

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

Audition publique
Guéret, le 4 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Liliane PAUTROT
- Bruno de TRÉMIOLLES

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Tout d'abord, bonsoir à tous. Nous sommes aujourd'hui réunis pour une rencontre publique de ce débat sur le projet POCL.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, et surtout donner le déroulement de la soirée, je voudrais revenir sur un certain nombre de points concernant ledit débat public.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Je rappellerai quelle est l'origine du débat public, au risque de me répéter pour certains. Je redirai que ceci remonte au Sommet de la Terre à Rio, où deux grands principes fondamentaux ont été énoncés, le premier étant le droit à l'information du public sur les grands projets d'infrastructures qui ont un impact sur l'environnement ; le deuxième étant le droit à participer aux décisions concernant les grands projets ayant un impact sur l'environnement. La France a traduit ces deux principes dans son droit, notamment à travers la première Loi Barnier de 1995 qui a créé la Commission nationale du débat public, chargée de mettre en œuvre ces deux droits et de les faire respecter.

La Commission nationale du débat public est devenue une agence administrative indépendante en 2002. Elle est donc chargée de l'organisation des débats publics dans notre pays.

L'objectif des débats publics, c'est d'abord bien sûr de donner la parole au public, comme je l'ai dit tout à l'heure, sur ces grands projets d'infrastructures. Ce sont des débats publics qui sont en amont de toute décision. Nous sommes dans une phase de la vie du projet où celui-ci est amendable, rien n'est ficelé, rien n'est décidé, tout peut être ajusté. D'où l'importance et l'intérêt des débats publics, et toute l'expérience du passé montre qu'aucun projet ne sort

d'un débat public sans avoir été touché, adapté, sans avoir intégré un certain nombre de choses qui se sont dites pendant le débat.

L'objectif du débat public, je le rappelle, c'est évidemment d'éclairer le maître d'ouvrage sur les points de vue, les avis, les interrogations du public, afin que ce projet à la sortie soit le plus acceptable possible pour l'ensemble du public.

Je reviens également sur l'objet du débat public. Il porte d'abord sur l'opportunité du projet, il faut sans cesse le rappeler. La question première qui vous est posée est la suivante : ce projet est-il nécessaire ? Est-il opportun ?

La deuxième question qui est posée au public porte sur les caractéristiques du projet. En l'occurrence, quatre scénarios de tracés sont soumis au débat.

Le troisième point soumis au débat concerne les services, les objectifs poursuivis par le projet : quel type de dessertes, quel type d'horaires des trains, quel type de services, accompagnera cette infrastructure ?

Un dernier point mis au débat, nouveau depuis 2010, porte sur le dispositif mis en place après le débat public par le maître d'ouvrage pour accompagner la préparation du dossier d'enquête publique : quel dispositif de concertation mettra-t-il en place pour poursuivre le dialogue avec le public ?

Ce projet POCL a donné lieu à une décision d'organiser un débat public. Cette décision appartient à la Commission nationale, dont je rappelle qu'elle est neutre, indépendante, tout comme la Commission particulière, par rapport au maître d'ouvrage. Cette décision a été prise en mars 2011. Une Commission particulière a été mise en place, que j'ai l'honneur de présider ; Bruno de Trémolles et Liliane Pautrot en sont membres.

Cette Commission particulière est chargée depuis le mois de mars de préparer, organiser et aujourd'hui animer ce débat public. Tous les motifs étaient réunis dans le dossier POCL pour que celui-ci fasse l'objet d'un débat public. Il est d'importance nationale, il est inscrit dans le Grenelle de l'Environnement, il a des impacts que je n'ai pas à préciser sur l'environnement, sur l'économie des régions concernées, etc. Donc, tous les motifs étaient réunis – sans parler du volume d'investissement qui est conséquent – pour qu'il y ait débat public sur POCL, ce qu'a décidé la Commission nationale.

Comment participe-t-on au débat public ?

De différentes manières ; il y a certes les réunions publiques, et elles sont importantes car c'est bien l'endroit où l'on trouve une confrontation entre le public et le maître d'ouvrage. Le site Internet de la Commission est un outil tout à fait exceptionnel pour participer au débat public, poser les questions, déposer les avis, contribuer. Sachant que les outils n'enlèvent rien au poids des avis qui sont émis : que ce soit en réunion ou sur le site, le poids est le même. Ce site Internet fonctionne très bien depuis l'origine, le nombre de questions posées et le nombre d'avis déposés sont assez considérables.

Je voudrais insister sur un autre point, le cahier d'acteur. Il est mis à la disposition des personnes morales, collectivités, associations, Chambres de commerce, etc. pour émettre un avis par écrit selon un certain format. Vous en aviez quelques exemplaires à votre disposition à l'entrée de la salle. Ils sont très utiles pour que ces personnalités morales formatent et formalisent leur point de vue sur le projet.

Les réunions publiques sont de trois types :

- Les réunions de proximité, où l'on évoque l'ensemble du projet et où l'on fait un zoom sur le territoire directement concerné par le projet, par exemple comme celle que nous avons eue à Bourges hier.
- Les réunions thématiques où l'on approfondira certains aspects du projet : financement, impact sur l'environnement, lien entre le projet et l'aménagement du territoire. Ce sont des réunions spécifiques où l'on n'abordera pas toutes les questions, mais où l'on approfondira certaines d'entre elles.
- L'audition publique, comme celle qui nous réunit ce soir.

Les réunions publiques précédentes concernent un territoire directement concerné par le projet, tel qu'identifié par le maître d'ouvrage dans ce dossier.

L'audition publique a une autre vertu, elle permet de donner la parole à des acteurs, des personnalités, qui ont des choses à dire sur le dossier, qui ne sont pas à proprement parler directement concernés par le projet, par les territoires où il est conçu, tel qu'il est présenté au débat. Dans ce débat POCL, deux auditions publiques sont prévues, une sur le fret à Lyon, car le fret n'est pas une des dimensions du projet POCL, mais on sait très bien que des acteurs du fret ont des choses à exprimer sur ce domaine et sur le lien entre ce projet et les questions de fret.

Et, nous avons cette audition publique dans la Creuse. Nous avons parfaitement entendu quels étaient les propos exprimés par les habitants et les élus de la Creuse, l'importance à leurs yeux du projet POCL, les interrogations qu'il pouvait soulever. Il nous a paru important qu'il y ait dans la Creuse une réunion publique permettant d'exprimer ce point de vue et de l'inscrire dans le cadre de ce débat public.

C'est donc cette option que nous avons retenue, en l'occurrence. Donc, ce soir, nous donnerons la parole à un certain nombre de responsables de la Creuse : Jean-François Muguay, Maire de La Souterraine ; Jean-Jacques Lozach, Sénateur, Président du Conseil Général de la Creuse ; Guy Avizou, Premier Adjoint au Maire de Guéret ; Jean Auclair, Député de la Creuse ; Renée Nicoux, Sénatrice de la Creuse ; Thierry Suin, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Creuse.

Pourquoi avoir retenu ces intervenants ? Les personnalités en tribune sont à divers titres représentatives de ce département et expriment un certain nombre d'opinions concernant les interrogations, les points de vue sur le projet, de ce département. Le nombre d'intervenants est forcément limité, car une réunion publique dure au maximum entre deux heures et demie et trois heures. On ne peut pas empiler les prises de position de six à dix minutes sur le sujet.

La théorie voudrait que dans une audition publique, on auditionne seulement les personnes à la tribune et que l'on s'en tienne là. Ce n'est pas ce qui va se passer, vous êtes venus ce soir à une réunion publique et je souhaite que vous ayez aussi la parole. Certains d'entre vous s'interrogeaient sur la possibilité de s'exprimer, vous aurez donc l'occasion de le faire tout à l'heure.

Le déroulé de la soirée est le suivant : M. Allary, Directeur du projet à RFF, va d'abord nous rappeler dans un premier temps ce qu'est le projet. Ensuite, nous passerons la parole à la tribune, à nos grands témoins de la soirée. M. Allary pourra apporter quelques commentaires aux propos tenus par les personnalités à la tribune. Ensuite, vous aurez la parole, selon les bonnes règles du débat public.

Que se passe-t-il après le débat public ? Il sera clos fin janvier, nous aurons deux mois pour en faire un compte rendu, qui sera une image fidèle des échanges, et donner le bilan du président de la Commission nationale du débat public. Ensuite, le maître d'ouvrage disposera

de trois mois pour prendre sa décision : poursuit-il ou non le projet ? Comment poursuivre, en intégrant quels ajustements dans son projet ? Tout ceci nous amène à fin juin.

S'il décide de poursuivre son projet, une autre période va s'ouvrir, à savoir la préparation de l'enquête publique du projet qui durera quelques années, et dont la question de l'accompagnement en termes de concertation sera l'objet de discussions au cours de ce débat public.

Y a-t-il des questions ? (*Non*).

Monsieur Allary, je vous laisse faire une présentation de ce projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
 Merci, Monsieur le Président. Quelques mots effectivement pour présenter le projet, voir exactement d'où il vient, quel est le projet que l'on propose au débat, regarder les bénéfices et les effets de ce projet, et en particulier essayer d'examiner les conséquences pour la Creuse, même si elle n'est pas territorialement concernée.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Pourquoi le projet ?

Il repose sur deux piliers totalement indissociables :

- Le premier est l'enjeu qui apparaît sur cette carte d'une zone au centre de la France qui n'est pas, et qui ne sera pas, même avec le grand programme de LGV envisagé, desservie par la grande vitesse ferroviaire. Deux grandes capitales régionales, Orléans et Clermont-Ferrand, et toute la zone blanche ce que l'on voit apparaître sur la carte, restent à l'écart du réseau à grande vitesse français et européen, avec l'impossibilité de développer des politiques économiques ou territoriales associées.
- Le deuxième enjeu porte sur la prochaine saturation de la LGV existante entre Paris et Lyon. On voit sur la carte que c'est un goulet d'étranglement, qui est utilisé par de nombreuses circulations, avec un trafic très important, près de 40 millions de voyageurs, et qui est amené à augmenter au fur et à mesure des mises en service de plusieurs lignes ; jusqu'à 67 millions de voyageurs en 2035, d'après les études. Cette augmentation du trafic conduit à une baisse de la régularité et à des difficultés d'exploitation de plus en plus importantes. La régularité est d'ores et déjà inférieure (moins de 80%) à ce que l'on constate sur les autres lignes à grande vitesse. On donne là l'exemple de la LGV Paris-Strasbourg. À l'horizon 2025, on n'a pas d'autre choix que celui de doubler cette ligne par une deuxième ligne à grande vitesse pour assurer l'ensemble des circulations entre Paris et Lyon.

L'idée de POCL est de répondre à ces deux enjeux, à la fois doubler la ligne Paris-Lyon et desservir le grand Centre de la France. C'est ce projet qui a été inscrit dans la Loi Grenelle de l'Environnement, pour lequel l'État a fixé quatre objectifs, conformes aux orientations du Grenelle :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, il faut trois heures.
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand Centre.

- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne Paris-Lyon. Ce qui s'est concrétisé dans les études par l'objectif d'un temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1 h 55 (temps direct entre Paris et Lyon).

Dès le début des études, des discussions ont eu lieu ainsi que des concertations avec les grands acteurs socioéconomiques concernés, et d'autres attentes ont émergé, dont certaines ont été prises en compte, autant que possible dans le cadre des études. Celles qui revenaient le plus souvent : la première était l'amélioration de la relation entre Clermont et Lyon, et de façon générale entre Auvergne et Rhône-Alpes ; la seconde était l'amélioration des relations transversales Est-Ouest, même si évidemment par nature POCL est un projet Nord-Sud ; la troisième étant la connexion aux aéroports parisiens d'une part, et lyonnais d'autre part.

Le projet a été inscrit dans la Loi Grenelle, cela veut dire qu'il s'inscrit dans un cadre législatif particulier, situation de référence du projet : une ligne qui existe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), dont les aménagements sont mentionnés de façon générale dans la Loi Grenelle.

Autre élément mentionné dans la Loi Grenelle : la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, dont la réalisation est prévue avant 2020 dans le texte de la loi.

Donc, POCL, avec les quatre scénarios que l'on va voir maintenant, s'inscrit dans ce cadre législatif ; ce projet devant être réalisé après 2020 selon les termes de la même Loi Grenelle I.

Quel projet est proposé au débat ? Quatre scénarios sont proposés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Tous ces scénarios ont des hypothèses d'accès communes en Île-de-France et en Rhône-Alpes. Deux variantes sont communes à trois de ces scénarios (Ouest, Médian et Est) qui ont deux possibilités d'arriver sur Lyon, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon en doublant dans ce cas entre Mâcon et Lyon la LGV existante.

Trois options sont proposées au débat. Une option étant un élément dont l'intérêt n'est pas totalement avéré, il peut y avoir des avantages mais aussi des inconvénients. Au débat sont présentés les coûts, les avantages en comparaison. Ce sont les débats qui nous permettront de savoir si l'on doit conserver ou non ces options.

- La première étant une gare nouvelle TGV à Orly, sous l'aéroport
- La deuxième étant la desserte TGV de Saint-Étienne par Roanne au lieu de passer comme aujourd'hui par Lyon.
- La troisième étant un raccordement direct de la ligne POCL à la Gare de Lyon Perrache pour éviter de passer systématiquement par Lyon Part-Dieu pour rejoindre Perrache.

Une description rapide des quatre scénarios proposés :

1. Le scénario Ouest-Sud.

Cette carte montre en trait épais la zone schématisée dans laquelle pourrait être construite une ligne à grande vitesse. C'est là que les TGV circuleraient à grande vitesse. Les traits fins montrent les sections de réseaux existants, sur lesquelles les TGV circuleraient également.

En parlant de desservir Orléans, Bourges et les villes du grand Centre, vous voyez sur la carte les 13 villes concernées par le projet, ce qui signifie que ces 13 villes seraient desservies par TGV, grâce au projet POCL. Évidemment, aucune ligne à grande vitesse ne peut sinuer et rejoindre les 13 villes l'une après l'autre. Le principe est d'avoir une ligne à grande vitesse qui

passer quelque part dans le territoire, et d'utiliser le réseau existant pour rejoindre ces différentes villes avec plusieurs trains différents.

La ligne à grande vitesse partirait de Paris pour aller vers Orléans, passerait entre Vierzon et Bourges, un peu au Nord de Montluçon, elle obliquerait vers l'Est et rejoindrait donc que Lyon par Roanne.

2. Le scénario Ouest

Même principe de représentation ; à nouveau, on dessert les 13 villes par TGV, mais en utilisant à nouveau une ligne à grande vitesse et le réseau existant à des endroits différents, avec des caractéristiques différentes.

La ligne à grande vitesse passerait vers Orléans, entre Vierzon et Bourges elle obliquerait vers l'Est, elle passerait quelque part au Sud de Nevers et rejoindrait Lyon, soit par Roanne comme précédemment, soit par Mâcon par le Nord.

3. Le scénario Médian

Il part plus directement au Sud de Paris, il évite la forêt d'Orléans et la Sologne. Il rejoint Nevers également quelque part au Sud de Nevers, et rejoint Lyon, toujours soit par Roanne soit par Mâcon.

Pour relier Orléans et Bourges au réseau des trains à grande vitesse, et donc les autres villes du grand Centre par l'utilisation du réseau existant, deux barreaux à grande vitesse (en trait épais) sont construits, l'un pour rejoindre Orléans, l'autre pour rejoindre Bourges avant d'utiliser le réseau existant.

4. Le scénario Est

Il part un peu de la même façon que le précédent au Sud de l'Île-de-France. Il s'incurve plus à l'Est dès le début, pour rester toujours du même côté de la Loire, éviter des franchissements. La ligne à grande vitesse passerait à l'Est de Nevers, rejoindrait toujours Lyon par les deux mêmes variantes, par Roanne ou par Mâcon. Donc, on retrouve ces deux barreaux à grande vitesse, l'un vers Orléans, l'autre vers Bourges, pour assurer la desserte TGV de ces deux villes et des autres villes du grand Centre, par le réseau existant.

