

DEBAT PUBLIC

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

**Réunion de proximité**

**Montluçon, le 23 novembre 2011**

**Commission Particulière du Débat Public**

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

**Maîtrise d'ouvrage**

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

**Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :** Bonsoir à tous. C'est donc notre 13<sup>e</sup> réunion de ce débat public et, comme il est de tradition dans nos rencontres publiques, le maire de la ville qui nous accueille prononce, justement, quelques mots d'accueil.

**Daniel DUGLERY, maire de Montluçon :** Monsieur le Président, vous m'avez recommandé à de nombreuses reprises d'être bref, donc je serai bref. Je suis très heureux, au nom de l'ensemble des élus du bassin montluçonnais, mais également du département et de la région, puisqu'il y a de nombreux conseillers régionaux dans la salle, d'accueillir la Commission nationale du débat public. Monsieur le président, je vous avais dit à Montluçon, qu'il y aurait du monde. Vous pouvez constater que les Montluçonnais se sont mobilisés largement à l'occasion de ce débat public.

Ce qui est remarquable également, c'est que nous avons des élus de toutes les agglomérations, presque toutes. Il n'y a pas de Lyonnais aujourd'hui, mais c'est simplement parce que c'est le congrès des maires, sinon ils seraient parmi nous. Il y a toutefois des représentants d'Orléans, des représentants de Clermont-Ferrand, nos amis de Moulins, Vichy, et il ne faut pas que j'en oublie, donc les villes essentielles intéressées par la ligne POCL, c'est-à-dire Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, sont bien présentes aujourd'hui, parce que nous avons conscience que ce débat est un débat extrêmement important pour nos territoires, pour l'Auvergne, pour le Bourbonnais et singulièrement pour Montluçon, car nous sommes les maltraités, depuis des décennies, par la SNCF, mais j'y reviendrai tout à l'heure à l'occasion du débat. Vous m'avez demandé d'être bref, je serai bref. Je voudrais simplement vous remercier toutes et tous de vous être mobilisés ce soir pour participer à ce débat, ô combien important pour l'avenir de notre département et de notre région. Merci.

*(Applaudissements)*

Présentation du débat public

**Michel GAILLARD** : Merci. Je voudrais commencer par faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public, ce qu'est la Commission nationale du débat public et pourquoi nous sommes réunis ce soir.

Le débat public est une procédure de consultation de débat, un processus où l'on donne la parole au public pour qu'il questionne un maître d'ouvrage sur son projet, pour qu'il donne son avis sur un projet. Tout ceci se trouve dans le Code de l'environnement. Ce sont des lois successives qui ont régulé, défini, formaté les règles du débat public. La Commission nationale du débat public, qui est chargée de mettre en œuvre ces débats publics, a été créée en 1995 par une loi dite loi Barnier sur la protection de l'environnement, donc, la Commission nationale a maintenant quelques années d'expérience.

### Pourquoi ce débat public sur le projet POCL ?

L'objectif du débat public est la traduction d'un droit qui a été reconnu à nos concitoyens, un droit d'être informés et un droit de participer aux décisions en ce qui concerne les grands projets qui ont un impact sur leur vie actuelle et future. C'est un droit reconnu et qui a été traduit dans nos lois. La première, celle de 1995, a créé la Commission nationale du débat public, qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002 et qui est chargée de veiller à l'exercice de ce droit et à son organisation.

Tout d'abord, une précision importante, le débat public intervient en amont des projets, à un moment de la vie du projet où celui-ci est amendable. Parfois, certains s'interrogent : à quoi sert le débat public ? Je peux vous assurer qu'il sert énormément. Nous n'avons jamais vu un projet sortir d'un débat public sans être amendé. Nous ne l'avons jamais vu, nous avons même vu des projets annulés suite à des débats publics.

L'autre considération est que le débat public a trois objectifs clés. Le premier est de poser la question au public sur l'opportunité du projet. Est-il opportun ? Avons-nous raison de le faire ? La deuxième question porte sur les caractéristiques de ce projet. Vous verrez dans la présentation qui vous sera faite, c'est le choix du tracé par exemple, typiquement, c'est la question de la caractéristique. C'est aussi la question des services offerts, la desserte, le trafic, les horaires. Toutes ces questions sont bien mises en débat à l'occasion de ces débats publics.

Le débat public sur POCL en coût d'investissement, ses impacts sur l'environnement, ses impacts sur l'économie régionale, il était évident que tous les critères prévus par la loi pour qu'il y ait débat public étaient réunis dans ce projet. La décision a été prise de le mettre en débat public et ceci explique que notre Commission a été mise en place pour l'organiser, le préparer et, aujourd'hui, l'animer.

### Les principes du débat public

L'ouverture à tous : vu le nombre de participants ce soir, nous voyons bien que le but est atteint, c'est ouvert à tous et tout le monde peut participer. Particulièrement dans ce débat, d'ailleurs, il y a une large participation du public.

La transparence : c'est un point important. Tous les éléments du dossier sont sur la table, rien n'est caché. Nous pouvons en discuter, nous pouvons le contester, mais rien n'est caché au public sur les dossiers que nous mettons en débat.

L'équivalence : ce principe d'équivalence est que, dans cette salle, tout le monde est égal. C'est cela, le débat public, la voix de toute personne dans la salle équivaut à celle de son voisin, il n'existe pas de hiérarchie dans le public. C'est le principe clé du débat public.

L'argumentation : c'est un principe souvent difficile à atteindre. Moralement, quand on dit « je suis pour » ou « je suis contre », on doit expliquer pourquoi, sinon, cela n'a pas beaucoup de valeur.

### Le rôle de la Commission

Le débat est animé par une Commission, avec, ce soir :

- Olivier Klein
- Marie-Françoise Sévrain
- Bruno de Trémiolles

et moi-même, donc une Commission composée de sept membres, appuyée par un secrétariat général, avec Frédéric Cochet. Depuis le mois de mars, cette Commission prépare le débat. Sa mission est d'identifier la bonne organisation de ce débat, mettre en place les moyens de communication sur un projet particulièrement délicat de ce point de vue, étant données son étendue et son importance : 5 régions administratives, 16 départements. Donc, informer le public était un peu une gageure. Je dois dire que les élus, les collectivités et la presse ont largement contribué à la diffusion de l'information sur ce débat public, ce qui explique une large part de succès que nous connaissons depuis le début dans ce débat public.

Le maître d'ouvrage est représenté par :

- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Études à RFF.

Ce maître d'ouvrage a un rôle-clé : il a préparé le dossier mis en débat, il aura à répondre à vos questions et vos arguments et aura à prendre une décision le moment venu, nous y reviendrons tout à l'heure.

### L'information du public

La réunion publique est le moyen fondamental de participer au débat public. Assister aux réunions, c'est le moyen tout à fait important.

Deux autres outils sur lesquels je voudrais insister sont le site Internet de la Commission, qui vous permet de poser vos questions, déposer vos avis, etc., sur ce dossier. Je vous donnerai quelques chiffres tout à l'heure, mais c'est de loin l'outil qui récolte le plus de questions et le plus d'avis.

Puis, le cahier d'acteurs, un outil mis à la disposition des institutionnels, associations, Chambres de commerce, collectivités, pour formater leur point de vue et l'inscrire dans le marbre. Ce cahier d'acteurs est public et versé aux débats. Vous en avez un certain nombre d'exemplaires à l'entrée.

### Comment participer à un débat public ?

La participation au débat, j'en ai parlé.

### Trois types de réunions publiques :

Des réunions de proximité, comme celle de ce soir : nous allons exposer l'ensemble du projet, sur lequel vous pourrez intervenir, avec un zoom sur Montluçon et son territoire ;

Des réunions thématiques : nous en avons une demain à Orléans sur le financement. Ce sont des réunions consacrées à un thème particulier du dossier, du projet.

Des auditions publiques : il y en a eu deux.

Vous voyez ici les réunions thématiques : à Moulins, très récemment, la question du choix de la vitesse ; demain, à Orléans, le financement ; à Bourges, prochainement, l'environnement ; à Clermont, l'aménagement du territoire. A chaque fois, c'était l'occasion d'aller plus au fond d'une question concernant ce projet. Il y en aura huit.

En tout, 27 réunions.

Pour cette réunion de ce soir, après mon propos de présentation du débat public, je passerai la parole à RFF qui présentera le dossier, puis nous aurons le débat avec Bruno de Trémiolles qui en sera l'animateur.

### Règles du débat public

Nous essayons de limiter ces interventions à trois minutes. Vous êtes nombreux et si nous voulons qu'un maximum de personnes puisse intervenir, merci d'éviter les déclarations qui durent cinq ou six minutes. Croyez-moi, cela fait la différence.

