pâti ces dernières années d'un déclin d'entretien et de la qualité de service.

Je rappellerai aussi que la liaison POCL modifie de manière fondamentale le réseau ferroviaire français hérité du 19^{ème} siècle. C'est un élément tout à fait naturel, d'ailleurs, puisqu'on est au 21^{ème} siècle et qu'on ne peut pas toujours figer les réseaux tels qu'ils existent. A ce propos, la liaison historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse comporte deux branches, deux niveaux qui ont fait le choix d'un raccordement à une autre ligne qui est une ligne fondamentale aujourd'hui, la ligne Sud Europe Atlantique qui va relier Tours, Poitiers et Angoulême à Bordeaux et dont les travaux ont commencé avec le consortium Lisea. Il est clair que Toulouse a fait aujourd'hui le choix du raccordement au réseau européen de lignes à grande vitesse par Bordeaux. C'est un choix irréversible qui amène Toulouse à travailler avec Montpellier, avec Bordeaux et aussi avec l'Espagne, à ce niveau.

Cette liaison transversale de Toulouse change fondamentalement le sens de la liaison historique qui demeurera et qui jouera toujours un rôle, mais il est clair que le rôle à l'avenir de la liaison historique POLT sera très différent de celui qu'il avait jusqu'à aujourd'hui.

Quant à Limoges, Limoges a fait le choix qui est un choix aussi d'aménagement du territoire, de se tourner davantage vers le centre Ouest-Atlantique, c'est-à-dire vers les Régions Poitou-Charentes mais aussi Périgord. Je rappelle, on ne l'a pas encore cité jusqu'à cet instant mais le Périgord, le Conseil Général du Périgord, la Ville de Périgueux et aussi Cahors soutiennent à fond le barreau Poitiers-Limoges. Nous avons fait un choix conscient d'aménagement du territoire en nous amenant à nous tourner vers Poitiers, c'est-à-dire vers Bordeaux, vers Paris et plus loin, vers l'Europe.

Il a également été dit à plusieurs reprises qu'il y avait des doutes, des incertitudes, des interrogations, qu'on ignorait le calendrier. Le choix du débat public a été à plusieurs reprises confirmé par l'État et j'aurai l'impertinence de rappeler la déclaration officielle du Président de la République, il y a quelques jours lors d'un déplacement dans la Région Limousin, qui a dit clairement son attachement à la réalisation du Poitiers-Limoges, confirmant d'ailleurs tous les actes juridiques qui ont été signés puisque les Collectivités territoriales du Limousin et la Ville de Limoges financent la ligne SEA. L'État s'est engagé à réaliser dans des délais rapides Poitiers-Limoges.

J'ai peut-être débordé de quelques instants mon temps de parole mais vous comprendrez que comme Limoges a été cité des dizaines et des dizaines de fois au cours de ce débat à Châteauroux, le représentant de l'agglomération a pu déborder un tout petit peu son temps de parole, en souhaitant à Châteauroux une bonne desserte parce que dans tous les cas de figure, Châteauroux bénéficiera d'un temps de raccordement réduit et je félicite vivement Châteauroux et l'Indre de cette solution.

(applaudissements)

Thomas ALLARY : Pour aller rapidement, j'ai entendu dans les dernières interventions la question du réalisme du projet, en particulier, on parlait des préoccupations des effets induits. Je voudrais y revenir.

Tous les effets induits du projet sont intégrés dans les études. A partir du moment où grâce à POCL, un voyageur, un usager peut gagner du temps, le bénéfice qu'il en tire est intégré dans les études socioéconomiques qui sont présentées. C'est un point vraiment important : tous les effets induits possibles sont prévus.