Comment tout cela fonctionnerait-il ? Comment cela pourrait-il avoir des conséquences en Creuse ? Dans les 13 villes concernées par le projet, la Creuse n'est pas territorialement concernée. Pour autant, elle aura évidemment des impacts positifs, mais indirectement, via des rabattements vers les villes concernées directement par le projet, en l'occurrence Châteauroux ou Montluçon, selon le côté de la Creuse dans lequel on peut se situer.

Comment cela marcherait-il pour Châteauroux ? Un TGV dans le scénario Ouest-Sud partirait donc de Paris, passerait à Orléans et vers Vierzon retrouverait le réseau existant, et irait donc jusqu'à Châteauroux. Donc, on a bien raccordement vers Vierzon entre la ligne à grande vitesse projetée (POCL) et la ligne existante (POLT) pour aller jusqu'à Châteauroux.

Dans le scénario Ouest, exactement le même principe, le raccordement au réseau existant se fait à peu près en même secteur vers Vierzon, donc un TGV qui va là aussi directement de Paris jusqu'à Châteauroux. C'est bien un trajet sans correspondance. C'est le train qui change de voie et non le voyageur qui change de train vers Vierzon.

Le scénario Médian offre deux possibilités, soit un TGV va à Orléans, et à partir d'Orléans il utilise le réseau existant, donc la ligne existante POLT, il passe par Vierzon et rejoint

Châteauroux ; soit il est à grande vitesse jusqu'à Bourges, et c'est à Bourges qu'il retrouve le réseau existant.

Dans ce scénario un barreau serait même créé, qui shunterait Vierzon, et qui irait directement de Bourges à Châteauroux. Cela permettrait d'assurer éventuellement des liaisons Bourges-Châteauroux directement, sans passer par Vierzon le cas échéant. Donc, deux possibilités de se raccorder à l'axe historique POLT.

On retrouve exactement le même principe dans le scénario Est, sauf que l'on n'envisage pas de passer par Bourges car cela n'aurait pas de sens en termes de temps de parcours, ce serait trop long du fait que l'on s'éloigne beaucoup à l'Est. Par contre, il est toujours possible d'aller à grande vitesse jusqu'à Orléans, et à partir d'Orléans, le TGV retrouve le réseau existant pour poursuivre jusqu'à Châteauroux.

Pour Châteauroux, on a un bénéfice en termes de temps de parcours. La première ligne montre qu'un itinéraire direct Châteauroux-Paris représenterait un gain de temps de parcours, différent si le TGV retrouve le réseau existant à Vierzon, à Orléans ou à Bourges. Dans le meilleur des cas, on gagne 25 à 30 mn dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian, de façon relativement équivalente.

Puis, de nouvelles possibilités seraient offertes avec une correspondance vers Roissy, Lille, donc plutôt vers le Nord, avec des gains de temps de parcours, mais aussi vers Lyon, avec une correspondance selon les cas à Vierzon ou à Bourges. On pourrait avoir des trajets entre Châteauroux et Lyon en moins de deux heures dans tous les scénarios ; c'est une amélioration considérable de l'existant où l'on doit passer par Paris et mettre plus de quatre heures.

On a même des possibilités pour Châteauroux-Marseille, en retrouvant aussi à Vierzon ou à Bourges des trains qui, eux, passeraient par Bourges ou Vierzon pour aller directement à Marseille.

Les hypothèses de fréquence (donc de nombre de trains qui pourraient être proposés chaque jour) sont comparables entre les différents scénarios. Elles sont en nette amélioration par rapport à l'existant, en particulier pour des liaisons avec Lyon et Marseille, où des choses sont totalement nouvelles pour Roissy ou Lille, avec une correspondance à Vierzon.

Deuxième conséquence possible pour la Creuse : les gains permis par le projet pour Montluçon.

Dans le scénario Ouest-Sud, un TGV emprunterait la ligne à grande vitesse à Paris et quelque part au Nord de Montluçon, il retrouverait le réseau existant pour aller jusqu'à Montluçon en gare existante. Dans ce cas, des travaux peuvent être nécessaires sur le réseau existant ; en l'occurrence, il s'agit de l'électrification de la ligne entre Bourges et Montluçon. Ces travaux seraient inclus dans le projet, en particulier dans les estimations de coût que je présenterai tout à l'heure.

Dans le scénario Ouest, c'est le même principe, sauf que le TGV retrouverait le réseau existant un peu plus au Nord, au niveau de Bourges, comme aujourd'hui en fait.

Dans le scénario Médian, ce serait aussi le même principe, sauf qu'il arrive par l'Est de Bourges au lieu d'arriver par l'Ouest.

Dans le scénario Est, c'est le même principe, mais en allant chercher un peu plus à l'Ouest, en faisant un trajet forcément légèrement plus tortueux.

Cette diapositive montre des exemples concernant Paris. On peut avoir les mêmes choses pour Lyon, mais toujours avec des correspondances.

La situation de référence du temps de parcours Montluçon-Paris n'est pas du tout de 1 h 50, mais de plus de trois heures aujourd'hui. L'amélioration du temps de parcours est considérable, puisqu'on est à 1 h 25 dans le scénario Ouest-Sud, ce qui est logique puisqu'on est à grande vitesse carrément jusqu'au bout avant d'arriver à Montluçon, avec une amélioration un peu moindre dans les autres scénarios Ouest, Médian et Est. Passer de 3 h 20 à 2 h 05 est une amélioration considérable pour Montluçon.

De la même façon que précédemment, avec correspondances en général à Bourges, des nouvelles destinations sont permises vers Roissy, vers Lille ou vers Lyon, dans des temps de parcours entre 2 h 30 et 3 heures pour Roissy, entre 2 h 15 et 2 h 25 pour Lyon.

En termes d'hypothèses de fréquence, c'est relativement constant pour ce qui concerne les relations vers Paris. Idem vers Bourges.

Je vous laisse également découvrir quelques chiffres pour Lyon ou Marseille, pour Roissy, Lille, et pour les relations Est-Ouest, avec des choses un peu différentes selon les scénarios, mais dans tous les cas en très nette augmentation par rapport à l'existant.

Très rapidement, les bénéficiaires. Pour Montluçon ou Châteauroux, l'ensemble des 13 villes desservies bénéficient de la même façon d'une amélioration des temps de parcours, comme des fréquences relativement conséquentes. Donc, le projet permet dans ces quatre scénarios de répondre aux enjeux du projet : la desserte du Centre de la France avec amélioration des temps de parcours, de nouvelles destinations (aéroports), des liaisons Est-Ouest plus rapides. Par exemple, sur le trajet Lyon-Nantes, on gagne selon les scénarios 15 à 30 mn de temps de parcours par rapport au trajet par Paris actuel, qui est le meilleur temps. Le trajet par Bourges représente un gain d'une heure.

Et, on répond au deuxième enjeu, car dans tous les scénarios on assure un temps de parcours entre Paris et Lyon de 1 h 55 « dans le pire des cas ». De toute façon, on peut dé-saturer la ligne existante et donc avoir un gain de régularité pour les voyageurs qui circuleraient sur la nouvelle ligne, mais aussi pour ceux qui resteraient sur la ligne existante, qui serait déchargée. Ceci dans tous les scénarios, et en plus dans les scénarios Médian et Est, compte tenu d'une longueur inférieure, on a même un gain de temps de parcours de 10 mn entre Paris et Lyon, ce qui permet de gagner le même temps entre Paris et Marseille et d'obtenir un report modal depuis l'aérien sur la très longue distance Paris Sud-Est, Paris Méditerranée.

Quelques éléments de comparaison :

Le coût :

Tous les avantages, le nombre de villes concernées et la taille du projet représentent un coût estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios.

Le gain de voyageurs :

On récupérerait des voyageurs qui aujourd'hui soit ne se déplacent pas, soit se déplacent mais par voiture ou par avion (avec un autre mode de transport) et qui avec le projet POCL utiliseraient les trains, car ils y trouveraient un avantage de temps de parcours, de confort, de sécurité. La différence entre le nombre de voyageurs actuels et ceux obtenus par le projet oscillerait entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs annuels supplémentaires. C'est tout à fait intéressant, et contrasté entre scénarios.

Un petit indice socioéconomique :

La valeur actualisée nette est en fait la différence entre tous les avantages que peut apporter le projet pour la collectivité, qui sont monétarisés en Euros, et tous les inconvénients du

projet (environnementaux, financiers). La valeur actualisée nette oscille entre 1,1 et un peu plus de 10 milliards d'euros selon les scénarios. Cela signifie que c'est positif dans tous les cas. Cela signifie que l'on a plus d'avantages que de coûts, donc une création de valeur pour la collectivité. Par contre, les proportions sont contrastées selon les scénarios.

Les trois dernières lignes montrent une synthèse de l'évaluation environnementale, que l'on a pu réaliser à ce stade des études, à savoir le risque qui existe d'impacter des zones plus ou moins sensibles selon les scénarios. On a séparé : le milieu humain, comme par exemple les villes, les tissus urbains ; les milieux physiques comme par exemple le relief ou les cours d'eau ; et les milieux naturels (zones écologiques sensibles). Plus la carte est rouge, plus c'est pénalisant et sensible. Les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu plus sensibles, en particulier du fait de la traversée d'Orléans et du passage dans la Sologne, plus grande zone Natura 2000 d'Europe.

Michel GAILLARD : Merci M. Allary, pour ce rappel sur le projet POCL, qui fait l'objet de ce débat public. Nous allons donc passer la parole à une personnalité en tribune, en commençant par Monsieur le Maire de La Souterraine pour ouvrir les exposés.

Jean-François MUGUAY, Maire de La Souterraine : Merci. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, bien sûr, mes propos vont concerner essentiellement la ligne POLT et le raccordement à la ligne POCL. La ville de La Souterraine est très concernée par le territoire.

En préambule à mon propos, je tiens à remercier la Commission d'avoir associé la ville de la souterraine à cette audition. D'ailleurs, je vous avais sollicité le 27 mai dernier pour une réunion publique à La Souterraine, mais nous irons bien sûr à celle de l'Indre à Déol.

La souterraine est une petite cité, que tout le monde ne connaît pas, de 5 700 habitants, dont la gare accueille plus de 160 000 voyageurs : 105 000 en 2001 et une progression exceptionnelle reconnue qui dépasse les frontières de notre seul territoire du Pays sostranien.

Cette attractivité a conduit la ville à se lancer dans l'aménagement, il y a quatre ou cinq ans, d'un pôle intermodal, dont les investissements ont représenté plus de 2 millions d'euros, avec le financement de l'Europe, de l'État, la Région, le Conseil général, la SNCF, la Ville de La Souterraine, la participation de RFF. Ces travaux ont été complétés dernièrement par la SNCF avec l'amélioration de notre gare et son accessibilité pour les personnes handicapées.

Ces travaux ont conforté la position de la gare de La Souterraine, dont le rayonnement est sur l'ensemble du département, le Nord de la Haute-Vienne, le Sud de l'Indre.

Pour mémoire, je rappellerai que La Souterraine se situe sur l'axe historique de la ligne Paris-Toulouse, qui a été créée en 1860, jusqu'à Limoges, et électrifiée dès 1926. C'est l'une des deux premières grandes lignes françaises. Cette ligne a été la plus rapide à un moment donné en France, lors du lancement du Capitole en 1960, qui circula jusqu'au début des années 90 à 200 km/h. Le caractère national de cette ligne ferroviaire est maintenant retenu. Dès sa création, nous avons adhéré à « Urgence POLT », association présidée par Jean-Claude Sandrier. Je signale aussi que le « Grand Toulouse » a aussi adhéré à cette association.

La nécessité de moderniser la ligne est reconnue, elle porte sur deux grands axes : l'amélioration des infrastructures et le renouvellement du matériel ancien par la mise en place de rames TGV, ce qui semblerait admis.

Notre demande concerne donc le point suivant : l'inscription de la ligne POLLT (j'y mets La Souterraine) dans le schéma des infrastructures pour son raccordement à la ligne POCL. Ces deux lignes sont en effet, à mon avis et à l'avis de beaucoup, complémentaires.

Nous manifestons le plus vif intérêt pour la ligne POCL, selon le scénario le plus à l'Ouest (c'est-à-dire Ouest-Sud) qui prendrait en compte la desserte du Centre de la France, en particulier le département de l'Indre et le département de la Creuse ; la question essentielle de l'aménagement du territoire ; l'amélioration de la ligne sur l'ensemble de son parcours ; l'accès à Paris en un temps très attractif. D'ailleurs, les prévisions de l'INSEE font ressortir l'attractivité de nos régions, avec des prévisions très intéressantes dans les prochaines décennies.

Le projet, qui reçoit l'adhésion de l'ensemble des élus Creusois dans leur diversité, est pour moi une alternative au barreau Poitiers-Limoges, même si ce n'est pas le thème ce soir. C'est une solution qui m'apparaît plus équilibrée.

Avec l'arrivée du projet de nouvelle ligne reliant Paris et Lyon (POCL), une opportunité s'offre au Limousin. Cette solution alternative est d'ores et déjà défendue par le Conseil général et les élus de l'Indre, la communauté d'agglomération castelroussine ainsi que l'ensemble des élus creusois.

Le scénario Ouest-Sud permet de capter les flux de la ligne POLT en faveur de la ligne POCL. Pour information, la ligne POLT est la première ligne nationale hors TGV en termes de trafic, avec près de 3 millions de voyageurs. C'est un élément non négligeable dans l'amélioration de la rentabilité, en particulier pour le tracé Ouest-Sud. En effet, le scénario Ouest-Sud de la ligne POCL permet un raccordement à la ligne POLT au Sud de Vierzon et assurerait ainsi des parcours compétitifs entre Paris et Limoges, analogues à ceux du barreau Poitiers-Limoges.

De plus, l'ensemble des territoires Sud de la ligne POLT (Haute-Vienne – Corrèze) pourrait bénéficier d'un raccordement à la grande vitesse et opérer ainsi un vrai désenclavement.

La question de l'aménagement du territoire est essentielle pour notre économie, et notre développement. Aussi, la demande des acteurs économiques de ces territoires, des élus, des usagers et bien d'autres, est de travailler avec l'Auvergne pour arrêter un tracé répondant aux attentes exprimées. Il apparaît opportun de raisonner aujourd'hui sur cette liaison, ce que cette liaison apportera dans un cadre de l'irrigation du territoire, car cette colonne vertébrale sera forte.

Tous ensembles, nous devons traduire cette volonté.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Il est clair que le dossier en débat public porte sur le POCL. On comprend parfaitement, c'est tout à fait intelligible et compréhensible, qu'il y ait des incidences de ce projet sur d'autres dossiers, sachant que sur ces autres dossiers, et je pense notamment à POLT, dont vous venez de parler, il n'y a pas d'étude à l'instruction permettant d'avoir un débat.

En tant qu'organisateur du débat public sur POCL, on entend parfaitement - et ce sera retenu dans les comptes rendus que nous ferons- le lien que vous faites et l'intérêt que vous trouvez dans ce projet. Je voulais simplement dire que la Commission nationale du débat public a été saisie d'un dossier POCL, et d'aucun autre dossier.

Nous comprenons que vous fassiez des liens entre les deux.

Jean-François MUGUAY : Je voulais signaler, Monsieur le Président, que des rames TGV sur la ligne POLT qui passent par Châteauroux peuvent très bien rejoindre la ligne POCL.

Michel GAILLARD : Tout peut être entendu, il n'y a pas de souci. Monsieur le président.

Jean-Jacques LOZACH, Sénateur, Président du Conseil Général de la Creuse : Merci, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, d'avoir accepté

d'organiser dans le département de la Creuse cette audition publique de ce soir. Mes remerciements iront également à Monsieur le Directeur du projet de RFF, et en particulier à travers les procédés techniques qu'il a utilisés tout à l'heure, permettant de bien visualiser les enjeux et les données de la problématique que nous abordons ce soir.

Je m'en tiendrai essentiellement à quelques positions de principe. Il y a beaucoup de chiffres, en particulier qui ont été présentés tout à l'heure. Dans le cadre de ce débat public, un certain nombre d'études vont décortiquer et analyser ces chiffres. Elles seront transmises en complément de ce qui va sortir de ce genre de réunion ou audition publique, exprimées en particulier par des associations, comme ALTRO, Urgence POLT. Ce sont deux associations auxquelles le Conseil général de la Creuse est adhérent.