Vous avez par ailleurs, sur vos sièges, des petits papiers pour poser des questions par écrit. Tout le monde n'aime pas prendre un micro mais, par contre, vous pouvez vouloir poser une question, donner un avis. Nous vous fournissons un petit document que vous avez sur les sièges, pour poser vos questions.

On ne prend pas la parole sans avoir le micro et on se présente, puisque je rappelle que ces réunions publiques donnent lieu à un compte rendu de la réunion et à un verbatim, donc il vaut mieux savoir qui a dit quoi dans le verbatim, puisqu'il sera sur notre site.

La suite du débat public en deux mots : notre débat sera clos fin janvier. Fin mars au plus tard, nous publierons le compte rendu de ce débat, qui sera une image fidèle, je l'espère, de ce qu'auront été les échanges. Le président de la Commission nationale publiera un bilan, puis RFF, le maître d'ouvrage, aura trois mois pour prendre sa décision et la rendre publique.

Voilà. Je rappelle, point important, la Commission nationale du débat public, qui organise les débats publics et les anime, ne se prononce pas sur le fond. N'attendez pas de la Commission nationale du débat public qu'elle fasse un choix de tracé. Ce n'est pas son rôle, il faut être tout à fait clair là-dessus. Cela relève de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Sur cette présentation, y a-t-il des interrogations, des doutes ? Je ne vois pas de mains qui se lèvent. Monsieur Allary, je vous passe la parole.

*(Applaudissements)*

**Thomas ALLARY (RFF) :** Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour présenter le projet est vous rappeler que c'est un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement. L'État a demandé à RFF de réaliser des études avec quatre objectifs à remplir :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Faire Paris-Clermont en 2 heures, sachant qu'aujourd'hui, nous sommes à 3 heures dans le meilleur des cas ;

- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs constituent le premier pilier du projet. La desserte ferroviaire à grande vitesse du Centre de la France, région Centre, région Auvergne, Ouest de la région Bourgogne, tout ce grand secteur n'étant pas desservi, malgré les autres projets du Grenelle, par la grande vitesse ferroviaire.

Quatrième objectif, et c'est le deuxième pilier du projet :

- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon. Cette ligne est dès aujourd'hui à saturation, avec des problèmes de régularité assez importants. Des mesures d'exploitation permettront d'absorber la croissance du trafic pendant une quinzaine d'années mais, à l'horizon 2025, nous n'avons pas d'autre choix que de doubler cette ligne pour pouvoir écouler le trafic sur cette ligne.

L'idée de POCL est bien de rassembler ces deux piliers en un seul projet, donc cumuler les avantages et mutualiser les coûts.

#### Quel projet est proposé au débat ?

À partir de là, RFF a réalisé des études avec ses partenaires, l'État et les cinq régions concernées, et quatre grands scénarios, qui répondent tous à tous les objectifs que nous venons de voir, ont été élaborés : les scénarios Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise qui sont identiques. Ce sont des points relativement compliqués. Chaque fois, nous sommes dans des nœuds très compliqués, mais ce n'est pas discriminant entre les scénarios.

Trois des scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, présentent deux variantes d'arrivée possible sur Lyon, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas-là la ligne entre Mâcon et Lyon, en construisant une deuxième ligne à grande vitesse entre Mâcon et Lyon. Evidemment, si un de ces trois scénarios est retenu, une seule des variantes sera réalisée. Un choix est à faire ici.

Trois options sont proposées au débat, chaque option étant un élément qui, aujourd'hui, ne fait pas consensus entre son coût et ses avantages et le débat sera là pour peser ses pour et ses contre et voir si nous maintenons, dans la suite du projet, ces éléments :

- une gare nouvelle TGV à Orly sous l'aéroport ;
- la desserte TGV de Saint-Étienne via Roanne, donc sans passer par Lyon, en électrifiant Roanne-Saint-Étienne ;
- un raccordement direct à Lyon-Perrache, pour rentrer dans Lyon directement à Lyon-Perrache, sans passer, comme c'est nécessaire aujourd'hui, par Lyon Part-Dieu.

Pour vous présenter ces quatre scénarios, nous allons déjà essayer de vous montrer quels services ils peuvent apporter et les bénéfices que les territoires concernés pourraient en tirer.

Dans un deuxième temps, nous regarderons l'infrastructure en elle-même, en l'occurrence plutôt ce qu'elle coûte en impact financier, en impact environnemental, par exemple. Dans un dernier temps, nous analyserons globalement la faisabilité de ce projet assez conséquent en termes de taille.

Premier point, comment vont fonctionner les différents scénarios ? Le premier point à comprendre est que chacun de ces scénarios ne peut pas desservir avec une seule ligne l'ensemble des villes que vous voyez citées sur la carte, les 13 villes qui seront desservies par TGV grâce au projet. Nous ne pouvons évidemment pas faire une ligne qui serpente et va dans chacune de ces villes. L'idée est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu des territoires et que les TGV utilisent à la fois la ligne à grande vitesse et le réseau existant pour aller desservir chacune de ces villes.

Si nous regardons par exemple Paris-Clermont dans le scénario Ouest-Sud, nous voyons que le TGV utilise le trait bleu, la ligne à grande vitesse, puis, au Nord de Vichy, il utilise le réseau existant et rejoint Clermont-Ferrand par le réseau existant à vitesse normale. C'est bien le TGV qui va changer de ligne, ce n'est pas le voyageur qui va changer de train. Ce n'est pas un trajet avec correspondance, c'est bien un trajet direct, mais avec utilisation de réseaux différents.

Nous venons de le voir pour Clermont. Pour Montluçon, puisque nous sommes à Montluçon, c'est exactement le même principe avec depuis Paris un TGV qui emprunte la ligne à grande vitesse et qui, en l'occurrence, entre Bourges et Montluçon, retrouve la ligne existante que nous connaissons en ce moment entre Bourges et Montluçon et arrive à Montluçon en gare Centre.

C'était le principe de l'infrastructure, comment cela fonctionne. De la même façon que la ligne ne peut pas passer dans les 13 villes, aucun TGV ne va pouvoir desservir les 13 villes l'une après l'autre. Dans ce cas-là, cela voudrait dire qu'il rentre dans une ville, puis fait demi-tour et repart, etc. Evidemment, nous ne pourrions jamais assurer Paris-Lyon en deux heures, comme cela doit être le cas pour faire aussi bien que sur la ligne actuelle.

Pour résoudre ce problème, plusieurs types de TGV vont circuler sur la ligne. C'est ce que nous avons essayé de schématiser dans ce que nous appelons des schémas de dessertes, tels que nous avons construits en hypothèses dans le cadre du débat. C'est ce que vous avez sur les synthèses que vous pouvez retrouver à l'entrée de la salle et que vous avez peut-être prises.

Le premier type de train qui pourrait circuler sur le scénario Ouest-Sud : un train Paris-Orléans-Blois. Par exemple, ce premier type de train, cette première mission, ne desservirait que ces trois villes. Quelqu'un qui habite à Blois ne va pas à Lyon par ce train-là. Nous voyons par exemple que ce n'est pas le train qui fait Paris-Lyon qui va aller à Blois, c'est le premier exemple. Nous verrons sur d'autres comment tout cela fonctionne.

Deuxième exemple, en rouge : le train qui irait à Châteauroux, un TGV qui pourrait s'arrêter à Orléans, Vierzon, puis Châteauroux, et nous voyons celui qui nous intéresse ici, depuis Paris, le Paris-Montluçon qui pourrait s'arrêter à Orléans, à Bourges et à Montluçon. Nous voyons dans cet exemple, à nouveau, que ce n'est pas ce TGV qui irait à Lyon. Nous verrons après, depuis Montluçon, comment nous pourrions aller à Lyon grâce au projet.

Exactement le même principe pour Clermont-Ferrand, nous voyons en vert un TGV qui pourrait desservir Paris, Orléans, Bourges, une gare nouvelle à Vichy-Moulins, Vichy, puis Clermont-Ferrand. À nouveau, nous voyons que ce n'est toujours pas le train qui va à Lyon. Là, par contre, nous voyons arriver un train qui part de Paris et qui va à Lyon. Regardons-le d'un peu plus près, parce qu'aujourd'hui, ceux qui sont sur la ligne existante Paris-Lyon marquent au maximum un seul arrêt, soit au Creusot, soit à Mâcon TGV. Pour assurer le même temps de parcours, les mêmes possibilités sur la ligne nouvelle, sur Paris-Lyon, nous ne pouvons faire qu'un seul arrêt également. Dans les hypothèses de dessertes, cet arrêt a été localisé, en tout cas pour les scénarios Ouest-Sud, à Roanne, ce qui veut dire qu'il ne s'arrête

pas dans les villes précédentes, il ne s'arrête pas à Orléans, pas à Bourges, pas à Vichy-Moulins. Nous ne voyons pas les petits points en orange qui s'éclairent.