Par contre, des effets induits par de possibles prolongations un jour de POCL, par exemple vers Bordeaux, à un moment, il y a une limite aux études, également à certains projets, c'est un projet très grand, très cher et à moment, il convient de s'arrêter, nous ne sommes pas en train de faire le projet du réseau dans son ensemble. Nous sommes sur un projet qui doit rester cadré pour rester réaliste. Pour rester réaliste, il faut prendre en compte tous les effets induits par le projet, mais aussi le fait que tous les scénarios ne sont pas finançables de la même façon. La finançabilité du projet a été abordée à plusieurs reprises, effectivement, tous les scénarios n'amènent pas le même trafic, ne permettent pas à RFF d'apporter autant de contribution au financement du projet et donc nécessitent un financement public plus important. Les scénarios sont clairement discriminés sur ce point-là.

Jean-Pierre BARRIERE, Conseiller Municipal de Châteauroux, membre du CA de l'Association « Urgence Ligne POLT » : Je rappellerai que notre Association milite pour que la ligne Paris-Châteauroux-Limoges-Toulouse, qui concerne cinq régions, trente-deux départements et près de 5 millions d'habitants soit reconnue, classée comme grand axe ferroviaire et inscrite au Schéma National des Infrastructures de Transport. Notre Association a élaboré et déposé un mémorandum pour la modernisation et le développement de la ligne et des dessertes ferroviaires de l'axe Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges-Toulouse car ils concerneraient et dynamiseraient une grande partie du territoire national, améliorant aussi la pertinence de la LGV POCL.

Nous considérons que cette LGV doit se faire avec la plus grande intelligence d'aménagement du territoire et de cohésion sociale. Le scénario le plus à l'Ouest et le plus au Sud nous paraît le plus pertinent en termes d'aménagement du territoire, d'égalité et de solidarité puisqu'une bonne liaison de POLT à la LGV permettrait une meilleure desserte d'un vaste territoire s'étendant sur cinq régions, trente-deux départements, 5 millions d'habitants par le biais de huit carrefours ferroviaires existants et de quatre transversales.

En terme économique et social, puisque la ligne POLT alimenterait en passagers la ligne LGV vers Paris, mais aussi vers Lyon, et l'inverse étant vrai, la LGV renforcerait en qualité, l'attrait et l'efficacité de la ligne historique POLT.

En terme environnemental également puisque l'amélioration des dessertes par le rail limitera l'utilisation de la route et de l'avion. Tout le Grand Centre de la France, Auvergne, Limousin, le quart Nord-Est du Midi-Pyrénées disposera de tous les éléments pour organiser un report modal des déplacements depuis la route et l'avion vers le train.

De plus, le choix du tracé permettra d'utiliser harmonieusement tout le potentiel existant de Paris, avec les gares d'Austerlitz voire de Bercy, pour désaturer les gares de Lyon et de Montparnasse.

Le gain économique et écologique de raccordement efficace doit être pris en compte car il annulera les 1,5 milliard entre les scénarios les plus chers et les moins chers. Quant à la différence de 1,4 million de voyageurs entre les durées de trajet séparées de 10 minutes, ce qui représente 20% de voyageurs, elle paraît largement surestimée, ce qui confirme qu'il faut une prise en compte de tous les paramètres du fait de la nécessité d'avoir dans ce projet un raisonnement de réseau et d'aménagement du territoire.

Jeannine DANGER : J'interviens au nom d'une dame qui travaille à Paris qui fait part des nombreux retards de la ligne TER, alors qu'avec un TGV, la liaison serait plus régulière et plus rapide.

Guy AVIZOU, Premier Adjoint au Maire de Guéret : Je m'exprime au nom de Michel Garnier, Député-Maire de Guéret et Président de l'Association des Maires de la Creuse, retenu à Paris et dans l'impossibilité d'assister à cette réunion.

Je voudrais redire à nouveau, très fermement, mon soutien au tracé Ouest-Sud du projet POCL. Cette position, partagée par l'ensemble des élus et socioprofessionnels creusois, rejoint celle des élus de l'Indre et également, nous l'avons vu tout à l'heure, de nos amis auvergnats. Ensemble, nous devons nous mobiliser pour que notre point de vue soit entendu et pris en compte.

Ce tracé Ouest-Sud permettra la desserte par la grande vitesse de territoires aujourd'hui privés de cet atout essentiel au développement économique. Ce tracé est peut-être pour nous la dernière occasion de nous insérer dans le maillage national et européen de la grande vitesse.