À mon avis, les chiffres donnés doivent être relativisés. Ils sont dépendants d'autres chiffres, d'autres comparatifs, d'autres prises en compte, etc. Tout cela sera précisé dans les semaines à venir.

Ma première réaction par rapport à ce projet POCL est une réaction d'élus creusois : enfin un projet d'infrastructure ambitieux qui concerne le département de la Creuse. A priori, il le concerne indirectement. Il est vrai que la Creuse n'est pas directement placée géographiquement sur l'un ou l'autre des scénarios du POCL. Mais, elle l'est indirectement et je l'espère, en tout cas dans un deuxième temps. Je pense aussi bien à la gare de La Souterraine via Châteauroux, qu'à la gare de Guéret via Montluçon ; sous réserve bien sûr que soit retenu un choix judicieux de scénario. Vous avez d'ores et déjà compris quel scénario je défends.

Je voudrais rappeler un point. Nous sommes un département du Massif central, une desserte ferroviaire qui concerne Clermont-Ferrand. Même si avec audace Monsieur le Président, vous avez fait le rapprochement entre la Creuse et le C de notre département, malheureusement le C de POCL, c'est le C de Clermont-Ferrand et non celui de la Creuse. Une desserte ferroviaire qui concerne Clermont-Ferrand, capitale régionale de l'Auvergne qui, avec le Limousin, représente la colonne vertébrale du Massif central, qui est la préfecture d'un département voisin du département de la Creuse : ce type de desserte doit concerner l'ensemble du Massif central.

Ce POCL est une occasion, voire une chance historique à saisir pour ce Massif central, si le tracé retenu rejoint ses intérêts, la préparation de son avenir.

En effet, consolider les régions centrales, et je devrais dire en l'occurrence l'inter-région, c'est-à-dire la région Centre, la région Limousin, la région Auvergne... D'ailleurs, je salue la présence dans la salle ce soir d'élus de ces régions voisines, notamment mon collègue Président du Conseil général de l'Indre, le Vice-président de la Région Centre, à nos côtés ce soir. Je peux employer ce terme, car je crois que nos positions sont convergentes. Donc, consolider ces régions centrales dans le cadre d'une mondialisation à l'évidence marquée par une concurrence accrue entre les territoires, cela me paraît être un impératif absolu.

Durant les années 70 (je fais un rapprochement historique qui ne me semble pas dénué de fondement), nous avons connu un plan autoroute Massif central. Beaucoup étaient sceptiques, pour ne pas dire ironiques, même à l'époque, face à cette volonté d'émancipation de la province vis-à-vis de Paris.

Regardons où nous en sommes aujourd'hui : 40 années plus tard, nous avons une liaison routière transversale à 2 x 2 voies (RCEA, route nationale 145), comme jonction de deux autoroutes, l'autoroute A20 d'un côté à l'Ouest et l'autoroute A71 de l'autre côté à l'Est.

Nous sommes en train d'évoquer un projet à 2025-2030 ce soir. Ce type de projet, qui paraissait totalement irréel dans les années 60-70, a débouché 30 ans plus tard sur des

réalisations extraordinaires pour le développement économique et pour le mieux vivre au quotidien de l'ensemble des populations concernées.

Aujourd'hui, par analogie à ce plan autoroute Massif central des années 70, j'en appelle à un plan ferroviaire Massif central. Or, ce projet POCL ne doit pas être appréhendé de façon isolée, indépendamment des autres moyens de communication. Le désenclavement doit être envisagé globalement - même si l'on ne parle que du ferroviaire ce soir - à travers le routier, l'autoroutier, le ferroviaire, l'aérien, sans oublier les télécommunications, avec le souci de n'oublier personne, car il y a un risque de décrochage pour les populations de certains espaces ruraux qui sont d'ores et déjà délaissées.

N'oublions pas que des territoires sans très haut débit et sans TGV sont condamnés à être des territoires sans projets, et donc sans avenir. Il appartient à la puissance publique de leur redonner de l'espoir. Le choix d'équipement emblématique peut largement y contribuer.

Quand on parle de ligne à grande vitesse, de trains à grande vitesse, étant donné ce que cela représente dans l'imaginaire collectif, dans l'imagerie populaire, ce sont effectivement des choix à très forte charge symbolique, de nature à dynamiser les énergies locales. On n'est pas en train de parler de n'importe quels trains, mais de TGV. Psychologiquement, en particulier pour redonner de l'espoir à certains espaces ruraux, le choix de ce type d'équipement est loin d'être anodin.

Par ailleurs, il serait tout à l'honneur du service public de ne pas être guidé dans ce type d'arbitrage par la seule logique de la rentabilité. C'est bien cela aussi comme le débat qui se trouve derrière la présentation de ce projet.

De la même manière, je comprends effectivement la nature même du cahier des charges de la commande qui a été passée. En dépit d'un cahier des charges au périmètre très circonscrit, et vous venez de le rappeler, Monsieur le président, il serait - me semble-t-il - particulièrement décevant d'envisager la problématique du POCL sans l'articuler avec celle de la ligne historique POLT, sans l'articuler avec celle du projet Transline qui est porté par l'association ALTRO, projet qui reliait la façade Atlantique à l'Europe centrale, sans l'articuler également à celle du barreau Est-Ouest, Rennes-Lyon, inscrit à l'avant-projet du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport). Il y va de la cohérence, de la rationalité économique de choix décisif, de la vie de tous les espaces environnants les grandes métropoles, avec aussi bien une réflexion Nord-Sud, Paris-Lyon, façade méditerranéenne, qu'une réflexion transversale Est-Ouest.

Veut-on un train qui contribue à réduire les fractures territoriales, c'est-à-dire les inégalités de développement, ou un train qui les aggrave ? L'État doit être en l'occurrence un Etat stratège, ambitieux en matière d'aménagement du territoire, à travers ce schéma national des infrastructures de transport.

Nous sommes convaincus que la réalisation du tracé Ouest-Sud aura des répercussions positives sur tous les autres volets de l'équilibre spatial et central du pays (économique, social, démographique, en termes d'images, de modernité, de développement durable, etc.).

Avec ce choix ferroviaire du POCL - je ne voudrais pas être trop solennel, le choix de ce tracé ferroviaire est essentiel, historique, grave pour des millions de personnes - c'est un morceau d'histoire qui s'écrit, c'est le destin des générations futures qui est engagé. Je ne veux pas ce morceau d'histoire générateur d'un grand vide central, d'une zone blanche au cœur du pays.

Rappelons que le département de la Creuse fait partie avec la Haute-Saône, l'Ardèche et le Gers, de ces départements sans ligne TGV, sans aéroport d'intérêt national ou international, non traversés par une autoroute. Il n'y a cependant pas d'obstacle géographique naturel qui pourrait freiner la réalisation d'infrastructures de transport terrestre.

La Creuse ne peut pas être un territoire condamné à regarder passer les progrès technologiques, mais certains choix vitaux pour elle lui échappent, puisque là nous sommes effectivement tributaires de décisions qui nous échappent.

Enfin, sur le plan social, nous resterons toujours partisans d'une démocratisation du trafic ferroviaire, de l'accès au train des couches sociales les plus larges, et pas seulement de la clientèle d'affaires. N'ayons pas la religion du train d'affaires, et je vous demande de faire le lien entre ce que je viens de dire et les différents tracés qui ont été présentés.

Une approche sociale doit être prise en compte dans un souci d'égalité au train, égalité d'accès pour les citoyens, égalité des chances pour les territoires, cela veut dire une réelle ambition en matière de politique publique pour ce grand espace du Massif central, structuré par le bi-pôle Clermont-Limoges, et non simplement par la volonté de relier le plus rapidement possible et au moindre coût Paris à la métropole lyonnaise ou à la façade méditerranéenne.

Vous l'avez compris, nous étions dans les années 80 les défenseurs du Y renversé, au départ de Vierzon, nous sommes restés partisans d'un scénario le plus proche possible de celui-ci aujourd'hui. La ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) ne veut pas d'un destin exclusivement ou quasi exclusivement, voire même prioritairement, consacré au fret. Quel gâchis pour cet axe central si le projet POCL (et entre POLT et POCL, il y a au moins un tronçon commun, Paris-Orléans) n'apportait rien à l'ensemble de la ligne POLT. On s'acheminerait encore plus vers cet horizon destiné au fret, et pratiquement exclusivement au fret, ce qui serait profondément regrettable et choquant.

Michel GAILLARD : Attention, Monsieur le Président, vous approchez des 12 minutes !

Jean-Jacques LOZACH : Le tracé Ouest-Sud respectait les objectifs majeurs assignés au projet. Vous les avez rappelés tout à l'heure : le temps de parcours entre Paris et Clermont, relier Orléans au réseau des TGV. Il y a maintenant l'amélioration de la desserte de Bourges et des villes du grand Centre. Donner satisfaction de manière égale aux 13 villes du grand Centre, c'est-à-dire par exemple Châteauroux et Nevers : cette équation va être difficile à résoudre. Il ne faudrait pas que cet aspect subjectif soit la variable d'ajustement qui écarte des solutions favorables à l'aménagement du territoire. Notre proposition n'est pas irréaliste, elle me semble pragmatique et de bon sens.

L'organisation justifiée, appréciée de ce débat public, ne peut déboucher mécaniquement sur une décision, dont la seule logique serait celle de la rentabilité financière immédiate. L'évolution de la société a aussi son propre rythme. Le brusquer en sacrifiant le moyen terme, l'immédiateté, pourrait avoir un réel effet boomerang en termes d'intérêt général et de mieux vivre collectif.

J'espère, Mesdames et Messieurs, que vous aurez perçu ces quelques mots comme un plaidoyer sincère et réaliste en faveur d'un scénario précis, c'est-à-dire le tracé Ouest-Sud. J'ai bien noté que le slogan télévisé de RFF était « nous avons de grands projets pour vous », nous souhaitons effectivement que demain vous nous fassiez bénéficier de grands projets.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président.

Guy AVIZOU, Premier Adjoint au Maire de Guéret : Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Tout d'abord, Monsieur le président, merci d'avoir organisé cette audition publique à Guéret en cette fin d'après-midi. Je crois que les nombreuses personnes présentes dans la salle, qui viennent de notre département mais aussi de départements limitrophes, que ce soient des décideurs, des élus ou de simples citoyens, montrent que nos populations se

sentent pleinement concernées par les enjeux de l'aménagement du territoire. Je crois qu'effectivement ce projet POCL est un enjeu majeur pour nos territoires.

Je dois tout d'abord excuser mon ami Michel Vergnier, Député Maire de Guéret, qui est retenu au même moment par les débats à l'Assemblée Nationale. Il intervient notamment sur la présentation du rapport sur les pensions et retraites qui étaient prévue en fin d'après-midi. Il m'a donc demandé d'intervenir en son nom par un texte, dans lequel il a souhaité s'exprimer sur le projet POCL lui-même, bien évidemment, puisque nous sommes là au cœur du sujet, mais aussi plus largement pour pouvoir faire part de ses réflexions sur la situation de la desserte ferroviaire de notre département.

Le projet de desserte par une ligne à grande vitesse du Massif central, du Limousin et du département de la Creuse me paraît primordial pour le développement économique de toute la région et son avenir. Il est très important d'associer le public au processus d'élaboration du projet d'intérêt national. Il y va de sa pertinence et de sa pérennité. Suite aux nombreux contacts pris, aux nombreuses réunions auxquelles j'ai pu assister depuis de longs mois, aux concertations auprès des usagers et décideurs locaux, ma conviction n'a pas changé.

D'abord, il est nécessaire aujourd'hui de moderniser et de développer la ligne historique POLT. J'entends par moderniser et développer, faire les travaux nécessaires en poursuivant par exemple la suppression des passages à niveau, en renouvelant totalement un matériel devenu trop souvent obsolète et en maintenant une desserte convenable et adaptée, tant au niveau des horaires que de la fréquence.

Ces conditions sont un préalable à une utilisation rationnelle et optimale de l'existant. Cette ligne historique POLT, reconnue d'équilibre du territoire, est très liée aux dessertes futures à grande vitesse. Agir, c'est le permettre. Ne rien faire ou faire a minima, résonnerait comme une condamnation à plus ou moins long terme.

Par ailleurs, depuis plus de 20 ans, nous défendons l'idée d'une liaison performante en direction de Paris, mais aussi d'une liaison transversale entre la façade Atlantique, Lyon et la Méditerranée. Or, depuis toutes ces années, force est de constater qu'aucun progrès sensible n'a été réalisé, bien au contraire. Les liaisons ont eu tendance à se détériorer, plus en qualité qu'en quantité. Un simple avis des usagers habituels le confirmera.

Quand on regarde la carte ferroviaire de la France, on s'aperçoit que les liaisons Massif central et Centre sont les plus oubliées. Les gens qui les fréquentent le font principalement pour leurs activités professionnelles ou pour leur entreprise. Cela a une grande importance pour le développement du tissu économique local. Sans grande vitesse, aucun développement économique digne de ce nom ne pourra être opéré sur de nombreux départements, sur la Creuse en particulier.

Comment imaginer que pourraient être abandonnés des pans entiers de nos territoires ? C'est un bassin de population d'au moins 6 millions d'habitants qui est concerné. Nous avons collectivement obtenu la construction des infrastructures routières, l'A20, la RN145. Nous faisons et continuons à faire en partenariat avec les collectivités, l'État, l'Europe, le haut débit et le très haut débit. Tous ces efforts ne serviraient pas à grand-chose si nous n'avions pas de véritable desserte ferroviaire alternative au tout routier.

De nombreux projets ont été étudiés, mis au débat, approuvés. Chacun se souvient du Y renversé, du Bordeaux-Lyon, du train pendulaire. Tous visaient le même objectif : une meilleure desserte à la fois Nord-Sud et Est-Ouest. Nous ne pouvons que constater que tous, malgré les engagements fermes, ont été abandonnés ou négligés.

Aujourd'hui, pour nous, les choses sont simples. Nous ne contestons pas que la LGV Limoges-Poitiers soit un atout pour la Haute-Vienne, peut-être pour la Corrèze, mais elle

n'apporte rien à la Creuse. Elle peut même au contraire contribuer, par une diminution du nombre de voyageurs, à fragiliser la ligne historique.

Le doublement entre Lyon et Paris par une autre ligne à grande vitesse n'a d'intérêt pour nous, et pour de nombreux autres départements, que si c'est une ligne d'aménagement du territoire qui prendra davantage en compte l'activité économique que le seul transport des voyageurs, autrement dit plus le développement futur que la rentabilité immédiate.

C'est pourquoi, en complément du désenclavement routier, et compte tenu de son coût énergétique lié principalement à l'augmentation prévisible des carburants, dans une optique de développement durable et de préservation de l'environnement, il faut miser sur le désenclavement ferroviaire vecteur d'activité.

Nous soutenons donc le trajet Ouest-Sud, comme de nombreux élus du Massif central et du Centre, tracé qui peut amener une interconnexion entre Châteauroux et Vierzon, bénéfique pour le développement de nos territoires, pour les populations qui y vivent ou qui ont envie d'y vivre. Nous apportons aussi notre soutien au projet Transline consacré aux liaisons transversales.

Rien de bien nouveau pour nous, la logique est la même. Notre volonté est bien qu'il y ait une équité en matière d'accessibilité des territoires. Le projet POCL doit intégrer le raccordement avec le POLT pour des dessertes Paris-Châteauroux-La Souterraine optimisées ; ce qui permettrait à la Creuse d'être totalement désenclavée, donc de pouvoir regarder l'avenir avec confiance.

Paris ne doit pas être l'horizon unique pour les Limousins. Et nous serons très attentifs aux interconnexions offertes par cette nouvelle ligne. Je redis donc une nouvelle fois, au risque de me répéter, que la crédibilité du projet ne doit pas être jugée uniquement sur le nombre de voyageurs prévisibles, mais sur le ratio coût-fonctionnalités-services.