Donc, comment irons-nous à Lyon ? Nous irons encore avec d'autres trains. Nous allons en voir un premier ici, par exemple, celui qui fait Clermont-Lyon. Nous voyons que c'est un TGV qui part de Clermont, qui prend le réseau existant, puis qui emprunte la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon.

Dans le scénario Ouest-Sud, la desserte de Nevers et de Moulins : par construction, la ligne à grande vitesse s'éloigne de ces villes et ne permet pas de les desservir par les TGV qui iraient à Montluçon ou à Clermont, par exemple. Donc, nous devons faire des trains spéciaux qui s'arrêteraient peut-être à Orléans, à Bourges, puis qui iraient à Nevers et à Moulins, en l'occurrence en cul-de-sac.

Voilà un train intéressant qui va à Lyon, mais il ne vient pas de Paris. Nous voyons qu'en fait, c'est un train province-province. C'est le train, qui peut venir de Lille ou de Roissy, qui contourne Paris, puis qui va jusqu'à Lyon. Il n'a pas d'objectif de temps de parcours. L'idée est qu'il irrigue bien le territoire. Il peut donc s'arrêter à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins, à Roanne. Typiquement, si nous voulons aller de Montluçon à Lyon, nous voyons que c'est ce type de train qu'il faudra emprunter, en l'occurrence avec une correspondance à Bourges.

Deuxième exemple, le train, un TGV, qui pourrait faire le trajet Tours-Lyon, puisque les relations Est-Ouest sont aussi améliorées par le projet. Donc, nous avons des trains entre Tours ou Nantes et Lyon, qui pourraient emprunter la ligne à partir de Vierzon ou de Bourges. Là aussi, ces TGV pourraient être empruntés, par correspondance par exemple, par les Montluçonnais pour aller à Vichy, à Roanne, à Lyon, etc.

Voilà comment fonctionne le type de schéma, que vous voyez ici complet, que vous avez sur vos synthèses et comment nous devons les lire, pour bien comprendre que ce n'est pas le même TGV qui va pouvoir desservir toutes les villes en même temps.

Nous allons le faire un peu plus rapidement sur les autres scénarios, parce que les principes sont les mêmes.

Dans le scénario Ouest, nous pouvons par exemple regarder Paris-Clermont, pour voir que c'est exactement le même principe tout à l'heure, avec un TGV qui utilise la ligne jusqu'entre Nevers et Moulins, en l'occurrence, puis le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. Le raccordement au réseau existant n'est pas au même endroit, mais le principe est exactement le même. Paris-Montluçon, c'est pareil, sauf que le raccordement n'est pas au même endroit, il est vers Bourges au lieu d'être entre Bourges et Montluçon dans le scénario précédent.

Je ne redécompose pas le schéma de desserte qui va avec, mais ce sont les mêmes principes, avec des trains qui peuvent être parfois un peu différents puisque, quand la ligne ne passe pas au même endroit, nous n'avons pas forcément les mêmes dessertes. Il faut savoir que l'idée du schéma de desserte qui a été travaillée est de maximiser le nombre de trains pour chaque ville. C'était cela, le but de cet exercice.

Le troisième scénario est le scénario Médian. Celui-ci passe à l'Est de la Sologne. Pour desservir Orléans et Bourges, il a deux barreaux à grande vitesse, que nous voyons avec les flèches vertes épaisses, qui relient ces deux villes. Pour aller à Clermont-Ferrand, cela ne change rien, nous sommes toujours sur un tracé qui emprunte la ligne principale, puis le réseau existant. Par contre, nous allons justement voir l'utilisation pour Montluçon du barreau à grande vitesse qui va vers Bourges. Dans ce cas, le TGV emprunte la ligne à grande vitesse, prend ce barreau, va à Bourges à grande vitesse puis, à partir de Bourges, il utilise le réseau existant pour aller jusqu'à Montluçon. Le schéma de desserte, à nouveau, nous

pourrons y revenir le moment venu si nécessaire, nous ne le redécomposons pas, sachant que pour Montluçon, nous sommes toujours un peu dans les mêmes choses.

Le scénario Est, même principe, sauf que là, nous allons encore plus à l'Est, pour rester toujours du même côté de la Loire. Pour Paris-Clermont, nous retrouvons les mêmes idées et, pour Montluçon, exactement le même principe, sauf que compte tenu du tracé physique, cela fait un trajet qui commence à être un peu compliqué.

Nous retrouvons le schéma de dessertes pour le scénario Ouest.

Qu'est-ce que tout cela permet d'attendre en termes de fréquence, donc de nombre de trains possibles, et en termes de temps de parcours ?

En termes d'hypothèse de fréquence, pour Montluçon, nous voyons que sur Paris, nous pourrions maintenir, voire améliorer légèrement la fréquence actuelle, avec trois allers-retours quotidiens sur Paris. Sur Bourges, nous avons les mêmes. En termes de correspondance, en allant chercher des correspondances à Bourges, nous avons de nouvelles destinations qui pourraient être offertes, en nombre important et en TGV, vers Lyon puis Marseille, vers le Nord, Roissy et Lille et vers l'Ouest, vers Tours et Nantes. Je vous laisse regarder les hypothèses détaillées pour chacun des scénarios, en termes de temps de parcours et en termes de temps théoriques sans arrêt. Ce sont ces temps que nous comparons techniquement à ce stade du projet. Il faudra y ajouter les arrêts quand la desserte définitive sera décidée par les opérateurs, dont la SNCF, le moment venu.

Sur le trajet Montluçon-Paris, nous avons donc une amélioration par rapport à l'existant qui est particulièrement importante, puisque le temps – le temps théorique sans arrêt – actuel est de 2 h 50. Nous voyons que, même dans le scénario Est, nous sommes à 2 h 15, donc avec une amélioration du temps de parcours relativement importante.

Par contre, nous voyons aussi que le scénario Ouest-Sud, par construction, rapproche énormément la ligne à grande vitesse de Montluçon et permet de gagner beaucoup de temps. Nous sommes sur un temps de parcours nettement plus intéressant.

Je veux bien revenir sur la diapositive précédente pour évoquer les destinations nouvelles, même avec correspondance, vers Roissy et via Lille, puisque nous aurions des temps de trajet tout à fait acceptables et qui permettent vraiment d'envisager ces déplacements de façon nouvelle par rapport à ce qui existe aujourd'hui, et les temps vers Lyon Part-Dieu, dont nous voyons que, là aussi, ils seraient assez nettement améliorés.

Nous l'avons vu pour Montluçon, mais ces améliorations de fréquence de temps de parcours, nous les retrouvons pour la grande majorité sinon la quasi-totalité des villes du territoire que nous voyions tout à l'heure sur la carte. Nous répondons bien au premier pilier : améliorer l'accessibilité des villes du Centre de la France. Nous voyons aussi que nous répondons au deuxième pilier, puisque tous les scénarios construits permettent de désaturer la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon. Nous l'avons symbolisée par la flèche jaune, avec des trains qui pourraient être reportés de la ligne existante sur la ligne nouvelle, et cela dans tous les scénarios, avec un gain de régularité pour les usagers de la ligne nouvelle, puisqu'il y aura moins de trains sur cette ligne, mais aussi pour les usagers de la ligne existante. Cette ligne aura aussi moins de trains, et cela permettra de faciliter l'exploitation et de limiter les causes d'irrégularité.

En plus, dans les scénarios Médian et Est, nous avons un gain de temps de parcours de 10 mn sur Paris-Lyon, dues à la longueur de trajet qui est plus courte, avec à la clé un trafic complémentaire, en particulier sur Paris Sud-Est, Paris-Marseille, avec du report modal depuis le mode aérien.



Nous avons donc vu ce que le projet apportait. Evidemment, un projet qui apporte autant aura des coûts. C'est ce que nous allons regarder maintenant et nous allons commencer par le coût environnemental.