Nous sommes conscients des contraintes technologiques et financières qui vont peser sur le choix du tracé, mais nous sommes en droit d'attendre des décideurs, l'État et RFF, qu'ils prennent prioritairement en compte les données d'un véritable aménagement du territoire.

Je voudrais dire également que, pour nous, le POCL doit bien évidemment s'articuler avec d'autres projets. La ligne historique POLT qui dessert trente-deux départements reste pour nous un axe essentiel qui doit être développé et modernisé.

Enfin, nous sommes également très attentifs aux liaisons Est-Ouest, notamment au projet porté par l'Association ALTRO dont un représentant s'est exprimé tout à l'heure.

Voilà ce que je tenais à rappeler ce soir, conscient que ce qui est en jeu dans le projet POCL est vital pour l'avenir démographique, économique et social de nos territoires. Merci.

(applaudissements)

Jean DANIEL, Maire Adjoint à la Ville de Limoges, Conseiller Régional du Limousin : Comme cela a été dit précédemment par Eric Martin, nous levions le bras depuis un petit moment vu la publicité qui a été faite à Limoges et aux Limousins, et l'importance que l'agglomération et le Limousin ont pris dans tous les débats. La situation de notre territoire et les projets que nous avons déjà validés sont importants pour les projets qui sont en cours.

Le premier point c'est une immense satisfaction parce que je n'ai entendu ce soir aucun discours contre la grande vitesse ferroviaire. Nous avons même entendu beaucoup de discours faisant un parallèle entre la grande vitesse ferroviaire et ses bénéfices en terme environnemental, alors que, je peux vous le dire pour avoir participé aux débats de 2006 jusqu'aux commissions thématiques plus récentes concernant la LGV, cela n'a pas été aussi facile. Il y avait une contestation de fond dès le départ qui était à mon sens assez catastrophique.

La deuxième chose que je voulais vous dire, c'est l'importance de votre projet pour la situation du Limousin. Cela a été dit, je ne vais pas le répéter, c'est un immense espoir, c'est le début de cette transversalité espérée depuis des dizaines d'années.

Je voulais également vous dire de ne pas opposer les projets : le barreau LGV Poitiers-Limoges est presque le début de la suite, le début de cette transversalité, c'est extrêmement complémentaire. Je crois qu'il faut voir les choses comme cela. Nous savons bien que derrière certains discours, il y a une opposition plus globale.

Le dernier message que je voudrais vous faire passer c'est que, par rapport à la LGV, c'est un projet qui est soutenu financièrement et qui a été validé politiquement, donc démocratiquement en France, par 98% des collectivités locales du Limousin. Il n'est donc pas question de revenir sur ce projet.

Nous avons beaucoup parlé de Paris, c'est très bien, de temps gagné pour aller à Paris, c'est très bien, mais il faut considérer que Limoges et son agglomération, le Limousin regardent aussi vers l'Ouest et que cette opportunité d'être relié à l'Ouest par Poitiers, mais non seulement à l'Ouest national mais à l'Ouest européen et à l'Angleterre et à Bilbao, c'est extrêmement important. Ce projet est donc extrêmement bien venu, mais considérons-le, je vous en prie, comme un projet complémentaire des projets qui sont déjà sur les rails.

Michel GAILLARD : Nous allons nous en tenir là. Je le dis à chaque réunion, je ne fais pas de synthèse de ce qui s'est dit parce que vous imaginez l'exercice, d'autant plus qu'il va y avoir en ligne sur notre site, dans les jours qui viennent, un compte-rendu synthétique de la réunion où vous retrouverez tout ainsi que le verbatim.

Je voudrais ajouter l'importance de ces réunions publiques, de celle de ce soir, notamment par le nombre de participants, l'importance du site également. Nous en sommes à près de 400 contributions et avis déposés sur le site. Je vous encourage, là aussi, à l'occasion, à aller voir le point de vue des participants à ce débat à travers le site internet.

Merci de votre participation et de vos contributions, merci à tous.

(Applaudissements).