Nous devons vraiment agir autour d'une vision claire et globale d'un réseau européen qui soit une véritable alternative à la route et à l'aérien pour l'efficacité énergétique, et la réduction des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre.

Merci d'avoir retenu Guéret pour ce moment d'échange. Les décisions qui seront prises seront lourdes de conséquences ; nous espérons vraiment que le critère développement et équilibre des territoires sera celui qui prévaudra.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Avizou. Monsieur le Député.

Jean AUCLAIR, Député de la Creuse : Bonsoir à tous. Ce débat doit nous permettre de positionner notre territoire, la Creuse, au sein du Massif central et ce, au plus près du tracé POCL. Ce projet doit être une opportunité historique, un projet de territoire. Si le POCL doit servir à doubler la ligne actuelle Paris-Lyon, l'enjeu fondamental est celui de l'aménagement et du développement équilibré du territoire, et de la Creuse en particulier.

Un accès rapide et régulier à Paris, mais aussi à Lyon, par des gares différentes, accessibles en fonction du lieu où nous habitons, est bien sûr essentiel pour l'attractivité de notre département. La Creuse ne peut passer à côté ou plutôt le POCL doit passer le plus près possible de notre territoire, la Creuse et les régions Limousin et Auvergne.

Le scénario Ouest-Sud du POCL est celui que je soutiens, car ce projet et celui-là seul doit permettre à la Creuse, au Massif central de se développer, notamment le Limousin et l'Auvergne, dont j'appelle depuis longtemps le rapprochement. Je vois que Monsieur le Président du Conseil général parle maintenant comme moi, et cela me fait beaucoup plaisir.

(Commentaire du Président du Conseil général hors micro).

Il est bien évident que les barreaux prévus vers Châteauroux ou Montluçon irrigueront largement la Creuse. Nous voyons tout l'intérêt que ces barreaux apporteront à la Creuse. On peut faire mieux, je vais y revenir.

Nos territoires seront mis en relation avec Paris, Lyon, et le reste de l'Europe du Sud, par le raccordement prévu au TGV-Méditerranée. Mais, il doit par là - et j'insiste - permettre de développer le cœur de la France.

Ce tracé Ouest-Sud doit être retenu, et il préfigurera le tracé Est-Ouest, dit Transline, soutenu par ALTRO et prévu par la Loi Grenelle. Ce barreau Est-Ouest doit aussi irriguer notre département, notamment en direction de la façade Atlantique et de la péninsule Ibérique. Je veux donc défendre ce tracé Ouest-Sud, qui est le seul à toucher la Creuse avec tout le développement économique que cela pourrait induire, pour un département qui en a bien besoin, les liaisons avec Paris-Lyon, et aussi leurs aéroports, puis ouverture sur la façade Atlantique, la Méditerranée et l'Europe.

Ce choix est d'ailleurs celui soutenu par la région Auvergne, l'Allier, notamment le Maire de Montluçon, l'Indre, et nous avons le plaisir d'accueillir notre ami Président du Conseil général de l'Indre, Louis Pinton. Je suis également sûr que ce sera aussi celui de la région Limousin.

Mais, il faut être clair, il n'est pas possible de soutenir le POCL et son tracé Ouest-Sud, et le barreau Limoges-Poitiers. Ce n'est pas correct, car c'est irréaliste et irréalisable. Je dis clairement qu'il faut abandonner le projet de barreau Limoges-Poitiers qui condamne la Creuse, ni plus ni moins. Défendre les deux, relève de la plus totale hypocrisie. Chacun doit comprendre que si la clientèle limougeaude et briviste est dirigée vers Poitiers - la présentation vient de nous le démontrer- nous ne verrons jamais la prolongation programmée par Châteauroux arriver à Limoges et à Brive via La Souterraine. Je ne veux pas que la gare de La Souterraine soit à jamais condamnée à être une gare TER.

L'abandon du barreau Limoges-Poitiers, qui nuit tant à la Creuse, doit être source d'économies substantielles, qui gommant l'inconvénient du tracé Ouest-Sud que de nombreuses personnes dénoncent comme étant le plus onéreux. D'ailleurs, lors d'une rencontre à Paris, le 30 août avec M. Guillaume Pépy, à l'initiative du Sénateur du Cher, à laquelle le Maire de Châteauroux participait également, le Président de la SNCF a clairement indiqué qu'il y avait un gros problème quant à la compatibilité de ces projets. Il a affirmé que les élus et qu'eux seuls décideraient du tracé et de son financement.

Quant aux arguments sur les impacts sur l'environnement, des solutions existent. L'idée du Président du Conseil régional d'Auvergne, René Souchon, d'un tracé couplé avec l'A71, permettrait de limiter l'impact sur les lieux naturels, tout en réduisant les coûts. Cette idée est intéressante.

Vous l'aurez compris, pour ces différentes raisons que je viens d'évoquer, la LGV POCL peut constituer une chance historique, une chance économique pour la Creuse et tout le Massif central, trop longtemps oublié de l'aménagement du territoire. C'est une question d'intérêt général pour notre région, pour notre département. Je ne doute pas que chacun saura prendre clairement ses responsabilités. Ce débat doit tous nous rassembler, alors que le barreau Limoges-Poitiers nous divise.

Je voudrais remercier l'ensemble des membres de la Commission particulière du débat public d'avoir organisé cette audition publique ici, en Creuse. S'il fallait en apporter la preuve, le département de la Creuse pourrait être impacté au plus haut niveau par le tracé Ouest-Sud du POCL.

Je ferai en sorte que la Creuse soit au rendez-vous de l'histoire, et je pense à deux exemples, à Orléans avec les Aubrais et Tours avec Saint-Pierre-des-Corps. À cette époque, ces deux villes n'ont pas été au rendez-vous de l'histoire. J'espère de tout cœur que la Creuse le sera.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le député. Madame la sénatrice.

Renée NICOUX, Sénatrice de la Creuse : Merci, Monsieur le président de la Commission particulière du débat public. Beaucoup de choses ont été dites, que je partage, concernant cette ligne POCL. Je voudrais juste faire quelques remarques suite aux images qui nous ont été diffusées tout à l'heure.

Si l'on regarde les chiffres, effectivement nous n'avons que peu de chances de voir la ligne POCL passer au plus près de nous, puisque ce sont les chiffres les plus coûteux, la rentabilité est moindre et la plus-value également. Donc, nous pouvons espérer que l'on ne tiendra pas compte de ces seuls éléments dans la réalisation de cette ligne, car pour la Creuse ce serait une catastrophe.

En effet, nous pouvons faire un constat lorsque nous voyons aussi les images de la France et son irrigation en termes de ligne ferroviaire : on voit une grande zone blanche qu'est le Massif central, au milieu de laquelle se trouve la Creuse.

Il y a de ce fait une grande inégalité des territoires quant à la desserte ferroviaire, et une inégalité qui ne fait qu'aller croissant. Donc, il est impératif d'avoir un aménagement équilibré du territoire, qui suppose que toutes les régions soient à terme desservies par des lignes à grande vitesse ou des lignes classiques aménagées pour des vitesses élevées, de manière à réduire ces disparités de temps de parcours.

Il a été précisé que la ligne POLT faisait l'objet de toute notre attention, c'est celle que nous souhaitons voir aménager de manière suffisamment importante pour qu'elle réduise les temps de parcours, et qui permettrait avec la réalisation de la ligne POCL des temps de transport réduits pour d'autres parties de la Creuse que celle de l'Ouest creusois.

Notamment, toute une partie du département serait fortement intéressée par la ligne Montluçon, dans la mesure où nous avons hélas assisté à la fermeture de la ligne Montluçon-Ussel, qui est en désuétude et complètement abandonnée. Toute cette partie de l'Est creusois se trouve fort dépourvue par rapport à une desserte ferroviaire. Ce serait notamment pour cette partie du département un gain de temps, et nous aurions tout à gagner à ce que la ligne POCL passe au plus près du département, par Montluçon.

En revanche, peut-être en forme de boutade, quand on me parlait de la ligne POCL, dans ma grande naïveté je pensais que le C de POCL signifiant Clermont-Ferrand, la ligne passerait par Clermont. Or, il s'avère qu'il ne s'agit que d'une ligne aménagée qui reliera Clermont-Ferrand à la ligne LGV. Je crois qu'il est aussi important de le dire, on aurait pu espérer que l'étude mette Clermont-Ferrand sur la ligne LGV ; ce qui aurait été aussi pour le département de la Creuse une facilité, et une façon plus efficace de relier transversalement Clermont-Ferrand à Limoges.

La ligne transversale dont on a parlé avec Transline, qui est soutenue par ALTRO, est aussi importante pour le désenclavement de la Creuse et pour l'amélioration des échanges Est-Ouest. Nous avons hélas une ligne Bordeaux-Lyon qui elle aussi est en grande déshérence, une ligne qui a été longtemps un objet d'aménagement du territoire et qui est aujourd'hui un problème pour nos régions. Ces lignes ne jouent pas le rôle qu'elles devraient jouer et elles sont transférées aux régions.

Si le doublement de la LGV Sud-Est, qui a pour objectif le délestage de la ligne Paris-Lyon, doit se faire, ce délestage doit être l'occasion de desservir le grand Massif central, qui est le

grand oublié de la desserte ferroviaire. Sa partie la plus centrale ne doit pas être laissée de côté, et la meilleure façon de la desservir serait bien sûr de la voir passer au plus près de Montluçon ; donc, le tracé Ouest-Sud.

J'ai constaté ici qu'il n'y avait pas de voix discordantes quant à ce tracé, et c'est un bien pour la Creuse, car nous avons besoin de cet axe pour un développement économique. Je n'ai nul doute que mon voisin aura une vision similaire quant à ce tracé.

Michel GAILLARD : Merci, Madame. Monsieur le Président de la CCI de la Creuse.

Thierry SUIN, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Creuse : Mesdames et Messieurs, bonsoir, l'avantage de passer le dernier est que l'on a juste à répéter tout ce qui a été dit précédemment. Sur l'ensemble des points, nous sommes à peu près tous d'accord.

La ligne POCL : un enjeu d'avenir pour le territoire creusois. Je ne reviendrai pas le sur le fait que nous sommes placés au Centre de la France et que jusqu'à présent la plupart des infrastructures de communication passait soit au-dessus de nous, soit en dessous, soit à droite, soit à gauche. En fait, nous sommes le centre et nous sommes un vrai trou noir en termes de communication. Les croquis qui ont été présentés tout à l'heure par le premier auditeur l'ont parfaitement montré.

Si je reviens sur la Creuse : état des lieux et contextes. Il se trouve que pour les chefs d'entreprise la Creuse a quasiment une situation théorique totalement idéale. Quel chef d'entreprise ne rêve pas d'être au milieu de sa zone de chalandise, de pouvoir atteindre tous les points de la frontière française qui sont à égale distance, avec une facilité, toute théorique malheureusement, de pouvoir joindre dans des temps assez courts l'ensemble de ses clients. C'est le rêve pour tous les chefs d'entreprise.

Il se trouve que nous sommes dans sur une région où l'accessibilité et la desserte du territoire sont assez déficientes, tout simplement parce que le premier désenclavement qui a eu lieu a été fait sur le tard.

Si l'on revient au niveau du développement économique des dernières décennies, on peut constater que l'on a un peu loupé les 30 glorieuses, et les années qui ont suivi. Beaucoup d'entreprises qui se sont développées sur le territoire français l'ont fait à cette époque, et malheureusement la Creuse à ce moment-là n'avait pas les infrastructures routières permettant d'attirer ces entreprises. Si l'on raisonne en termes de logistique ou des entreprises de ce genre, celles qui ont des agences sur le territoire français, il est vrai que la Creuse à ce moment-là a manqué cruellement de routes d'accès, que ce soit l'autoroute Paris-Clermont qui a été faite assez tard, ou l'aménagement de la RN 145 qui, je le rappelle, n'est toujours pas terminé. Ce n'est toujours pas en 2 x 2 voies, il suffit de prendre sa voiture pour se rendre à Mâcon ou à Genève pour se rendre compte que non seulement l'accès est compliqué, qu'il faut beaucoup de temps, mais en plus que la route est dangereuse.

Nous avons donc au niveau de la Creuse un besoin urgent de levier de croissance.

Nos enjeux et défis : le développement économique de la Creuse ne se limite pas pour les socioprofessionnels à choisir entre la LGV Poitiers-Limoges, la LGV POLT et l'ARCEA qui est inachevée. Il doit être abordé sur la base de toutes les ouvertures possibles vers les autres régions françaises et européennes.

Les enjeux sont identifiés autour d'une problématique globale : comment combiner les défis conjoncturels de relance économique ? Comment combiner les enjeux structurels d'aménagement du territoire ? Tout cela pour créer une dynamique démographique et de

croissance, la seule capable réellement d'instaurer un développement pérenne de notre territoire.

Nous avons bien sûr la préférence pour le tracé Ouest-Sud. Là, je pense que je suis totalement en ligne avec tous ceux qui sont présents et qui se sont exprimés ce soir.

La LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon sera un outil de développement de la Creuse pour :

- Ouvrir et relier notre département aux autres régions françaises. C'est un impératif si l'on veut attirer des entrepreneurs, si l'on veut attirer des entreprises qui existent déjà sur les territoires ou si l'on veut pouvoir créer des entreprises, qui se développeront et qui deviendront nationales pour passer ensuite à un stade qui pourra être international.
- Faciliter les échanges endogènes et exogènes.
- Améliorer les facteurs de maintien de l'économie locale et les leviers d'attractivité du territoire pour de nouvelles implantations.
- Insuffler une nouvelle dynamique démographique, économique, sociale et territoriale.
- Attirer les compétences sur notre territoire, aider à les maintenir en facilitant les liens culturels, familiaux des expatriés et des rapatriés. Je rappelle que nous avons en Creuse une grande difficulté pour recruter des collaborateurs, des directeurs, des techniciens. Il faut, pour pouvoir faciliter ces recrutements, aider ces collaborateurs à la fois à pouvoir retourner dans leur famille quand c'est le moment, à pouvoir voyager dans la France pour exercer leur métier. Il faut aussi pouvoir permettre à nos clients, à nos fournisseurs, de se rendre facilement chez nous dans le cadre de tous nos échanges qui sont nécessaires.
- Stimuler notre offre de tourisme vert, en permettant des accès beaucoup plus faciles à notre territoire, et raccorder le département de la Creuse aux différents réseaux.

Nous avons abordé tout à l'heure au niveau de La Souterraine le réseau intermodal, mais c'est vrai pour tous les réseaux.

Par exemple, un chef d'entreprise qui doit voyager- on ne peut pas comparer les modes de déplacement avec ceux des personnes ou des gens qui habitent la Creuse - fait un périple. S'il part de Clermont-Ferrand pour se rendre à Stuttgart, de Stuttgart à Bruxelles, il a intérêt à optimiser tous ses déplacements. De Bruxelles il peut être amené à se rendre à Paris dans la semaine (je vous assure que c'est très courant), faire un saut à Londres, revenir à Paris ; à ce moment-là il doit récupérer son véhicule, retourner à Clermont. S'il habite Montluçon, et c'est un exemple que j'ai vécu, revenir à Montluçon. Il faut comprendre que c'est le maillage total de tous ces moyens de transport qui est important. On ne doit pas uniquement raisonner en partant de Montluçon, aller à Paris et revenir. Certes, c'est aussi un cas, on peut être amené à ce type de déplacement.

Le maillage est très important. On est, en tant que chef d'entreprise, ou en tant que simple usager, ou pour nos collaborateurs, amené à faire de multiples périples, pour lesquels on va utiliser divers moyens de transport. Pour pouvoir effectuer ce type de déplacement, le TGV est un moyen très important, si l'on veut faciliter tous ces modes de déplacements et surtout raccourcir les temps de parcours.

Les attentes des entreprises : ouvrir la Creuse à l'extérieur. Le tracé POCL Ouest-Sud pour lequel la CCI prend position, mais encore la LGV Poitiers-Limoges, combinée avec la ligne Sud Europe Atlantique, sont des liaisons préférentielles pour ouvrir les portes du développement des entreprises, pour pouvoir les attirer, pour leur permettre de se

développer. C'est un accès rapide aux grands aéroports : Paris, Lyon, Genève. C'est la connexion avec les gares TGV européennes : Londres, Bruxelles, Cologne, Turin. C'est la connexion avec les grandes gares de TGV françaises : Clermont-Ferrand, Lille, Nantes, Lyon, Bordeaux, Marseille, etc.