Comment avons-nous travaillé sur ce sujet ? Vous voyez ici l'ensemble de la grande zone d'étude qui a été considérée. Sur cette grande zone territoriale, nous avons recensé l'ensemble des zones sensibles environnementales au sens large, à savoir, le milieu humain, comme par exemple les zones urbaines denses que nous voyons en jaune, ce sont donc toutes les villes concernées sur le territoire ; le milieu physique, cela peut être le relief ou les grands cours d'eau, nous avons symbolisé par exemple les grands cours d'eau sur la carte, en bleu ; et puis, c'est l'ensemble des milieux naturels, donc les zones naturelles les plus sensibles. Nous voyons la grande tache de la Sologne au milieu, la zone Natura 2000 du Clunisois, la forêt de Fontainebleau en région parisienne, etc.

Ce que nous voyons sur cette carte, avec le nombre de zones sensibles recensées, c'est qu'aucun des scénarios construits ne pourra éviter l'ensemble de ces zones sensibles. Autrement dit, chacun des scénarios va croiser certaines de ces zones sensibles. À ce stade, les scénarios ne sont pas des tracés précis, nous ne sommes pas du tout au stade de tracés techniques, nous sommes sur des grandes bandes de 10 km de large, donc nous ne savons pas définir l'impact précis qu'il y aura sur un endroit particulier. Nous savons évaluer, de façon large, le risque d'impacts qu'il y aurait en passant dans tel ou tel secteur. C'est ce que nous avons identifié avec les expertises environnementales et ce que nous essayons de synthétiser dans ce tableau, qui montre que tous les scénarios ont des risques d'impact importants sur l'environnement. Un projet de cette taille croise énormément de zones sensibles.

Nous notons que Ouest et Ouest-Sud sont pénalisés dans ce domaine, sur le milieu humain en particulier, du fait de la traversée d'Orléans qui présente un secteur bâti très dense et la traversée du Val de Loire qui, dans ce secteur, est classé au patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco. Puis, aussi, en termes de milieux naturels, avec la traversée de la Sologne qui est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et qui serait traversée par le projet sur 70 km.

Le deuxième type de coût est le coût financier. Il est considérable sur ce projet, puisque nous sommes entre 12,2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios. C'est une somme énorme. C'est aussi le moment de mentionner que cette estimation inclut tous les travaux éventuellement nécessaires sur le réseau existant, puisque nous avons vu que les TGV utiliseraient beaucoup le réseau existant. Typiquement, entre Bourges et Montluçon, pour faire circuler un TGV, il faut électrifier la ligne, puisqu'aujourd'hui, elle ne l'est pas. L'électrification de la ligne est incluse dans le projet POCL et son coût est inclus dans les montants d'investissements qui sont présentés ici.

Une fois cela dit, nous nous sommes rendu compte, dans les premières réunions publiques, que la question qui revient derrière tout cela est : le projet est-il faisable ou non ? C'est ce que nous essayons de présenter à travers un tableau comparatif, que nous allons regarder maintenant, pour rappeler déjà qu'en termes d'accessibilité des territoires, c'est un plus. C'est quelque chose qui est bon dans tous les scénarios, avec un petit bémol pour les variantes Mâcon d'arrivée sur Lyon, puisque nous ne rendons aucune nouvelle accessibilité à Mâcon, puisqu'elle a déjà les TGV, alors que, dans la variante Roanne, nous améliorons l'accessibilité de nouveaux territoires.

Le principe du doublement de la LGV Paris-Lyon, nous avons vu là aussi que c'était bon dans tous les scénarios, avec un petit plus pour les Médiann et Est, puisqu'ils permettent un gain de temps de parcours supplémentaire, qui permet d'avoir un trafic supplémentaire.

C'est ce que nous allons regarder maintenant : en termes de trafic, qu'est-ce que le projet pourrait apporter ? Nous avons identifié les gains de voyageurs, c'est-à-dire les voyageurs

nouveaux permis par le projet, soit ceux qui ne se déplaçaient pas avant, soit ceux qui se déplaçaient par voiture ou par avion et qui, pour des raisons de temps, de confort, de sécurité, auront intérêt maintenant à se déplacer par le TGV. C'est ce potentiel nouveau qui est valorisé. Nous voyons que nous sommes entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an, selon les scénarios. Nous avons mis une petite barre à peu près à 6 millions pour essayer de contraster les scénarios.

En termes d'investissement, nous n'y revenons pas, les couleurs sont moins sympathiques, avec un bémol pour le scénario Ouest-Sud qui est, en termes de coût, 1 milliard au-dessus de tous les autres scénarios. Le coût environnemental, avec le risque d'impact que nous avons évoqué tout à l'heure, je n'y reviens pas, c'est le tableau que nous avons pu regarder précédemment.

Une évaluation socioéconomique : c'est la valeur actuelle nette, la valorisation en argent de tous les avantages du projet, mais pas forcément des avantages financiers, des avantages de temps, des avantages environnementaux, quand on émet moins de gaz à effet de serre, par exemple, des avantages de sécurité, etc. Tout cela est valorisé, nous donnons une valeur à ces choses-là, puis nous retranchons les coûts, mais à nouveau, coût financier, coût environnemental valorisé, et nous faisons le bilan sur la durée de l'exploitation du projet. Là, nous voyons que nous sommes entre 1,1 et plus de 10 millions d'euros selon les scénarios. Cela veut dire que nous sommes positifs dans tous les cas, donc plus d'avantages que de coûts pour l'ensemble de la collectivité. Cela veut dire création de valeur socioéconomique, par contre dans des proportions contrastées, que nous pourrions expliquer le moment venu.

En termes de financement, un petit mot, même si nous avons demain une réunion thématique sur le sujet, à Orléans, qui permettra de détailler cet aspect, juste pour dire qu'il n'existe que deux financeurs possibles à la base dans un projet de ce type. Le premier contributeur sera RFF, en tant que maître d'ouvrage, mais RFF ne met pas ce qu'il veut dans le projet, il met ce que le projet va lui rapporter en revenus futurs, grâce à la ligne. C'est une sorte de règle d'or pour ne pas s'endetter au-delà de ce que le projet va nous rapporter.

Ce que le projet va nous rapporter, ce sont les péages que vont nous payer les opérateurs comme la SNCF, avec les trains nouveaux. Ces péages pourront être payés grâce aux voyageurs nouveaux qui vont payer des billets nouveaux. Cela revient à regarder la ligne « gains de voyageurs », ces fameux voyageurs nouveaux, et ce sont eux qui permettront à RFF d'apporter un financement au projet. En général, cela ne suffit pas pour autofinancer la ligne, donc il est fait un appel à des subventions publiques, donc aux collectivités publiques, État, collectivités locales et éventuellement Union européenne. Ce que nous avons essayé de mentionner dans cette ligne, c'est le besoin de financement public, avec à la base l'impôt et le contribuable. Nous voyons dans le scénario Ouest-Sud qu'il y a moins de gain de voyageurs, par exemple, et que par contre, son coût est supérieur. Cela veut dire que, par différence, le besoin de financement public sera plus important que dans des scénarios Médian et Ouest, par exemple, où il y a plus de voyageurs gagnés avec des coûts inférieurs.

À ce stade, nous présentons déjà ce tableau depuis quelques réunions, et nous entendons parfois après les réunions : « Voilà, RFF, vous avez déjà fait votre choix, c'est clair d'après le tableau ». Je voudrais tout de suite enlever cette idée fautive et bien rappeler que nous sommes au stade du débat public. RFF ne présente pas une décision, RFF présente l'état des réflexions, aujourd'hui, en cours sur le projet, sur des scénarios qu'il n'a pas élaborés tout seul dans son coin, il les a élaborés avec des partenaires, et c'est le résultat de l'évaluation technique de ces scénarios. C'est uniquement ce qui est présenté.

Nous, aujourd'hui, pour compléter ce tableau – vous voyez qu'il y a encore du blanc en bas –, nous avons besoin de l'enseignement du débat public. Donc, vraiment, nous sommes en attente de l'avis du public sur ces scénarios, sur ce qu'il faut en penser, ce qu'il ne faut pas en

penser, là où nous nous sommes trompés, là où ne nous sommes pas trompés, et aujourd'hui, c'est ce que vous allez nous dire et les arguments que vous allez apporter qui permettront de nourrir notre réflexion et de compléter ce tableau pour enfin prendre une décision après le débat public.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Bonsoir. Je rappelle que la séance est filmée. Si des intervenants ne souhaitent pas être filmés, qu'ils le fassent savoir. Je vais maintenant prendre la première question. Monsieur le maire.