Faudra-t-il toujours sept heures pour se rendre à Strasbourg en partant de Montluçon ? C'est le temps de trajet en train en passant par Paris, ou en voiture, alors que de Paris, un chef d'entreprise pourra relier en trois heures la plupart des grands pays européens, que ce soit l'Europe du Nord, les Balkans, la Turquie, le Maghreb, l'Afrique. En fait, c'est la question. Si un chef d'entreprise creusois, qui doit d'abord se développer sur le territoire français, puis ensuite prendre un challenge international pour développer son entreprise, n'a pas les moyens de joindre ces grands aéroports, ces grandes cités françaises, quel est son intérêt de venir installer son entreprise en Creuse ? Il a tout intérêt à la mettre à Lyon ou à Paris. Si l'on veut maintenir démographiquement le territoire, le développer, il faut absolument que l'on ait les moyens de se déplacer.

La malchance de la Creuse d'il y a de nombreuses années doit être totalement inversée par la création de cette ligne qui va permettre de remettre notre territoire dans une bonne situation, ce qui créera son développement dans les futures décennies. Ces enjeux se font vraiment sur du long terme. C'est un peu l'histoire de l'œuf et de la poule, si l'on ne crée pas les moyens de communication en Creuse car démographiquement on juge qu'il n'y a pas assez de personnes, de toute manière dans le futur il n'y aura jamais personne. Ce trou noir restera un trou noir. Pourtant, la Creuse a d'énormes atouts, il faut que l'on puisse les développer, donc il nous faut ce projet.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le président. Monsieur Allary, voulez-vous apporter quelques commentaires ? Ensuite, nous passerons à l'échange avec la salle.

Thomas ALLARY : Je voulais remercier tous les intervenants pour l'importance des remarques qui ont été faites, que nous avons essayé de noter dans leur ensemble.

Juste quelques éléments d'éclairage pour l'ensemble de la salle, dont une question particulièrement importante : la ligne s'appelle Paris-Orléans-Clermont, mais elle ne passe pas à Clermont-Ferrand. C'est effectivement un point très important et cela rejoint un propos que j'ai entendu à plusieurs reprises ce soir. La ligne doit passer au plus près d'un endroit, en l'occurrence dans la Creuse ici, pour être bénéfique. Attention, une ligne à grande vitesse est une voie ferroviaire en général, n'est pas une route. Ce n'est pas l'endroit où la ligne passe qui va automatiquement bénéficier d'avantages immédiats.

La ligne à grande vitesse ne va pas passer par les 13 villes. Ce n'est pas là où elle passe physiquement que le gain sera meilleur. Le but du jeu est d'utiliser de façon optimale le réseau existant, en plus de la ligne à grande vitesse, pour desservir un maximum de villes. C'était l'idée de POCL dans sa construction.

Pour Paris-Clermont, on a bien le TGV qui part de Paris, qui prend la ligne à grande vitesse, puis qui utilise la ligne existante jusqu'à Clermont-Ferrand. On respecte bien l'objectif de deux heures maximum de temps de trajet, et non de mettre une ligne à grande vitesse à Clermont-Ferrand.

On avait quatre objectifs à remplir simultanément, on a aussi Paris-Lyon en moins de 1 h 55. Si l'on emmène une ligne à grande vitesse jusqu'à Clermont-Ferrand, et ensuite cette ligne se poursuit jusqu'à Lyon d'une façon ou d'une autre, on ne respecte pas le deuxième objectif. Le but n'était pas d'emmener une ligne à grande vitesse dans chacune des villes concernées, mais de trouver une ligne à grande vitesse, permettant d'utiliser après le plus finement possible le réseau existant et d'obtenir un maximum d'avantages pour un maximum de villes.

Il faut bien faire le lien entre POCL et la ligne historique POLT pour améliorer les temps de parcours. Le principe que je viens de vous expliquer conduit au fait que pour le lien POCL – POLT dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian, on est sur des choses extrêmement proches. À chaque fois, on a bien ce raccordement physique qui est prévu.

Cette image montre un TGV qui circulerait jusqu'à Châteauroux, dans les temps de parcours équivalents, à 5 mn près. Même si la ligne à grande vitesse ne passe pas au plus près (en l'occurrence dans le scénario Médian elle s'éloigne de la ligne POLT), elle bénéficie du bon raccordement qui permet d'obtenir exactement le même temps de parcours pour aller à Châteauroux.

C'est le voyageur que le produit doit servir, in fine. Il veut savoir de quelle gare il part, à quelle gare il arrive et en combien de temps. De ce point de vue, les scénarios sur Châteauroux jusqu'au scénario Médian (puisque le scénario Est est effectivement un peu plus long), sont équivalents. Ce n'est pas parce que la ligne à grande vitesse passerait plus loin d'un territoire, de la ligne POLT en l'occurrence, qu'elle desservirait moins bien les villes concernées. Il faut vraiment faire cette séparation entre le site physique de la ligne à grande vitesse et le bénéfice de la desserte que beaucoup de villes peuvent en tirer. C'est vraiment un point important.

Dans toutes ces problématiques de desserte, il a été mentionné que Paris était important mais n'était pas unique. Je confirme bien que les dessertes pour Lyon sont évidemment prévues, que les dessertes d'aéroports sont prévues au niveau de Paris et de Lyon. Ce sont même des destinations nouvelles qui seraient permises par le projet, car desservir Roissy n'est pas possible actuellement par des trains directs depuis le Centre de la France.

J'ai entendu plusieurs fois parler, de façon un peu différente, d'infrastructures Est-Ouest ; Transline, qui est un projet porté par une association, n'a pas d'existence légale pour les pouvoirs publics. En revanche, il existe une mention dans la Loi Grenelle qui parle du barreau Est-Ouest, qui a aussi été mentionné tout à l'heure. Ce projet a une existence légale dans la Loi Grenelle. Dans l'avant-projet de SNIT (schéma national des infrastructures de transport), il fait l'objet de la grande flèche rouge que vous voyez à l'écran. Cette flèche est très large car aujourd'hui, l'État n'a pas mentionné les fonctionnalités, les objectifs qu'il attendait de ce projet, de la même façon qu'il l'avait fait pour POCL dans les quatre objectifs que j'ai cités au début de la réunion.

On sait que le barreau Est-Ouest existe dans la loi et qu'il existera donc à terme. En revanche, que sera-t-il ? Pour quoi faire ? Dans quel secteur géographique ? On ne le sait pas. Tout à l'heure, certains évoquaient à la tribune Rennes-Lyon, Bordeaux-Lyon, le champ est effectivement très ouvert. C'est quelque chose que l'on ne connaît pas ; évidemment on ne peut pas le prendre en compte dans POCL. C'est quelque chose qui existe effectivement dans le paysage législatif.

J'entendais parler de desserte TGV de La Souterraine en particulier, de POLT au Sud de Châteauroux. RFF est saisi d'un projet d'infrastructure (POCL) et donc d'un projet à étudier : dans quelles conditions on devait construire ou aménager une infrastructure nouvelle pour desservir toutes les villes que l'on a vues ; en l'occurrence sur POLT, c'est Châteauroux. Le projet prévoit la desserte jusqu'à Châteauroux. Les TGV qui vont à Châteauroux peuvent-ils aller au-delà ? Peut-être, mais ce n'est plus un problème d'infrastructures liées à POCL, c'est un choix du ou des opérateurs, qu'il faudra interroger : la SNCF, et peut-être des concurrents à l'horizon où l'on travaille. Aujourd'hui, ils ne seront pas en mesure de savoir ce qu'ils feront, il y a des questions de parc de matériel roulant, d'opportunité de prolonger ou non en termes de temps de parcours, qui ne sont pas maîtrisées par rapport à l'échéance 2025. C'est quelque chose qui reste par nature en question, à ce stade.

Un autre point sur la rentabilité du projet été aussi évoqué à de nombreuses reprises. Un projet de ce type n'est absolument pas rentable au sens financier du terme, il ne s'autofinancera pas grâce aux voyageurs. Les collectivités publiques seront forcément appelées à concourir à son financement. C'est ce qui se passe sur les récentes LGV réalisées ou en projet, et les perspectives de trafic sur celle-ci ne laissent pas penser qu'il pourrait en être autrement. Il n'est pas question de chercher une rentabilité dans ce projet. Dans tous les cas, un financement public sera nécessaire et important. On est bien dans l'application d'une politique publique, mais pas du tout dans un exercice financier. En revanche, je crois aussi lire derrière cette réflexion le fait qu'il ne faut pas trop prêter attention spécialement au doublement de Paris-Lyon, mais plus être attentif à la desserte ferroviaire grande vitesse du Centre de la France.

Je rappelle que ce sont les deux piliers qui fondent le projet. Si l'un des deux tombe, le projet n'existe plus. En l'occurrence, le doublement de Paris-Lyon que l'on voit à l'écran sous forme de graphique, dans la décomposition de la valeur socioéconomique créée d'une part par l'aménagement du territoire du Centre de la France et d'autre part par le doublement de Paris-Lyon. On voit que c'est d'ailleurs relativement équivalent entre les différents scénarios pour la partie aménagement du Centre de la France.

Par contre, effectivement, un élément supplémentaire est amené dans certains scénarios par le doublement de la ligne Paris-Lyon. Quand on améliore la valeur créée par le doublement de la ligne Paris-Lyon, on ne baisse pas celle créée par l'aménagement du Centre de la France, on n'a pas du tout de vase communicant entre les deux piliers, mais des caractéristiques sur certains scénarios permettant de mieux encore doubler Paris-Lyon, capter encore plus de trafic, et donc de servir le projet dans son ensemble.

Quand on parle de rentabilité avec cette idée de doublement Paris-Lyon, il faut quand même bien voir que des projets d'aménagement à grande vitesse du Centre de la France (LGV Limousin, LGV Auvergne) ont existé et ont également été mentionnés tout à l'heure, dans plusieurs propos. Tous ces projets ont échoué à un moment donné, pour diverses raisons ; souvent quand même, avec une raison fondamentale, celle de l'insuffisance de trafic par rapport aux coûts qui étaient nécessaires pour une LGV de ce type.

POCL, c'est l'opportunité de financer la desserte du Centre de la France par le doublement de Paris-Lyon. L'idée n'est pas d'opposer ces deux piliers, mais bien de les fondre dans un seul projet. Je ne crois pas qu'il faille penser le doublement de Paris-Lyon comme un concurrent de la desserte du Centre de la France. C'est la condition sine qua non pour l'obtenir via POCL.

Je voulais aussi rassurer Madame la Sénatrice qui disait qu'il ne fallait pas tenir compte des seuls chiffres dans les décisions qui seront prises à l'issue du débat. Effectivement, à ce stade, RFF a élaboré des études techniques, dont on vous a montré quelques éléments tout à l'heure, qui donnent une première évaluation chiffrée. Il manque un critère essentiel au moment du débat public, à savoir les commentaires que l'on recueille au cours des 27 réunions prévues par la Commission du débat public. La synthèse de ce que nous allons entendre pendant toutes ces réunions va aussi permettre d'orienter la décision, au-delà des seuls critères techniques, dont il a été répété plusieurs fois qu'ils étaient sujets à hypothèse, à discussion, etc.

On pourrait citer des critères environnementaux. Tout à l'heure, on a montré quelque chose de très synthétique, mais c'est effectivement très important. Par exemple, le jumelage de l'autoroute A71. On a une sensibilité environnementale forte dans la traversée de la Sologne. Le fait d'utiliser des couloirs existants d'infrastructures avec l'A71 ou avec la ligne existante POLT peut-il être intéressant ? On a fait une étude complémentaire à ce sujet, livrée dans les documents du débat public, sur le site de la Commission. Elle montre que la réponse n'est pas aussi évidente, car une ligne à grande vitesse n'a pas les mêmes caractéristiques d'une autoroute en termes techniques : elle n'a pas les mêmes rayons de courbure, elle ne va pas

suivre le même tracé. Donc, cela va conduire à avoir des délaissés importants, puisque parfois on devra s'écarter de l'autoroute. Ces délaissés dans des zones environnementales sensibles peuvent aussi être des problèmes écologiques parfois plus importants.

À ce stade, ce sont des solutions qu'il ne faut absolument pas écarter. Pour l'instant, l'efficacité n'est pas aussi démontrée.

Dernier critère environnemental important, concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre le projet est inscrit dans la Loi Grenelle et doit répondre à une problématique nationale en la matière. Une évaluation carbone a été réalisée à ce stade des études. Elle montre que sur une durée d'exploitation de 50 ans, celle fixée dans des études pour une LGV, une économie d'émissions de gaz à effet de serre est réalisée : entre 7 et 14 millions de tonnes équivalent CO₂ selon les scénarios. Là aussi, avec un gain dans tous les scénarios et aussi de façon contrastée comme on l'a vu à plusieurs reprises sur d'autres critères, précédemment.

Michel GAILLARD : Les diaporamas que vous avez présentés seront mis en ligne sur notre site, ils seront donc accessibles à tout le monde.

Louis PINTON, Président du Conseil général de l'Indre : Je constate avec beaucoup de satisfaction que la position des élus de la Creuse est homogène et que les problèmes ont été bien posés. Sachez à titre personnel que depuis tout petit, j'ai été initié à la subtilité de la vie creusoise, et donc j'apprécie aujourd'hui cette unité de position.

Le problème ayant été parfaitement posé, je voudrais apporter de l'eau au moulin de Jean Auclair qui disait que l'on ne pouvait pas aujourd'hui, Monsieur le Président, au risque de vous décevoir, discuter de la question de la ligne POCL en faisant abstraction totale de la ligne POLT et de ses intérêts.

Michel GAILLARD : Je n'ai pas de dossiers.

Louis PINTON : Vous n'avez pas de dossiers, Monsieur le Président, mais je vais quand même vous apporter une petite réponse pour lever vos inquiétudes. Vous avez une commande de la ligne POCL, et seulement celle-ci, et vous ne voulez pas entendre parler du barreau Limoges-Poitiers.

Michel GAILLARD : Je n'ai pas dit cela, mais que je ne pouvais pas débattre de sujets sur lesquels je n'ai pas de dossiers. Mais, j'entends parfaitement les préoccupations POLT, barreau, etc. et nous en ferons part.

Louis PINTON : Je vais vous donner de bonnes raisons de pouvoir en débattre, car c'est essentiel de mon point de vue de traiter ces deux questions globalement. La ligne POCL peut donner satisfaction à la volonté de Limoges de se relier à Paris en deux heures. L'économie qui en sera faite, rien que par l'économie d'investissement de la création d'une ligne Limoges-Poitiers, sera basculée sur le traitement global de cette question. Ce sera un élément extrêmement fort d'aménagement du territoire et cela satisfera les gens de Limoges qui pourront rejoindre Paris en deux heures, et aller de Limoges à Lyon beaucoup plus facilement.

C'est notre engagement dans l'Indre, d'ailleurs Monsieur le Président, vous viendrez le mesurer le 16 novembre. Je rappelle cette date, car si vous voulez venir dans l'Indre, vous serez les bienvenus.

Il faut traiter ces deux sujets conjointement.

J'en termine assez rapidement, car c'est une question que j'ai posée au Ministre, au Sénat : *« Les conclusions suivantes nous semblent donc s'imposer d'elles-mêmes. Il faut*

décloisonner le débat entre le barreau Limoges-Poitiers et POLT relié au POCL, afin de satisfaire aux nécessités dans la même approche, en fournissant une solution globale. L'ensemble formé par le POLT et le POCL est la formule la plus à même de renforcer le projet Paris-Clermont, tout en reliant idéalement Limoges à Paris ».

Dans la salle : A Paris et à Lyon.

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, ne mettez pas de la confusion par des interventions.

Louis PINTON : Je vous ai dit aussi que cette proposition apportait une solution à Limoges-Lyon.