**Daniel DUGLERY, maire de Montluçon** : Merci. Monsieur Allary, vous souhaitez connaître l'état de notre réflexion par rapport à vos propositions, donc je vais essayer de résumer ce que nous avons retenu des quatre scénarios qui nous sont proposés et de l'ensemble de ce dossier. D'abord, pour nous, il est fondamental, pour la raison très simple que quand nous regardons la France aujourd'hui, nous nous apercevons il y a ce que vous appelez la patate centrale, ou la banane, comme on voudra, qui est aujourd'hui désertée par la grande vitesse. S'agissant du bassin montluçonnais, c'est encore pire, mais je ne vais pas insister sur la mauvaise qualité de la liaison Montluçon-Paris ou Montluçon-Lyon. Donc, dossier fondamental.

*(Applaudissements)*

Ça prend mon temps de parole !

Deuxième point, ce dossier est prégnant aujourd'hui, parce que l'histoire se fabrique en ce moment. Nous avons bien compris que, si nous ne prenons pas ce train, il ne repassera pas de sitôt. L'aubaine est, vous l'avez souligné, Monsieur Allary, que premièrement, la ligne Paris-Lyon est saturée. Deuxièmement, nous avons eu la chance d'être retenus au Grenelle pour une l'étude d'une nouvelle ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Cela veut dire que l'enjeu est simple, il faut concilier à la fois les impératifs de RFF et de la SNCF et les impératifs d'aménagement du territoire. Où cela devient un peu plus compliqué, c'est sur la problématique de réalisation de cette nouvelle ligne. À partir des quatre sillons qui nous sont proposés, nous pouvons avoir deux logiques qui s'affrontent : une logique, et vous l'avez très bien dit, de retour sur investissement ou une logique d'aménagement du territoire.

Ces deux logiques peuvent s'affronter ou alors elles peuvent se concilier. Elles peuvent se concilier, je crois, si nous sommes attentifs à tous les éléments objectifs que portent les différents sillons pour les différents territoires. Je m'explique. S'agissant de Montluçon, vous l'avez reconnu, aujourd'hui, nous sommes particulièrement mal reliés, aussi bien d'ailleurs à la capitale qu'à Lyon. Il y a une absolue nécessité d'améliorer cette liaison. Aujourd'hui, dans les quatre scénarios qui nous sont proposés, il y en a un qui, pour nous, est providentiel, c'est celui qui nous permet de rejoindre le plus rapidement la LGV, quelque part du côté de Saint-Amand. Cela nous place à 1 h 25 de Paris.

Cette ligne, pour nous, est absolument inespérée. C'est pourquoi il est tout à fait naturel que l'ensemble des habitants du bassin Montluçonnais, mais les Creusois, mais nos voisins de l'Indre et du Cher, soient très intéressés par cette ligne. Il faut dire que cette ligne, pour Montluçon, est particulièrement intéressante. Nous ne pouvons pas accepter, comme je l'ai lu dans la presse, que certains écartent Ouest-Sud parce que Ouest-Sud est moins favorable pour leur territoire. Nous n'allons pas entrer dans ce débat, car il est extrêmement dangereux. Vous l'avez dit, Monsieur le Président, nous pourrions arriver à la conclusion que comme il n'y a pas d'entente, il n'y aura pas de ligne. Cela s'est déjà produit et pourrait se reproduire. Nous ne voulons pas entrer dans ce débat en disant, par exemple, que c'est la

ligne POCL, ce n'est pas la ligne Nevers-Roanne-Lyon. Nous pourrions le soutenir, mais ce débat n'est pas la nôtre.

Ce que nous voulons, premièrement, c'est que le débat ait lieu jusqu'à son terme et que nous trouvions un consensus entre les différents territoires. Deuxièmement, Monsieur Allary, c'est pour vous et c'est très important, nous souhaitons que Montluçon soit à 1 h 45 de Paris et à 1 h 55 de Lyon. C'est absolument incontournable. C'est le deuxième point, parce que pour nous, c'est essentiel pour notre développement économique et pour l'avenir de notre territoire.

Le troisième point, et je terminerai là-dessus, il faut que tous les territoires y trouvent leur compte, parce qu'il faut que l'aménagement du territoire soit vraiment au centre de notre débat. Nous ne récusons pas les points positifs portés par d'autres sillons pour d'autres territoires. C'est pourquoi, et ce sera ma conclusion, je forme le vœu que nous devons très vite nous mettre autour d'une table, mettre tous les éléments positifs pour chaque territoire sur la table et ensuite, tracer ensemble le sillon qui sera le plus grand dénominateur commun pour l'aménagement du territoire.

*(Applaudissements)*

J'ai rencontré aujourd'hui, c'était un hasard, c'était le congrès des maires, j'ai rencontré Serge Godard, j'ai rencontré Serge Lepeltier, j'ai rencontré Pierre-André, nous en avons parlé et je pense qu'il y a le moyen de se mettre autour d'une table, de prendre tous les éléments objectifs des quatre scénarios et de tracer notre scénario ensemble, pour l'aménagement du territoire. Voyez, j'ai été court.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup, Monsieur le maire. Questions, là-bas.

**Grégory BERNARD, conseiller municipal de Clermont-Ferrand :** Je représente ici le maire de Clermont-Ferrand, Serge Godard, et ses habitants qui attendent l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire depuis des années, comme les Montluçonnais. Plus largement, Clermont est une métropole de 1,5 million d'habitants, qui se construit dans une dynamique partenariale, autant avec l'agglomération de Riom que celles de Vichy, par exemple, et elle assume son rôle de capitale régionale et de métropole d'équilibre dans un Massif central qui en a bien besoin.

Je voudrais apporter une contribution sur la notion d'investissement, en essayant de dépasser les petits intérêts de tel ou tel territoire, par rapport à un autre. Devant des investissements publics d'une telle ampleur, nous devons nous interroger. Première remarque : face à un niveau d'investissement aussi important, entre 12 et 14 milliards d'euros, il me semble que les écarts de coût entre les différents tracés ne sont pas aujourd'hui déterminants. Il y a trop d'incertitudes et donc, de mon point de vue, aucun tracé ne peut être sérieusement privilégié pour cette seule raison.

Deuxième remarque, face à un niveau d'investissement aussi important, nous ne pouvons nous contenter de justifier par des enjeux de court terme la saturation actuelle de la ligne Paris-Lyon. Elle est un problème du présent et de l'avenir proche, mais ne doit en aucun cas être l'alpha et l'oméga de notre réflexion. Aucun tracé ne peut donc se contenter de répondre à ces enjeux.

Troisième remarque, face à un niveau d'investissement aussi important, nous devons nous poser la question de la pertinence à long terme de tel ou tel tracé et de son enjeu en termes de fonctionnalités, en termes de fonctions, à quoi cela sert-il, qu'est-ce que cela apporte à nos territoires ? Nous devons le faire dans une vision globale de l'avenir. Je rappelle que lorsque Colbert a fait planter la forêt de Tronçais, qui est à quelques kilomètres d'ici, il l'a fait pour

garantir la suprématie navale française pour 200 ans. J'invite les décideurs d'aujourd'hui à s'inspirer de cette vision stratégique.

Aussi, il convient de recentrer les enjeux de notre débat sur l'essentiel. À quelles conditions cette future ligne à grande vitesse peut-elle jouer un rôle pour l'avenir du territoire français ? Elle peut contribuer à faire de Lyon une grande métropole européenne. Par rapport à nos voisins, notre pays souffre d'une surconcentration de la population, des richesses et des lieux de décision dans une seule ville. C'est un handicap compétitif important. Sur ce point, il est clair que Lyon ne prendra son envol qu'en s'ouvrant vers l'Ouest, notamment en développant des relations avec la métropole clermontoise, en symétrie avec la complémentarité que Lyon a su construire avec Grenoble. Je salue ici la clairvoyance de Gérard Collomb, son maire, qui a saisi cet enjeu stratégique et s'est clairement prononcé, lui aussi, pour le tracé Ouest-Sud et une liaison avec Clermont en 1 h 15 par Roanne.

Elle peut contribuer aussi à faire de la métropole clermontoise et du Massif central un carrefour européen. À ce titre, le tracé Ouest-Sud est le seul aujourd'hui à comporter la création d'une gare nouvelle, dite Porte d'Auvergne. Cette gare n'est pas seulement un enjeu pour les habitants de l'Allier. Elle jouerait le rôle de gare européenne de la métropole clermontoise et permettrait à nos voyageurs d'attraper des TGV intersecteurs pour rejoindre Nantes, Bordeaux, pourquoi pas Bruxelles, Londres, Marseille, Turin, Barcelone, autant de trains que nous ne ferions que regarder passer si cette gare n'était pas créée.