Dans ces conditions, et sur le fondement de la fongibilité programmatique et financière des lois Grenelle, ne faudrait-il pas envisager une permutation entre ces deux chantiers dans le calendrier des projets du SNIT ? Si l'on traite les deux chantiers dans un seul globalement, on n'aura plus de problèmes de calendrier, à savoir lequel passera devant l'autre. Cela règle cette question.

Le Ministre répond : *« Le dossier support du débat public pourra comporter un éclairage spécifique sur l'Indre et le Centre de la France, et remettra le projet en perspective avec les autres projets ferroviaires du territoire ».* C'est-à-dire que le Ministre déclare au Sénat *« pendant le débat public, on fait surgir cette question, elle devra être traitée ».*

Michel GAILLARD : Je confirme, Monsieur le Président, que nous avons bien entendu la question de POLT, telle qu'elle a été présentée à différentes reprises, la question du barreau Poitiers-Limoges que vous soulevez. Le compte rendu de la Commission et le bilan du Président de la Commission nationale ne seront pas muets sur le sujet, parce que les choses ont été entendues. Nous ne sommes pas en mesure, et ce n'est pas notre mission, de débattre sur : faut-il ou non faire le barreau Poitiers-Limoges ? Notons que c'est une question.

Madame la Ministre ne m'a pas écrit, n'a pas écrit au Président de la Commission nationale du débat public pour lui dire de stopper le débat car on va le redéfinir. Or, la Commission nationale du débat public a été mise en difficulté par le Conseil d'État sur un dossier, dont elle s'était saisie d'elle-même. Le Conseil d'État a confirmé qu'il n'y avait pas d'auto-saisine par la Commission nationale.

Nous sommes bien au courant du barreau Poitiers-Limoges et nous avons bien entendu, ce sera mentionné dans le dossier, mais on ne peut pas en débattre puisque je n'ai pas de dossier.

Je vous assure que le compte rendu parlera bien de tout cela.

Franck FOULON, Maire de Boussac, Premier Vice-président de la Communauté de communes de Boussac : A ce titre, j'ai mandat de mon Président de pouvoir intervenir ce soir au nom justement du Pays de Boussac, qui est le pays qui touche la zone Auvergne, c'est-à-dire la zone Montluçon.

Je voulais - et je n'entrerai pas dans le détail, puisque tout a été dit ce soir et ce, dans un sens identique - m'associer complètement, sur ce tracé Ouest-Sud qu'il nous faut absolument.

Une petite anecdote, il y a plus de 25 ans, lorsque j'étais étudiant, je descendais à Clermont-Ferrand par le train de Paris. Le temps que je mettais à l'époque est toujours le même aujourd'hui. Il a été évoqué que certaines villes à un moment donné avaient raté des occasions. Il me semble que nous ne pouvons plus louper de rendez-vous, et ce rendez-vous plus particulièrement en termes d'aménagement du territoire.

Je suis un peu inquiet par les propos de M. Allary qui estime que ce n'est pas qu'une question financière. Malheureusement, en voyant le coût final : 14 milliards d'un côté, 11 ou 12 milliards de l'autre, j'ai peur. Il ne faut pas tenir compte uniquement de cet aspect, mais parler véritablement d'aménagement du territoire.

Il est vrai que la France est un très grand pays en superficie : 550 000 kilomètres carrés ; c'est le pays le plus grand d'Europe, avec effectivement de grosses difficultés d'aménagement.

Aujourd'hui, l'État se doit de faire cet aménagement, justement pour répondre à ce qu'a dit le Président de la CCI, c'est-à-dire qu'il nous faut, en tant qu'acteurs économiques pour les entreprises, offrir le triptyque : train, avion, réseau routier.

Nous avons la RN145, le TGV serait formidable. Après, je mets en débat ce qui concerne l'avion.

Voilà ce que je voulais dire ce soir au nom du Pays de Boussac. Merci de m'avoir entendu.

Michel GAILLARD : Monsieur Leboeuf.

Michel LEBOEUF, Directeur Grands projets et prospective de SNCF Voyages : Je voudrais poser quelques questions aux intervenants, après avoir fait quelques remarques.

Je me réjouis qu'il y ait aujourd'hui une réunion à Guéret, c'est la preuve qu'il y a une branche sur la ligne POLT du projet POCL. C'est quelque chose que la SNCF a voulu, faire Paris-Châteauroux en 1 h 20 ou 1 h 25. C'est vraiment excellent par rapport à 1 h 50. Je pense même que l'on peut peut-être essayer d'optimiser le projet en faisant en sorte que les TGV qui iront à Châteauroux aillent jusqu'à Limoges, afin que l'on n'ait pas de correspondance à prendre lorsque l'on est à La Souterraine.

Ceci étant, j'ai l'expérience récente du projet SEA (Sud Europe Atlantique) entre Tours et Bordeaux, projet dont le coût est de l'ordre de 7 milliards, c'est-à-dire à peu près la moitié du POCL. Le financement de ce projet s'est fait dans la douleur.

Même pour les variantes les moins chères, j'ai personnellement beaucoup d'interrogations sur le financement du projet. Par conséquent, je me dis qu'il faut essayer de mettre ensemble toutes nos chances pour réaliser ce projet.

Je me demande comment le trafic du Sud-Est, que ce soit de Lyon ou de la Méditerranée, acceptera de se détourner sur la ligne POCL, s'il n'y a pas de gain de temps et s'il arrive à la Gare d'Austerlitz qui est moins bien que la Gare de Lyon.

Il n'y aura pas de trafic supplémentaire. Quand je regarde ce qui se passe actuellement pour les trains de Clermont qui risquent d'arriver à Bercy au lieu de la Gare de Lyon : les Auvergnats, à juste titre, considèrent qu'ils sont désavantagés.

Le trafic de l'axe Paris-Lyon-Marseille ne peut pas croître si vous n'améliorez pas le produit offert.

Le projet sera financé par le trafic et par le contribuable. Les chiffres de RFF, à mon avis très mal appelés « rentabilité », donnent une indication sur la part du projet qui peut être financée par le trafic et celle qui sera financée par le contribuable.

Maximiser la part du trafic, c'est minimiser la part du contribuable. Qui est le contribuable ? L'État, les Régions. Si le tracé Est était choisi, et si l'on venait voir La Creuse pour lui demander de contribuer au financement du projet, je crois que la réponse serait plutôt négative.

Inversement, si l'on va en Bourgogne et que l'on prend le tracé Ouest-Sud, je crains fort que la Nièvre dise que ce projet dégrade sa desserte et refuse donc de financer.

Autrement dit, il me semble que pour maximiser les chances du projet, il faut rassembler les régions et ne pas en perdre.

Je comprends très bien que vous plaidez pour Ouest-Sud, mais comment résolvez-vous l'équation financière, quand vous augmentez le coût du projet, vous ne faites pas augmenter le trafic, et vous risquez de perdre une région ?

Jean AUCLAIR : Je crois que Louis Pinton a apporté la réponse. Le surcoût du tracé Ouest-Sud est compensé par l'arrêt du barreau Limoges-Poitiers. L'argent qui doit aller sur ce barreau doit être mis sur le tracé Ouest-Sud, c'est pareil.

Je ne comprendrai jamais la position des gens de la Haute-Vienne en particulier, et des élus du Limousin, qui veulent absolument faire ce barreau Limoges-Poitiers, alors que faire passer la clientèle limousine et briviste par La Souterraine – Châteauroux, c'est frappé au coin du bon sens. D'autant plus que cela leur apporte quelque chose de supplémentaire, cela leur permet d'aller vers Lyon et la Méditerranée. Franchement, il y a des choses qui me dépassent.

Michel GAILLARD : C'est la diversité des opinions, il y a souvent des choses qui nous dépassent les uns et les autres.

Yvan TRICART, représentant d'une Coordination Riverains Impactés (CRI) : Cette coordination regroupe des associations d'usagers, des élus, des citoyens directement impliqués par le projet LGV Limoges-Poitiers, et nous regrettons vivement que l'espace de réflexion lié à ce projet, et retenu par RFF, n'englobe pas le Limousin.

Notre région avait toute sa place dans ce débat, en raison de son appartenance comme l'Auvergne à l'espace central français. Considérer la LGV Poitiers-Limoges comme un fait acquis est une erreur, car actuellement plus de la moitié des financeurs se sont retirés du projet, qu'ils jugent préjudiciable sur le plan humain, environnemental, financier et même politique.

Ne pas englober le Limousin dans cet espace de réflexion ne permet pas d'envisager une desserte sérieuse et cohérente de notre territoire, et au-delà par une ligne POCL qui pourrait s'intégrer dans le projet ancien dit du Y renversé, dont le projet POCL pourrait être un des éléments.

Le projet qui est aujourd'hui présenté s'en trouve totalement faussé en termes de fréquentation possible : un million à un million et demi de voyageurs transitant sur la ligne POLT ne sont pas pris en compte, car ils sont détournés par Poitiers au niveau de Limoges. Pour rentabiliser son projet Limoges-Poitiers, RFF prévoit en effet une zone de rabattement de voyageurs sur Limoges, incluant bien sûr la totalité de la Creuse mais également Châteauroux, car pour aller à Paris de Châteauroux, il faudrait passer par Limoges et par Poitiers. Nous avons un vrai problème de cohérence des projets actuels en termes d'aménagement des territoires, et le débat public ne peut l'ignorer.

Pour un même objectif, relier le centre de la France et le Limousin en particulier à Paris, et au réseau de TGV européen dans de bonnes conditions de vitesse et de confort, nous avons maintenant trois projets : la LGV Limoges-Poitiers, la ligne POLT qui est aujourd'hui classée train d'équipement du territoire avec la promesse de l'État de mettre 1 milliard sur cette ligne pour remplacer les TEOZ, et le troisième projet, maintenant le projet POCL.

Cette non-cohérence a un coût, car on demande à l'État et aux collectivités locales, donc aux citoyens, de payer pour les trois projets.

Limoges-Poitiers coûtera 2,4 milliards. L'optimisation de la ligne POLT : 1 milliard. Le projet POCL : 14 milliards. Comment peut-on demander à l'État dans ces périodes de crise de payer trois fois pour un même objectif ? Il faut de la cohérence dans les projets.

Aujourd'hui, comment ne pas prendre en compte les travaux du Grenelle de l'environnement qui préconisent l'optimisation des lignes existantes : les rapports des parlementaires, Hervé Mariton à l'assemblée nationale ou le rapport des sénateurs à la commission de l'économie et du développement durable. Pour nous, le point crucial qui doit être intégré au débat public du POCL est la réalité de la troisième grande radiale ferroviaire qu'est l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Cet axe dessert 32 départements, 7 grandes métropoles, plus de 3 millions d'habitants. Elle comprend 8 carrefours ferroviaires et 4 grandes transversales. Il s'agit de 750 km de double voie mixte, voyageurs et fret.

Michel GAILLARD : Merci de conclure s'il vous plaît.

Yvan TRICART : C'est une grande voie d'intérêt environnemental pour les 3 millions d'habitants. Dans ce débat pour la cohérence des projets, il est évident que la ligne POLT doit être connectée au réseau européen à grande vitesse. La modernisation progressive de cette ligne, pour laquelle nous nous battons, s'intègre totalement dans le débat actuel. Le projet POCL relèverait d'un aménagement du territoire et d'investissement de la collectivité, si les populations concernées par la totalité de la ligne POLT étaient associées à la réflexion. Il serait absurde que les deux se développent et se retrouvent en parallèle.

Ainsi, le Y renversé, que ce doublement LGV Sud-Est formera, deviendrait un maillon à part entière de l'axe POLT, ouvrant un nouvel avenir aux dessertes voyageurs et libérant des sillons utilisables pour le fret sur la ligne classique.

Michel GAILLARD : Merci vraiment de conclure, vous êtes au double du temps de parole.

Yvan TRICART : Il permettrait d'utiliser harmonieusement tout le potentiel d'infrastructures de Paris avec notamment les sites d'Orly, Bercy, etc.

Cette nouvelle infrastructure à grande vitesse pourrait utiliser au niveau de la Beauce, la Sologne, en tout ou partie, le sillon voire le tracé de la ligne POLT rénovée, l'impact environnemental et le coût du projet se trouveraient limités. Le projet LGV Limoges-Poitiers dans cette optique devrait être abandonné au profit d'un grand projet local, global qui pourrait être porté par tous. Arrêtons de nous diviser.

Michel GAILLARD : Si l'on veut qu'un certain nombre de personnes puissent prendre la parole, il faut essayer de respecter les trois minutes. C'est la règle démocratique, le respect du temps de parole.

Christine PAULY, retraitée, ex secrétaire de direction dans la fonction publique, adhérente à l'association Urgence ligne POLT, Guéret : Puisque la LGV POCL se raccorde à la ligne POLT, et sera opérationnelle en 2025, la ligne POLT sera-t-elle pourvue en automotrice à grande vitesse, Pegase 001 ou AGV Flit en remplacement des trains vieillissants TEOZ et Corail ?

Merci de votre réponse et de votre attention.

Michel GAILLARD : On vous répondra sûrement.

Olivier BERTRAND, adhérent d'ALTRO : Je suis depuis longtemps défenseur dans ce département des liaisons à grande vitesse. Je me félicite en tout cas de l'unanimité que j'ai

entendue tout à l'heure, et notamment par rapport au projet Transline, cela me fait bien chaud au cœur.

Monsieur Leboeuf, je vais être obligé de me tourner vers vous. Je soupçonne que vous n'avez pas bien lu le projet, car nous n'allons pas rentrer à la Gare d'Austerlitz, ni à la gare de Bercy, ni à la Gare de Lyon. Il ne vous a pas échappé - et vous avez aussi des problèmes à la SNCF dans cette grande région - que l'on a le Grand Paris qui passe aujourd'hui à une phase de construction, me semble-t-il. Ce projet rentre bien dans le principe à la gare d'Orly et de Roissy directement avec la ligne M14 qui sera prolongée. Il faut faire très attention à ce que l'on dit dans des débats publics et d'être très juste par rapport au projet.

Vous nous avez présenté La Creuse dans un rectangle blanc. Cela ne nous fait jamais plaisir, on parle de trou noir ou de rectangle blanc. Avez-vous pris en compte dans la rentabilité, notamment du tracé Ouest-Sud la clientèle creusoise ? Même s'il n'y a que 100 000 ou 125 000 habitants dans ce département, ils comptent quand même.

Avez-vous pris une partie de la Corrèze ? Le voyageur d'Ussel ou de l'Est de la Corrèze viendra vers ce projet Ouest-Sud. Avez-vous également pris en compte le bassin du Cantal ? C'est une question pratique, dans les chiffres évoqués, tout ceci a-t-il été pris en compte ?

Je me félicite en tout cas que soit étudié au moins le corridor près des autoroutes. Si effectivement, Mesdames et Messieurs, vous connaissez le patrimoine royal que constitue la forêt de Tronçais, traverser cette forêt déterminera si c'est une volonté de le faire ou de ne pas le faire ?

Michel GAILLARD : Il y a donc une série de questions. On en prend encore quelques-unes et je demanderai à Thomas Allary de revenir sur ces interpellations.

Philippe RICHERT, Cheminot retraité CGT, membre d'Urgence POLT : Nous sommes pour une entreprise SNCF publique, voyageurs et fret, avec une seule entité, avec du personnel en nombre suffisant pour entretenir notre réseau et faire circuler des trains avec du matériel récent dans de bonnes conditions de sécurité, avec des gares ouvertes. Je n'ai pas beaucoup entendu parler de tarifs, et des tarifs accessibles à tous les usagers.

Nous demandons à la SNCF, à RFF, à l'État via la Région de se positionner pour une réelle politique d'aménagement du territoire et un véritable service public pour tous, en faveur des voyageurs et du fret, et pour une rénovation des lignes existantes, avec un renouvellement de la convention TER encore meilleure que la précédente.

Nous nous positionnons pour le projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) avec un raccordement efficace à la ligne POLT, c'est-à-dire pour un tracé le plus à l'Ouest et le plus au Sud, desservant le centre de la France, permettant à la Creuse un temps de trajet de deux heures pour La Souterraine, via Châteauroux et de deux heures pour Guéret via Montluçon. Pour Limoges, moins de 2 h 15, temps à peu près équivalent au barreau LGV Limoges-Poitiers. Donc, ce projet devient caduc.