Pour terminer, vous l'avez compris, je plaide pour un troisième pilier, trop absent de vos cahiers des charges, celui de l'aménagement durable du territoire français. Sans ce troisième pilier, les conclusions de ce débat ne seraient pas équilibrées. Je crois que nous partageons cette ambition avec nos amis de Montluçon. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Lucie BEAUDOU, étudiante, IUT Montluçon** : Bonsoir. Je représente l'IUT de Montluçon et plus particulièrement le DUT gestion logistique et transport. J'ai eu l'occasion, avec mes camarades, de pouvoir travailler sur les quatre projets de la LGV. Au niveau de l'enseignement, nous avons surtout trois points qui ressortent et un parcours surtout très important, l'Ouest-Sud. Ces trois points sont tout d'abord qu'il y a une forte représentation des étudiants dans la ville de Montluçon, surtout au niveau social, économique et culturel. Le deuxième point est que ce trajet permettrait des connections simples et rapides au niveau des déplacements des différentes villes de ce département, ce qui permettrait pour nous d'effectuer des stages et des contrats professionnels sans quitter la région. Ce serait vraiment un avantage. Le troisième point est que ce trajet permettrait la création d'une gare nouvelle Moulins-Vichy, ce qui permettrait de recentrer les activités sur le bassin et donc, peut-être, de faciliter des liens entre les institutions académiques et les entreprises. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Joël LEFEBRE, adjoint au maire de Domérat** : Je me pose trois questions et j'ai décidé de les dire en trois minutes. La première, nous sommes tous d'accord, ou une très grande majorité d'entre nous, sommes d'accord pour cette LGV. C'est à mon avis l'enjeu essentiel de demain : la question du transport ferroviaire dans ce pays. Nous qui sommes dans un département, avec la RCEA et des milliers de camions qui traversent ce département, nous voyons bien qu'à un moment ou un autre, il faut se poser sérieusement les questions :

comment sont transportées les marchandises, voire comment elles sont produites et transformées sur place.

Cet enjeu de la LGV s'inscrit au milieu de tout cela. Ce n'est pas la LGV avec le désert ferroviaire autour. En cela, il faut se le dire, nous parlons d'un projet à 2025, 2030. Je pose la question : quand déciderons-nous de mettre en place les structures ferroviaires utiles et nécessaires dès aujourd'hui pour ce département et, en particulier, pour Montluçon ? La question de l'électrification de la ligne, la question d'une liaison entre Est et Ouest, c'est maintenant qu'il faut se la poser.

Deuxième chose, je trouve que les termes ont un sens. Je me demande, quand nous parlons d'un axe médian, si les décisions ne sont pas déjà prises et si nous n'avons pas décidé, au nom du fait que cela coûterait le moins cher possible, pour RFF, dans l'intérêt de rejoindre Paris-Lyon, on est en train d'essayer de nous opposer, de nous faire débattre, pour décider cet axe Médian. Il faut qu'on me réponde.

Autre chose, je pense que la question du financement est essentielle. La question du financement ne peut pas reposer sur le seul opérateur RFF. L'enjeu est effectivement l'aménagement du territoire et cela, c'est de la responsabilité de l'État. Je pense qu'il faut aussi se dire, et il faut qu'on nous réponde précisément : comment allons-nous financer ces projets ? Cela ne peut pas reposer sur les collectivités locales, il faut être sérieux.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Monsieur Allary, vous souhaitez peut-être apporter quelques commentaires.

**Thomas ALLARY** : Oui, il revient dans plusieurs interventions une logique de retour sur investissement. Je voudrais être assez clair là-dessus. Le projet coûtera beaucoup plus cher que ce qu'il rapportera à RFF. Autrement dit, RFF n'a aucun retour sur investissement possible sur ce projet. RFF ne défend aucune logique de retour sur investissement, RFF est le bras armé de l'État pour appliquer la politique des transports de l'État. Si ce projet existe, c'est avec son pilier aménagement du territoire. Il n'y a aucun retour sur investissement possible pour RFF. Pourquoi parler de ce deuxième pilier, dans ce cas-là, Paris-Lyon ? Parce que c'est celui qui permet de donner un sens socioéconomique, pour la collectivité, au projet. Les LGV Auvergne et LGV Limousin ont déjà existé, elles ne se sont jamais faites. Si nous voulons enlever le deuxième pilier, nous l'enlevons, mais il n'y aura pas de projet, dans ce cas-là. Cela s'est déjà vérifié, donc ce n'est pas compliqué.

Le deuxième pilier n'est pas là pour RFF, pour faire de la rentabilité, il est là pour donner un sens au projet et que le projet se fasse. C'est un point extrêmement important à comprendre et qu'il faut avoir en tête quand nous parlons des deux piliers. Avant d'en chercher un troisième, il faut déjà équilibrer les deux premiers.

Sur les fonctionnalités, parce que c'est un thème qui a aussi été repris, c'est effectivement aux fonctionnalités que nous devons nous attacher. Nous devons, nous, RFF, comprendre les fonctionnalités attendues aujourd'hui par les futurs usagers, le grand public et les élus, au-delà des fonctionnalités que nous avons identifiées dans nos dossiers. Là, j'ai bien noté ce qu'a dit Monsieur Dugléry sur 1 h 45 de Paris, 1 h 55 de Lyon pour Montluçon. Ce sont des choses qui sont faites dans certains scénarios, pas dans d'autres. Typiquement, c'est un argument qui nous sert, car j'y vois une opportunité de faire évoluer des scénarios qui, peut-être aujourd'hui, ne font pas cela et auxquels nous pourrions parvenir à faire cela si nous les améliorons. C'est vraiment ce genre de choses qu'il nous faut.

Par contre, était mentionné dans la même catégorie l'intérêt de la fonctionnalité Clermont-Lyon, en disant que seul le scénario Ouest-Sud la permettait. C'est totalement faux. La relation Clermont-Lyon est possible dans tous les scénarios, dans les variantes par Roanne, et dans le même temps de parcours, à cinq minutes près.

Il a également été mentionné l'intérêt des gares nouvelles. A nouveau, j'ai entendu que le scénario Ouest-Sud était le seul à proposer une gare nouvelle permettant des dessertes multipliées. Là aussi, c'est totalement faux. Dans chaque scénario, nous avons une gare nouvelle qui permet, en l'occurrence l'Auvergne, puisque nous sommes en train de parler de l'Auvergne, d'avoir accès aux mêmes villes, avec des temps de parcours très équivalents et des fréquences là aussi équivalentes selon les destinations. Seulement, dans certains scénarios, cette gare nouvelle est entre Moulins et Vichy. Dans d'autres, elle est au Sud de Nevers. En terme territoriaux, ce n'est pas la même chose. En termes ferroviaires, c'est strictement identique et c'est quelque chose que nous pouvons retrouver dans nos études.

Je crois avoir compris qu'il y avait une question sur l'enjeu du fret ferroviaire, du transport de marchandises, au-delà de POCL. Juste un mot pour dire que POCL est un projet totalement voyageurs. Il est dédié au transport voyageurs, nous n'aurons pas du tout de place, au-delà des voyageurs, pour imaginer du fret dessus. Ce n'est pas du tout une ligne mixte. Nous restons dans une problématique voyageurs. Le fret est une autre question, même si elle a toute sa légitimité et son importance.

Il a été évoqué, je reprends le terme, la problématique du désert ferroviaire. Juste un mot là aussi pour dire que nous, RFF, essayons de ne pas opposer les lignes nouvelles, à grande vitesse ou autres, à la rénovation et à la modernisation du réseau existant. La modernisation et la rénovation du réseau existant, c'est la priorité numéro 1 de l'entreprise RFF aujourd'hui. C'est la priorité numéro 1 que lui a assignée l'État. Un contrat d'entreprise a été passé en 2008, qui prévoit 13 milliards de travaux sur le réseau existant à l'horizon 2015. C'est le plus grand plan de rénovation du réseau qui n'ait jamais existé en France. C'est vraiment quelque chose d'important, même si cela doit se faire sur la durée et sur différents secteurs.

Je voudrais répondre aussi à la question extrêmement précise qui a été posée, et je voudrais d'autant plus y répondre qu'il me semblait y avoir répondu dans l'introduction : aucune décision n'est prise à ce stade, aucune décision sur les scénarios. Le débat est justement là pour présenter tout ce que nous avons. On nous dit parfois : « Oui, voilà, c'est déjà fait, tel scénario a de meilleures caractéristiques ». Oui, le scénario a de meilleures caractéristiques, mais cela, vous pouvez le tordre dans tous les sens et il aura toujours de meilleures caractéristiques. Cela ne veut pas dire que la décision est prise, c'est selon les arguments et selon le poids qui peut être donné, d'après ce que nous entendons dans le débat public, aux différentes caractéristiques, que la décision pourra être prise. Nous pouvons même imaginer, je rebondis un peu sur le premier point, de nouveaux scénarios. Si certains scénarios sont trop bien ou d'autres pas assez bien, en fonction de ce que nous entendons dans la réunion, nous pouvons les faire évoluer et essayer de les travailler.

Sur la question de financement, j'ai bien noté ce qui avait été dit sur le financement de la partie publique de l'investissement. Juste pour préciser qu'au stade du débat public, de toute façon, nous n'en sommes pas du tout au stade où nous pouvons annoncer des montants précis pour chaque partenaire et négocier un tour de table financier. C'est quelque chose qui arrive beaucoup plus tard dans la vie d'un projet. Au niveau du débat public, nous nous bornons à présenter ce qui se fait dans les projets de LGV actuels ou existants en cours de construction, pour dire comment, aujourd'hui, nous finançons une LGV. Dans dix ans, Dieu sait comment cela pourra se passer.

**Sylvain CAILLOT** : Pour illustrer la façon dont nous caractérisons les scénarios, il y a aussi eu un propos sur les écarts de coûts. Effectivement, nous ne sommes pas dans des niveaux de

certitude sur les montants de chaque scénario. Par contre, les écarts entre scénarios, nous savons les expliquer par les caractéristiques intrinsèques du scénario. Quand nous voyons les options de passage, nous voyons forcément la structure de la ligne. Il y a des lignes plus ou moins longues. Nous l'avons dit, il y a systématiquement des raccordements pour permettre de desservir les villes en gares existantes. Ces raccordements ont aussi un linéaire, donc ils représentent un investissement, des voies à faire, et nous analysons aussi le territoire traversé. Donc, en fonction du nombre de traversées de grands cours d'eau, qui supposent des viaducs, de sections avec un relief important, avec des remblais plus importants et peut-être des tunnels dans certaines sections, nous pouvons déjà sentir, par des éléments objectifs, les écarts existants entre les différents grands scénarios.

A ce stade, nous sommes capables de donner cet indicateur. Après, cela évoluera, mais si cela évolue, cela évoluera toujours dans le même sens, soit en plus, soit en moins, en fonction de telle ou telle conjoncture, mais l'écart entre les scénarios est objectivable.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup.

**Béatrice BARRUEL, conseillère municipale d'Orléans** : Bonsoir. Je suis élue à l'agglomération, vice-présidente, chargée de l'enseignement supérieur et de la recherche, et je suis là avec Aude de Quatrebarbes, adjointe au maire chargée de l'espace public.

Si nous sommes présentes aujourd'hui ici, c'est pour partager avec vous la position de la ville d'Orléans et alimenter le débat. Je ne reviendrai pas sur les notions d'attractivité que d'autres élus d'Orléans ont déjà développées, mais je vous rappellerai que, comme RFF nous l'a présenté, le POCL est un formidable outil d'aménagement du territoire, qui permettra de connecter de nombreuses villes du Centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen. Sur ce point, nous nous en félicitons tous.

Cependant, si quatre hypothèses de tracés nous sont effectivement soumises, les chiffres figurant dans le dossier du maître d'ouvrage conduisent à choisir de manière quasi mécanique les scénarios Est et Médian, jugés plus rentables, car ils permettraient un gain de temps de 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon par rapport au temps de parcours prévu par les scénarios Ouest. Chaque minute de gagnée sur le trajet Paris-Lyon permettrait d'induire mécaniquement un nombre de voyageurs supplémentaires sur la future LGV. Or il ne nous semble pas que les usagers se détournent si facilement du train en faveur de l'avion, pour 10 minutes de temps de trajet en plus, d'autant plus que le futur tracé, y compris dans les scénarios Ouest, sera plus rapide que la ligne actuelle.

Trois raisons évidentes sont pour cela : d'une part, sur un trajet si court, le transport ferroviaire reste plus compétitif de porte à porte et de centre-ville à centre-ville. D'autre part, il est à noter que, même parmi des voyageurs à titre professionnel, ils choisissent encore plus facilement le train que l'avion et, aujourd'hui, nous notons que le billet de train reste encore plus compétitif que les billets d'avion.

Pour toutes ces raisons, il ne nous apparaît pas opportun de faire du temps de trajet Paris-Lyon le critère majeur censé emporter la décision en faveur des scénarios Est et médian. Un gain de temps aussi faible et aussi incertain sur un trajet de près de 2 heures ne saurait constituer un argument décisif, d'autant que ces deux scénarios n'intègrent que très peu les préoccupations des aménagements du territoire qui nous sont chers.

En effet, je vous rappelle que la logique fondamentale du législateur est celle de l'aménagement. Se prononcer sur les tracés Ouest, c'est répondre à cette demande, tout en procédant au doublement de la ligne Paris-Lyon dans de bonnes conditions. Ce choix est évidemment fondamental et engage l'avenir de notre pays. En effet, il s'agit d'articuler au mieux la ligne LGV POCL avec la future ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, ce que



garantissent ces scénarios qui impliquent moins de barreaux de raccordement vers cette ligne, optimisant ainsi la desserte ferroviaire et l'aménagement des territoires concernés.

Vous l'avez compris, le territoire orléanais est favorable aux deux scénarios Ouest et Ouest-Sud, qui ont le soutien de la majorité des élus locaux, car ils sont les seuls qui répondent aux enjeux d'aménagement et de développement durable.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Après, nous repartirons dans le fond de la salle.

**Jean-Paul DUFREGNE, président du Conseil général de l'Allier** : Je suis assez d'accord avec vous, Madame. Oui à la grande vitesse. Nous ne l'avons pas entendu ce soir, mais nous entendons beaucoup d'interrogations sur la nécessité ou non de la grande vitesse. Oui à la grande vitesse, parce que notre territoire, le territoire du département de l'Allier, a aussi droit à la modernité. Je crois que c'est essentiel pour le développement économique de l'Allier.

Les différents scénarios, Thomas Allary l'a rappelé, intègrent la modernisation des infrastructures existantes. Je pense que nous ne pouvons pas attendre 2025 ou 2030 pour moderniser les infrastructures existantes, notamment sur ce secteur, et qu'il nous faut aller vite et donner des signes aux territoires sur ces questions.

Le département de l'Allier se félicite, et quand j'ai entendu Daniel Dugléry tout à l'heure appeler à l'unité, nous nous félicitons de ne pas nous être prononcés pour un scénario au début de ce débat, justement pour permettre l'évolution et la prise en compte des intérêts de l'ensemble du territoire du département de l'Allier. Je souscris à cette rencontre qui nous permettra d'ajouter nos atouts, plutôt que de pointer nos différences. C'est essentiel, pour ce projet dans l'Allier. Je suis d'accord pour écarter, comme vous le disiez Madame, les scénarios Est et Médian, qui n'intègrent pas les questions d'aménagement du territoire telles que nous les concevons.

Quand nous parlons d'aménagement du territoire, je ne serai pas à Orléans et je veux dire un mot sur le financement, très rapidement. Il y a la part prise par RFF, qui est une part liée à la rentabilité ou au retour de l'exploitation de cette ligne. Cela représente un certain pourcentage, puis le reste est divisé pour moitié, dans les approches actuelles, cela a bien été précisé, sur les montages des projets passés ou des projets en cours, c'est pris pour moitié par l'État et l'autre moitié par les collectivités territoriales.

Nous nous sommes livrés, en fonction des calculs qui sont faits actuellement, sur une projection financière pour le Conseil général de l'Allier. En fonction des scénarios, la participation pourrait s'élever entre 130 millions d'euros, au minimum, jusqu'à 220 millions d'euros. C'est quelque chose que nous ne pourrions pas assumer, d'autant plus que, si nous voulons qu'une ligne à grande vitesse soit efficace pour l'aménagement du territoire, nous devons nous-mêmes engager des investissements pour préparer ce développement des territoires. Vous l'avez dit, c'est un projet considérable. À projet exceptionnel, financement exceptionnel. Si nous voulons véritablement faire de l'aménagement du territoire, il faut de la solidarité nationale. Pour ce projet, les clés de répartition qui sont celles existantes aujourd'hui ne pourront pas s'appliquer. Je pense qu'il vaut mieux le dire dès maintenant, de façon à rechercher d'autres pistes de financement. Sinon, nous n'aurons pas cette ligne à grande vitesse. Pour moi, c'est aujourd'hui une question essentielle.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Evelyne GAZUIT, habitante de Montluçon :** Bonsoir. Sur vos quatre projets Paris-Lyon, trois doivent passer par Clermont-Ferrand en traversant l'Allier. Trois villes importantes de notre département sont impliquées. Quelle que soit la ville qui sera choisie, en tant que Montluçonnaise, je préférerais Montluçon. De toute façon, qu'envisagez-vous pour les dessertes qui relieront la gare principale des deux autres villes, et ceci pour le besoin de notre territoire départemental ?