Mais ce projet doit être accompagné :

- De la rénovation de la ligne POLT (Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse), ligne historique d'aménagement du territoire, véritable épine dorsale du centre de la France. Je ne reviendrai pas sur les chiffres donnés : 5 millions de personnes, etc.
- De la rénovation de l'infrastructure et l'électrification de Bordeaux-Lyon, axe qui irrigue 8 départements, 12 grandes agglomérations, 4 régions sur 639 km, dessertes voyageurs et fret, qui dessert 34 gares dont 15 par trains grande ligne.

Cette solution associée à la création de la ligne POCL délesterait l'axe rhodanien qui arrive à saturation et assurerait une desserte de la façade Atlantique et de la péninsule Ibérique.

- De la rénovation et de la réouverture de la ligne Ussel-Montluçon, puisque, faute d'entretien, elle a été fermée.

La seule station thermale du Limousin se trouve sur cette ligne. Avec un raccordement de la ligne POCL, aujourd'hui, elle a toute son utilité.

Nous demandons aussi le rétablissement de la relation TGV Brive-Lille tous les jours sans augmentation de la participation des régions, avec l'ouverture permanente de la gare de La Souterraine, même la nuit ; et pour le rétablissement des arrêts des trains TEOZ le week-end à Saint-Sébastien.

Pim DE ROOS, Consultant en aménagement du territoire : Je suis citoyen et acteur économique européen, installé depuis plus de 35 ans en Limousin. Je suis de formation ingénieur Ponts et chaussées. À travers ma contribution, je voudrais plaider pour le tracé Ouest-Sud pour des raisons complémentaires à celles déjà formulées par d'autres intervenants. Le POCL est un projet à horizon 2025. Cela nécessite une vision prospective digne d'un ministère du plan et de la DATAR d'autrefois.

Je vous soumets la réflexion que le XXe siècle a été le siècle de l'urbanisation, et qu'il y a un début de tendance lourde que le XXIe siècle soit celui de retour à la ruralité.

Je vous soumets aussi que les passagers voyageurs d'affaires sont en train de se faire rattraper par les voyageurs retraités et de loisirs.

Par ailleurs, j'invite la commission, le maître d'ouvrage délégué RFF et les personnes présentes à incorporer dans la réflexion POCL, résolument le projet ALTRO Transline.

Pour répondre à M. Allary, je me permets de préciser que cette association à quatre ans d'existence. Plusieurs collectivités territoriales en sont membres actifs. Transline ne consiste pas seulement à lier l'Atlantique à l'Oural, avec de multiples ramifications imaginables. La combinaison de deux projets POCL – Transline à l'horizon 2040-2050 permettra le moment venu aussi le dédoublement de la ligne Bordeaux-Paris, et en cas d'incident, une alternative.

Concernant l'impact physique écologique du tracé Ouest-Sud, il me paraît possible que la ligne suive en grande partie les autoroutes A20 et A71, contrairement aux premières objections de M. Allary.

Concernant les autres tracés, cette possibilité de doubler le tracé routier par le chemin de fer existe d'une façon beaucoup moindre. En a-t-on tenu compte dans les tableaux comparatifs de l'impact sur l'environnement ?

Michel GAILLARD : Merci bien.

Gilles PALLIER, Vice-président de la Région Limousin : Je souhaiterais apporter le regard de notre région par rapport au débat sur le POCL. Nous sommes attachés à l'espace creusois dans lequel nous nous trouvons, et il est tout à fait important que nous ayons pu aujourd'hui débattre de ce projet POCL sur notre territoire.

Il est évident que la région Limousin s'attache par rapport aux quatre scénarii proposés à celui qui est le plus à l'Ouest et le plus au Sud, sur lequel la région donnera son avis dans les semaines à venir.

Pour la partie du territoire Limousin Est-Sud, Est creusois, Nord-est creusois, le rapprochement vers Montluçon est un fait essentiel et indispensable pour que l'aménagement du territoire remplisse son rôle.

J'ai entendu à plusieurs reprises un temps de parcours de deux heures. Il est extrêmement important que l'on puisse rallier Paris en moins de deux heures. C'est le cas le plus à l'Ouest avec La Souterraine. Le maire de La Souterraine est parti, mais je tenais à lui dire que c'est un point également important.

Le projet Transline, travail d'une association, a été cité par plusieurs intervenants, et je tiens à m'y associer car la région Limousin est adhérente à ALTRO. Pouvoir ouvrir la façade Atlantique sur l'Ouest est pour nous un des éléments essentiel et indispensable pour que, au-delà des projets Nord-Sud, il existe cette transversale complètement indispensable à l'aménagement du territoire.

C'est par ce biais de tracé Ouest-Sud, qui permet d'ouvrir en des temps de parcours essentiels pour le développement économique de notre secteur, souvent oublié, et qui devrait à l'avenir être construit autour de réels projets ambitieux. Celui-ci en est un.

Je ne ferai pas la litanie des aspects négatifs, Monsieur Leboeuf s'en est chargé, je le déplore. On ne peut pas non plus être un fossoyeur quand on est un représentant ferroviaire de projet. Ce n'est pas en combattant des projets, mais plutôt en essayant de reconnaître les complémentarités de ceux qui existent, car ils ne sont pas forcément dans le même timing aussi.

Je limiterai mon propos au débat POCL aujourd'hui, en sachant que les autres projets ont déjà été débattus il y a cinq ans pour ce qui concerne le barreau. Je ne souhaite pas que l'on puisse opposer les projets, mais plutôt les construire ensemble pour l'avenir du Limousin et de tout l'Ouest du Massif central.

Michel GAILLARD : Monsieur Allary, il y a eu un certain nombre de questions, y compris sur le choix des machines. Je ne suis pas sûr que vous ayez la réponse.

Thomas ALLARY : Je n'ai pas forcément réponse à tout, mais je vais quand même essayer de reprendre les grandes thématiques que j'ai entendues. Je vais essayer de rappeler le positionnement de RFF sur la coexistence de Poitiers-Limoges et de POCL. J'ai expliqué dans la présentation initiale dans quel cadre législatif, RFF avait travaillé pour POCL : l'existence dans la loi d'un barreau Poitiers-Limoges à réaliser avant 2020 et l'existence dans la loi d'un projet POCL à réaliser au-delà de 2020. Donc, dans la situation de référence du projet POCL, c'est-à-dire ce qu'il existera lors de la mise en place de POCL, on aura déjà le barreau Poitiers-Limoges.

Dans la salle : C'est pour cela que vous avez moins de voyageurs.

Thomas ALLARY : J'y viens. À partir du moment où le législateur définit des projets et des timings, RFF comme tout un chacun se doit de les respecter. Néanmoins, nous ne sommes pas sourds, nous entendons toutes les questions que vous posez. Et ce ne sont pas les premières réunions au cours desquelles ces questions sont posées. Ce sont tout à fait des éléments que l'on peut faire remonter à la fin du débat. On s'inscrit quand même dans des projets qui avancent. J'ai entendu parler tout à l'heure de deux projets qui avaient les mêmes objectifs, ce n'est pas tout à fait le cas. Poitiers-Limoges a pour grands objectifs fonctionnels Paris-Limoges en deux heures et ouvrir le Limousin vers la façade ouest. POCL, c'est doubler la ligne Paris-Lyon et desservir par la grande vitesse ferroviaire le centre de la France, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Un débat public a eu lieu sur la ligne Poitiers-Limoges, tout aussi légitime et démocratique que celui que l'on connaît aujourd'hui pour POCL.

Michel GAILLARD : Merci de le rappeler.

Thomas ALLARY : A l'issue de ce débat, la décision de poursuivre ce projet a été prise, en ayant entendu le public à l'époque. C'est dans ce cadre-là que les études de POCL sont réalisées, celui de la loi et de l'application de cette loi. Néanmoins, nous entendons tout ce qui est dit et ce sont des éléments que nous pourrions faire remonter, en l'occurrence à l'État, mais au-delà, c'est au législateur de décider. Ce que la loi a fait, seule la loi peut le défaire. Ce seront les députés et les sénateurs qui seront interrogés pour éventuellement remettre en cause ce qui a été défini. Il n'est pas question pour RFF de ne pas envisager cette ligne Poitiers-Limoges pour POCL, RFF ne fait pas ce qu'il veut. Dans ses études, il tient compte de ce qui est précisé par le législateur ; c'est son cadre de travail.

Tout cela pour expliquer pourquoi le dossier de POCL, que vous pouvez trouver sur le site, est bâti de cette façon-là, ce qui ne signifie pas que les questionnements que vous avez ne sont pas entendus et ne peuvent pas remonter au niveau concerné le moment venu, c'est le cadre du débat.

Michel GAILLARD : Je confirme que ces questionnements seront partie intégrante du compte rendu et du bilan qu'en fera la CPDP.

Thomas ALLARY : Cela me permet de répondre à une question sur la prise en compte des trafics dans les études, des bénéfiques au-delà de Châteauroux. Vous avez parlé de La Souterraine et de Brive également ;

Olivier BERTRAND : Le Cantal et la Corrèze, c'est blanc sur votre carte.

Thomas ALLARY : La réponse est la même, par nature, les bénéfiques pris en compte sont ceux des villes desservies par le projet.

Dans la salle : Mais pas la Creuse.

Thomas ALLARY : La Creuse n'est pas desservie directement par POCL, ce qui ne signifie pas qu'il n'y aura pas des impacts bénéfiques. Ceci dit, soyons clairs aussi, cela ne changerait rien à l'évaluation socioéconomique du projet.

Prenons un exemple sur La Souterraine, M. Leboeuf de la SNCF disait que l'on pourrait très bien imaginer actuellement des TGV qui vont au-delà de Châteauroux et continuent jusqu'à Limoges, cela signifie qu'ils desservent La Souterraine. Compte tenu du potentiel de trafic que l'on a imaginé, on est dans quelques dizaines de milliers de voyageurs supplémentaires nouveaux, permis par le projet. Prenons une base de 50 000 voyageurs. Je vous rappelle qu'il faut le ramener au gain du projet dans son ensemble entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs annuels. Ces 50 000 voyageurs ne font pas faire pencher la balance d'un côté ou d'un autre, ce ne sont pas eux qui vont rentabiliser le projet. Et inversement, ne pas les mettre n'obère pas la rentabilité du projet.

Dans la salle : Limoges n'a pas été mis.

Michel GAILLARD : On ne parle pas de Limoges là.

Thomas ALLARY : Ceci dit, c'est tout à fait intéressant. Pourquoi le potentiel de Limoges n'est-il pas intégré ? D'ailleurs, il ne pourrait même pas l'être, même si l'on imaginait des TGV au-delà de Châteauroux, parce que, à nouveau et de façon tout à fait légitime, le barreau

Poitiers-Limoges est intégré dans la situation de référence, c'est-à-dire Paris-Limoges en deux heures.

Si l'on fait Paris-Limoges par POCL, l'ordre de grandeur serait de 2 h 30 de temps de parcours, en tout cas plus de deux heures. Le modèle économique montrera que le voyageur préférera passer par Poitiers-Limoges. De toute façon, nous n'aurions pas de voyageurs supplémentaires permis par Limoges.

Donc, on retombe sur la problématique initiale : que se passe-t-il s'il n'y a pas Poitiers-Limoges ? Mais, ce n'est pas la loi.

Une question concernait le changement de matériel roulant sur l'axe POLT. Effectivement, les trains opérés sont des trains d'équilibre du territoire, ce qui signifie que l'autorité organisatrice du service, c'est-à-dire qui décide quels trains roulent, qui les financent ?, c'est l'État aujourd'hui.

En tout cas, RFF n'est pas en mesure de dire aujourd'hui ce qui peut se passer sur le matériel roulant sur POLT. Je ne sais pas si nous avons un représentant de l'État dans la salle qui pourrait le cas échéant répondre.

Une question concernait les tarifs TGV. Effectivement, le tarif du service TGV et donc du billet serait supérieur au tarif des trains qui circulent actuellement sur les destinations que permet POCL. Un projet TGV amène un gain à l'utilisateur, un gain de services en termes de temps de parcours, de confort, de sécurité, etc. tout cela représente un coût, à la fois l'investissement de la ligne, et l'exploitation pour l'opérateur, la SNCF aujourd'hui. Une partie de ce coût supplémentaire est effectivement répercutée sur le prix du billet. Dans les études socioéconomiques, des hypothèses de hausse du prix du billet sont prises en compte par RFF, en s'appuyant sur ce que nous avons pu constater sur d'autres LGV. Pour donner une petite illustration, cela revient à des hypothèses d'augmentation du prix du billet d'environ 2 € par exemple sur Paris-Orléans ou de 9 à 10 € sur un Paris-Clermont.

J'ai entendu parler de l'intérêt général, la rénovation des lignes existantes. Je voulais rebondir sur ce point, d'une part on a bien vu sur les cartes que l'utilisation du réseau existant est extrêmement importante dans le projet POCL. Le projet POCL ne comporte pas que cette ligne à grande vitesse nouvelle, mais comment croiser le réseau existant et l'utiliser au mieux pour desservir les 13 villes. Le projet incorpore les travaux nécessaires sur ces sections de réseaux existants.

Donc, le projet POCL intègre une part importante de rénovation du réseau existant. Nous sommes donc à terme 2025. Dès aujourd'hui, et je voudrais rappeler de façon générale, que RFF a deux missions principales assignées par l'État, la première étant de rénover le réseau existant. C'est la priorité de RFF. Nous sommes engagés aujourd'hui dans le plus grand plan de rénovation du réseau qui n'ait jamais existé, plus de 1000 km de lignes rénovées par an.

Notre deuxième mission consiste à développer le réseau avec par exemple des lignes à grande vitesse. Mais notre priorité, c'est bien la rénovation du réseau existant.

Je me suis peut-être mal exprimé sur Transline. Je n'ai pas remis en cause l'intérêt de Transline, mais simplement précisé que c'était un projet porté par une association ALTRO, que je connais bien et j'échange souvent avec son délégué général, que je vois en face de moi, Michel Caniaux. Ce projet Transline, porté par ALTRO, n'est pas inscrit dans la loi. À ce titre, il n'est pas de nature à être pris en compte par les études de RFF.

Jean PARLEBAS, Maire de Croizant : Je suis un ancien de la SNCF et je me suis occupé personnellement de plusieurs lignes TGV, dès le départ avec M. Robert Geais, où l'on a étudié

la possibilité de mettre la ligne TGV entre les deux voies de l'autoroute A1. On ne savait pas à l'époque si l'on mettrait du Bertin ou du rail.

Revenons ici, il y a de nombreuses interférences entre la ligne POCL et le barreau TGV. On ne peut pas parler de l'un sans parler de l'autre.

Michel GAILLARD : Cher Monsieur, si vous avez des éléments nouveaux à apporter par rapport à ce qui a été dit, je veux bien. Nous avons bien compris que le barreau Poitiers-Limoges posait problème, n'était pas compatible et soulevait de nombreuses questions. C'est parfaitement noté.

Avez-vous d'autres points à souligner ?

Jean PARLEBAS : Je voudrais connaître la position de la SNCF sur ces deux projets. On fait parler les chiffres comme on veut, mais ils sont faux, car on ne compte pas les voyageurs qui viennent du sud de Châteauroux, puisqu'ils sont comptés sur le barreau. Le projet faussé.

La Creuse n'a pas été tellement intéressée par le barreau. Dans ma petite localité je n'en ai jamais entendu parler, sauf exceptionnellement. Peut-être qu'au département on était au courant, mais dans nos campagnes on n'en connaissait pas grand-chose.

Michel LEBOEUF : Je soutiens la position de RFF de faire des études conformes à ce qui a été décidé par le législateur. Si on prend la ville de Limoges, vu qu'elle est desservie en deux heures par le barreau Poitiers-Limoges, le projet POCL étant moins rapide, il ne viendrait pas augmenter le trafic de Limoges. Par contre, si les trains allaient jusqu'à Limoges, le trafic de La Souterraine augmenterait, car dans ce cas, La Souterraine aurait une desserte directe qu'elle n'a pas avec le barreau Poitiers-Limoges. Ceci étant, cela ne changera pas l'ordre de grandeur des avantages du projet, non pas parce que ces marchés sont négligeables, mais parce que, compte tenu de la masse de l'investissement et effectivement des flux concernés, on est plutôt dans une pseudo amélioration de la rentabilité du projet que dans le premier ordre.

Imaginons que le projet Poitiers-Limoges ne soit pas réalisé. Dans ce cas, il faudrait intégrer le trafic de Limoges et du sud de Limoges, comme de Brive, dans le projet. Cela ne ferait pas 1,5 millions de voyageurs en plus, c'est le trafic actuel. Il faut regarder le trafic nouveau, et c'est déjà très différent. Si cette hypothèse est vraie, elle l'est pour le tracé Ouest-Sud, elle est vraie pour le tracé Ouest, elle est vraie pour le tracé Médian et elle est vraie pour le tracé Est. C'est-à-dire que tous les projets remontent à peu près dans les mêmes proportions, et cela ne change pas la relativité des tracés.

Michel GAILLARD : L'heure étant avancée, nous prenons trois questions avant de conclure.

Guillaume BERTRAND, Militant ferroviaire de Limoges : Ce soir, j'avais effectivement envie de parler de l'axe Bordeaux-Lyon, puisque nous sommes à Guéret. Cette gare a été historiquement desservie par le turbotrain. Maintenant, il n'y a plus qu'un aller et retour par jour. Si le POCL a un intérêt pour la Creuse, c'est effectivement pour essayer de revigorer un axe majeur, qui donnerait une véritable dimension européenne au projet POCL.

Depuis le début du débat public, et j'en suis à ma quatrième réunion sur le POCL, je trouve à chaque fois une intervention de réseau ferré de France qui fait un véritable plaidoyer pour le scénario Médian. En fait, dans les tableaux, que ce soit sur les coûts financiers, sur le carbone, on ne retrouve pas toutes les fonctionnalités potentielles qui pourraient être dans le projet. Je ne voudrais pas vivre le psychodrame qui été vécu dans le débat Limoges-Poitiers où il y avait des oppositions virulentes entre pro et anti par des études qui sont excessivement parisiennes-centrées et qui ne prennent pas en compte toutes les potentialités. On a parlé de

Poitiers-Limoges, c'est l'ouverture vers l'Atlantique. Dans le POCL, on retrouve aussi cette thématique de l'ouverture vers l'Atlantique. Sur le barreau Ouest-sud, on ne recherche pas toutes les potentialités.

J'ai apprécié dans les interventions de la tribune ce soir que l'on aborde à plusieurs reprises ce ratio entre fonctionnalités et coûts. Effectivement, les 14 milliards ne se financeront pas obligatoirement d'un seul coup, il y aura un phasage du projet et il faudra donc réfléchir aux axes. Si l'on veut que ce projet se réalise, il faudra à la fois s'appuyer sur les infrastructures nouvelles pour avoir un report modal, mais également sur les lignes classiques améliorées. Il y a plusieurs projets d'électrification, notamment Périgueux-Limoges, Limoges-Saint-Germain-des-Fossés. Ces lignes pourront aussi nourrir le projet POCL. Il faut vraiment étudier en profondeur et voir aussi concrètement dans le temps comment on va arriver à désenclaver ce vaste espace géographique.

Je pense que les projets Limoges-Poitiers et POCL ne sont pas obligatoirement opposables, si on prend toutes les fonctionnalités dans leur ensemble.

Marcel BAYLE, professeur à l'université de Limoges, faculté de droit, membre de la fédération CRI : Vous avez, Monsieur le président, utilisé un argument juridique en réponse aux élus creusois, pour dire que dans la mesure où le Conseil d'État vous interdit de vous autosaisir, en tant que commission du débat public - ce qui est vrai - il ne serait pas possible d'envisager les autres projets. En tant que juriste, je ne suis pas de votre avis. Quand on envisage dans votre commande qui est le POCL, votre devoir me semble-t-il - et je salue les élus creusois qui l'ont parfaitement compris - est d'intégrer la cohérence des politiques de transport dans ce débat public. En tout cas, c'est mon sentiment de juriste, ce n'est pas une auto-saisine de votre part.

Je constate que tout est dans tout, tout est indissociable, il y aurait forcément assèchement de la ligne POLT, en tout cas en tant que ligne de voyageurs, si toutefois le projet Limoges-Poitiers se faisait. Par exemple, j'ai entendu quelqu'un préconiser d'inclure les habitants du Cantal dans le nombre de voyageurs qui pourraient circuler sur le POCL. Mais, ils sont déjà comptés sur la LGV Limoges-Poitiers. C'est un débat qui est faussé à mon avis. Il est facile de dire que le débat sur Limoges-Poitiers a été fait il y a cinq ans. Certes, mais on n'avait pas l'alternative du POCL. Par conséquent, avec votre commande sur le POCL, je vous prie de bien vouloir envisager l'ensemble des projets dans leur cohérence.

On bétonne beaucoup la France. Je crois qu'à un moment donné, il faut se demander dans quelles conditions on réalise aussi bien les autoroutes que les LGV. Je constate, et j'aperçois des représentants de Réseau Ferré de France qui viennent nous voir sur la commune où moi-même je suis élu, Peyrilhac en Haute-Vienne, que la réalisation des projets de LGV est une catastrophe environnementale. Pourquoi ? Nos collines sont détruites et éventrées, nos villages aussi ; sur ma commune, il y a un village éventré. On demande une tranchée couverte et on ne l'a pas. Il faut que vous le sachiez, cela se passera aussi. On nous remblaye nos zones humides, alors pas forcément celles qui sont Natura 2000, mais la nature digne de protection est partout. Elle est chez vous.

Il faut une réalisation de LGV qui soit compatible avec l'environnement humain, l'environnement agricole, l'environnement naturel. Sans quoi, nous serons dans des catastrophes écologiques et aucune ligne à ce moment-là ne serait digne d'intérêt. Toutes les lignes auraient un énorme déficit sur le plan environnemental. Puisque vous parvenez à chiffrer cela, je vous prie peut-être d'envisager davantage d'ouvrages d'art. Oui, cela coûte cher.

Quand vous faites un tunnel sous une montagne, vous n'impactez pas l'environnement ; quand vous faites un viaduc sur une vallée, vous ne la remblayez pas, et vous n'avez pas un préjudice environnemental, tel que celui qu'on nous propose.

Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil régional Auvergne, en charge des transports : Je n'avais pas trop prévu d'intervenir ici. Non seulement je me réjouis de la position prise, car la région Auvergne est bien sûre aussi très attentive et fait la promotion de cet axe Est-Ouest. Je ne suis pas surpris par l'attitude des élus creusois, et des Creusois d'une manière générale, en ce qui concerne l'aménagement du territoire. J'ai moi-même vécu 10 ans à La Souterraine, et je sais ce que c'est sur ce territoire que de se mobiliser et de se battre pour exister et pour le développement des services publics, tant utiles à nos populations.

Nous avons déjà entendu dans d'autres lieux et dans d'autres réunions qu'il était nécessaire de globaliser la question du POCL et d'aborder l'ensemble des problèmes qui y sont liés, que ce soit sur le POLT, sur les transversales Est-Ouest. J'entends bien ce qu'est la commande, mais quand on va débattre dans quelques années du projet, porté par ALTRO aujourd'hui, on nous rétorquera que l'on aurait pu en parler lors du projet POCL, il y a cinq ou dix ans. On a besoin aujourd'hui de globaliser les choses pour différentes raisons. J'entendais parler tout à l'heure de la question du financement, on va demander aux collectivités territoriales de financer des projets qui seront mis bout-à-bout sans avoir une vision globale. Ce n'est absolument pas acceptable. Je sais que vous allez retranscrire ce que l'on dit, donc rajoutez le. C'est quelque chose qui est absolument indispensable, le législateur et l'État ne peuvent pas continuer à utiliser l'argent public ainsi en mettant les choses bout-à-bout, sans avoir une vision globale.

Concernant le financement, j'ai entendu tout à l'heure le représentant de la SNCF dire que cela allait coûter cher. Je ne fais pas partie de celles et de ceux qui se résignent. Il y a aujourd'hui des cadeaux fiscaux énormes qui sont faits dans le pays. On peut faire 3 LGV POCL avec les 50 milliards d'euros qui ont été donnés aux grands patrons du CAC 40 en exonération fiscale. Donc, je crois que si l'on veut trouver l'argent, on peut le trouver.

Enfin, si vous permettez, je voudrais aborder un dernier point, en parlant d'utilisation de l'argent public, sur ce projet et en particulier sur le scénario Ouest-Sud, on va commencer à ouvrir un barreau à partir de Lyon sur la façade Atlantique. Ce projet Est-Ouest coûte cher, car on va commencer à financer une ouverture sur la façade Atlantique, ce que j'appelle de Lyon à gare nouvelle cœur d'Auvergne. Donc, je crois qu'il faudrait donner l'ensemble des éléments et expliquer aux gens qu'en effet celui-ci coûte plus cher, car on est déjà en train d'investir sur quelque chose qui est incontournable : c'est l'ouverture de l'Europe de l'Est vers la façade Atlantique.

Olivier BERTRAND : Je voudrais être sûr que le calcul de pseudo rentabilité de ce projet ait bien intégré la totalité des possibilités en termes de passagers liés à la particularité du trajet qui est pris sur le Sud-Ouest.

Il faut effectivement que dans le calcul du nombre de passagers la Creuse soit intégrée, le nord du Cantal, la Corrèze Est. En fait, on n'est pas dans un trajet normal, on désenclave une partie de la France qui n'a en fait pas le choix.

Si on prend l'avion à Clermont-Ferrand, il n'y a pas de ligne low-cost quasiment. Tous ceux qui actuellement prennent l'avion se précipiteront sur le TGV, car voyager par avion à partir de Clermont-Ferrand revient terriblement cher.

Il n'y a pas non plus d'immenses possibilités en termes de route si l'on veut voyager. On est quand même assez loin de Paris et d'un certain nombre d'autres métropoles. Donc, l'ouverture de cette ligne et le raccourcissement des trajets à partir de Montluçon, de Clermont-Ferrand va drainer un nombre de passagers, qui ne sont pas uniquement dans la périphérie de ces villes, mais qui iront beaucoup plus loin. C'est le Cher, c'est la Creuse, le Cantal Nord, la Corrèze Est. Il faut vraiment tout intégrer, car ce sont des gens qui vont aller prendre le train. Dans les critères de calcul, on ne s'arrête peut-être pas à ces territoires, et on biaise complètement le système de calcul de la rentabilité de la ligne.

Michel GAILLARD : Cette remarque a été faite à plusieurs reprises

Olivier BERTRAND : Oui, mais je pense que c'est un point très important. Ce n'est pas un trajet comme le Paris-Lyon classique, ou de toute manière on a une flopée d'autoroutes, une flopée d'aéroports, on peut rejoindre facilement les aéroports avec de nombreuses lignes low-cost. Nous sommes dans une zone assez pauvre en termes d'infrastructures. Forcément cela joue sur le drainage périphérique de tous les secteurs qui sont autour.

Renée NICOUX : En février dernier, j'avais posé une question au ministre concernant le Schéma National des Infrastructures de Transport et il m'avait répondu justement à propos du POCL que ce serait l'occasion de nous exprimer sur le prolongement de la ligne vers Limoges via Châteauroux.

Michel GAILLARD : Qu'est-ce qui serait l'occasion ?

Renée NICOUX : Le débat public.

Michel GAILLARD : Ce que disait M. Pinton tout à l'heure.

Renée NICOUX : J'ai bien compris que Limoges était exclue de cette étude du fait du barreau. Mais, qu'en est-il de La Souterraine ? Sur l'étude, on voit que tout s'arrête à Châteauroux. Est-ce à dire qu'entre Châteauroux et Limoges, il n'y aura plus rien, et que la ligne va tomber en désuétude ? On peut se poser la question : pourquoi n'y aurait-il pas une étude prolongée jusqu'à La Souterraine pour prendre en compte la Creuse qui, il est évident, pour les usagers creusois, n'iront pas à Limoges prendre le train à grande vitesse. Cela a été dit lors du débat public pour le barreau, que les Creusois n'iraient pas prendre cette ligne à grande vitesse à Limoges dans la mesure où cela rallongerait le trajet et qu'il serait beaucoup plus cher. Notre intérêt est La Souterraine par rapport à Châteauroux. Donc, faites en sorte que le rallongement Châteauroux-La Souterraine soit pris en compte dans l'étude.

Thomas ALLARY : Très vite, car cela va tourner autour des mêmes problématiques des études de trafic, je voulais confirmer qu'un maximum de trafics concernés par l'ensemble de la zone ont été pris en compte. On peut le retrouver dans les études disponibles sur le site de la commission où l'on voit que l'ensemble des territoires, qui vont au-delà des seules villes desservies, est pris en compte

Je vous confirme qu'à ce stade une prolongation de desserte au sud de Châteauroux n'a pas été prise en compte, puisqu'il n'y avait pas de problématique infrastructure. Ceci dit, vous évoquez une étude et c'est effectivement quelque chose que l'on peut essayer de mettre en complément dans le cadre du débat public le plus possible, sachant que cela ne relève pas en soi du projet mais d'une décision d'opérateurs, la SNCF à l'horizon 2025. Ceci dit, on peut en faire la simulation pour voir le potentiel derrière. Cela ne changera pas la comparaison des potentiels trafics de chaque scénario. On sera dans le second ordre de grandeur. Pour avoir un chiffre, c'est quelque chose qui peut être envisageable d'ici la fin du débat.

Sur la problématique des études en général, je voudrais revenir sur le fait que vous pensez que toutes les fonctionnalités, toutes les destinations n'étaient pas forcément prises en compte dans les études de trafic. Comme je l'ai fait hier à Bourges, je confirme que toutes les relations permises par le projet POCL sont prises en compte dans les études de trafic, y compris les relations Est-Ouest, les relations Lyon-Nantes en particulier qui gagnent un temps de parcours assez important. Tout cela est pris en compte. C'est dans les études de trafics qui sont disponibles sur le site. La question a été posée hier et j'ai déjà répondu, je vous invite vraiment à les lire pour que vous en soyez certains, mais je ne peux pas faire autre chose que les mettre à disposition du public. C'est vraiment quelque chose qui est intégré. L'ensemble des fonctionnalités Nord-Sud et Est-Ouest sont bien intégrées dans les chiffres de trafic de POCL, quel que soit le scénario.

Michel GAILLARD : Je ne vais pas me livrer à une synthèse de la réunion, je le dis à chaque fois, car nous mettrons dans quatre à cinq jours un compte rendu synthétique de cette rencontre où vous retrouverez l'essentiel des échanges qui ont eu lieu.

Je voudrais réaffirmer que tout ce que nous avons entendu ce soir, et c'était bien l'objectif de l'audition, sur l'importance de la ligne POLT pour la Creuse, sur le questionnement concernant le barreau Poitiers-Limoges, tout ceci sera bien repris dans le compte rendu. Tout ceci sera bien porté à la connaissance du maître d'ouvrage et des autorités qui ont connaissance bien sûr du compte rendu et du bilan du président de la Commission nationale.

S'il y a des décisions à prendre, des suites à donner, des mises en cohérence à faire, pour reprendre une formule qui a été exprimée, lors de la réflexion sur tout ce qui aura été entendu, le moment viendra d'intégrer ou pas ces problématiques.

Je le répète, la commission nationale a été saisie d'un dossier dont les objectifs sont clairs, dont les caractéristiques sont claires. On peut les discuter, notamment l'opportunité, c'est-à-dire les objectifs évoqués par M. Allary : mettre Clermont-Ferrand à deux heures, relier les villes du centre de la France, doubler Paris-Lyon ; tout cela est discutable et mis en débat, mais ce n'est que cela. Nous n'avons pas d'autres dossiers dans les poches à mettre en discussion.

Ce que vous avez dit a bien été entendu et fera bien partie du bilan du débat public.

En tout cas, je vous remercie beaucoup pour vos contributions. Merci à tous.