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci.

**Gilles ALEXANDRE, président, Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais :** Bonsoir. Nous nous opposons au tracé de la ligne à grande vitesse traversant la forêt domaniale de Tronçais, parce que la forêt de Tronçais est l'une des plus grandes richesses de l'Allier, une richesse naturelle, une richesse touristique, une richesse patrimoniale et économique. La forêt de Tronçais est une des plus grandes richesses de la région d'Auvergne, une des plus grandes richesses nationales européennes et même mondiales, pour ce qui concerne la tonnellerie, et aussi parce que la forêt de français Tronçais est un site aujourd'hui proposé au patrimoine mondial de l'Unesco.

Nous nous opposons au tracé des lignes à grande vitesse traversant les forêts domaniales du Bourbonnais. C'est aussi la forêt de Soulongis, zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, la forêt de Dreuille, elle-même zone d'intérêt écologique faunistique et floristique, et également la forêt de Grosbois.

Nous nous opposons au tracé de la ligne à grande vitesse traversant le bocage bourbonnais, l'un des derniers témoignages du monde rural de ce type de paysage, façonné par l'homme depuis des siècles. C'est l'un des plus beaux paysages agricoles de France, qu'il faut conserver. Nous ne pouvons imaginer que ce bocage soit traversé par des tunnels et des remblais importants.

Nous nous opposons au tracé de la ligne de TGV à grande vitesse, traversant également le vignoble bourbonnais de Saint-Pourçain. Ce vignoble produit un vin d'appellation contrôlée et c'est également une richesse économique et touristique.

*(Huées)*

**Bruno de TRÉMIOLLES :** S'il vous plaît, toutes les opinions peuvent s'exprimer lors d'un débat public, je vous demanderais de respecter cette règle.

**Gilles ALEXANDRE :** De toutes les solutions envisagées, avec ou sans TGV, le tracé Ouest-Sud est le plus cher pour le contribuable. C'est également le plus cher pour le voyageur, ce sera le prix du billet le plus cher. C'est le moins respectueux des milieux humains et naturels. C'est également le moins respectueux des milieux physiques et des paysages. C'est le moins respectueux du patrimoine. Je passerai sur le fait que c'est également le moins rentable et le plus défavorable au niveau de l'effet de serre, c'est-à-dire du bilan carbone. Tout ceci, nous le retrouvons dans l'étude très bien faite par RFF.

Parce qu'il est aussi le moins économique à long terme au niveau de l'entretien et du prix du billet, ce tracé semble inacceptable. La forêt de Tronçais fait partie de notre histoire depuis des siècles, et c'est surtout partie de notre avenir. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup.

**Bastien SALVANT, étudiant à l'IUT de l'Allier :** Je suis en département gestion logistique et transports. Pour ajouter une idée à ce que dit ma collègue Lucie, nous avons vu, avec des collègues de première année, que nous allons de plus en plus vers des aéroports qui se spécialisent. Lyon est quand même le troisième aéroport le plus grand de France et le bassin de l'Allier a un tissu industriel assez diversifié, avec Montluçon et l'électromécanique, Moulins et l'agroalimentaire et Vichy et la biotechnologie. Nous avons pu voir que le scénario Ouest-Sud permettait une liaison plus rapide vers l'aéroport de Lyon et donc une ouverture en termes d'activité professionnelle sur les marchés internationaux. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. Monsieur.

**Laurent IMROBSIAK, secrétaire général CGT du bassin montluçonnois :** Merci. La CGT du bassin montluçonnois, nullement opposée au TGV, prend acte qu'un projet ferroviaire de grande ampleur concerne enfin l'Auvergne. Se connecter au réseau TGV peut être un atout économique important et contribuer au désenclavement de la région, si le maillage régional nécessaire est efficace. A l'examen des quatre scénarios proposés aux débats par RFF, celui paraissant le plus favorable au secteur montluçonnois comporterait des écueils environnementaux et financiers incitant à son abandon.

Ainsi, une éternelle autant qu'incompréhensible malédiction s'abattra une nouvelle fois sur Montluçon. Après que nous ayons, au plan routier, rappelez-vous, priorisé l'A89 au détriment de la RCEA ; après que nous ayons, rappelez-vous, en plein Grenelle de l'environnement, fermé deux lignes, Montluçon-Ucel et Montluçon-Clermont par Saint Éloi ; après que nous ayons, rappelez-vous, fermé tant de gares, à tel point qu'il n'en reste que trois, Montluçon, Commentry et Vallon-en-Sully pour encore combien de temps ; après que nous ayons, rappelez-vous, fermé le dépôt de Montluçon, au point qu'il ne reste que 26 conducteurs de trains, alors qu'ils étaient 105 en 1988 ; après que nous ayons, rappelez-vous, grâce aux plans fret successifs, propulsé 2 millions de camions supplémentaires sur les routes, abandonné le trafic fret local au point qu'il ne reste qu'un seul client desservi à l'ICO\* à Commentry ; après que nous ayons, rappelez-vous, réduit la transversale de Bordeaux-Lyon à un seul aller-retour quotidien, alors qu'elle représente l'itinéraire alternatif voyageurs et fret à la RCEA ; après que nous ayons, rappelez-vous, arraché toutes les voies de l'ancien triage de la gare d'eau et vendu, pour ne pas dire bradé, les terrains à la communauté d'agglomération.

Après, lorsque nous aurons, sachez-le, mis en place le cadencement, qui va se traduire à Montluçon par la suppression de dessertes, par l'allongement des temps de parcours, au point que Montluçon-Paris, qui s'effectuait en 2 h 59 il y a 20 ans, se fera certains jours en 3 h 50.

*(Applaudissements)*

Malgré l'intérêt nouveau et récent que suscite désormais la chose ferroviaire, les usagers se verront-ils imposer encore 20 ans des conditions de desserte aussi dégradées, en attendant un hypothétique TGV et a fortiori si, de TGV, il n'y en avait point ? Une infrastructure ferroviaire désuète, essentiellement à voie unique et non électrifiée, des temps de parcours trop élevés, des matériels vétustes voire inadaptés, des circulations impossibles en cas de neige, des équipes de désenneigement fantomatiques, des trains supprimés faute de conducteurs, 29 circulations supplémentaires au service de décembre 2011, alors qu'il manque actuellement autant de conducteurs, des gares et des guichets fermés, des fermetures de lignes pendant trois, six, voire neuf mois, certes pour travaux, mais pour retrouver des vitesses de circulation de 1970. La régénération des kilomètres séparant Vierzon et Bourges de Montluçon dure depuis huit ans et n'est toujours pas terminée. Les difficultés sont quotidiennes.

Le dernier exemple en date est le préchauffage de la rame de train pour Paris, départ 8h56, n'est actuellement pas assuré faute d'entretien. Cette situation est due au désengagement de l'État, ainsi qu'aux multiples réorganisations intervenues à la SNCF, au nom sacrosaint de la rentabilité financière. Les dettes cumulées de RFF et de la SNCF avoisinent les 4 milliards d'euros. D'autres imaginent que les solutions à l'ouverture de la concurrence, y compris les lignes TGV sans nul doute, et surtout pas en Angleterre, et ne nous ont pas informés de la vérité. La CGT sait que l'aménagement du territoire est un domaine où s'exerce pleinement la volonté politique.

Aussi, nous attendons des réponses aux questions suivantes : quels moyens pour la modernisation de nos infrastructures ? À quand l'électrification et la mise en double voie de Montluçon-Bourges-Vierzon ? Quel avenir pour la relation transversale Lyon-Bordeaux ? Quel matériel roulant est affecté aux relations Montluçon-Paris et Lyon-Bordeaux ? Quels moyens humains seront réservés pour le développement du transport public ? Le bassin de Montluçon ne peut rester suspendu 20 ans à l'arrivée d'un hypothétique TGV. Merci pour votre respect.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Une question, devant.

**Bernard POZZOLI, maire de Prémillat, Vice-président de la communauté d'agglomération, Vice-président du Conseil général de l'Allier** : Je veux juste intervenir pour apporter mon soutien à cette ligne LGV. Il a été dit tout à l'heure dans le débat que nous devons répondre à deux questions principales : l'opportunité et les caractéristiques. Sur l'opportunité, c'était clair, cela a été dit, le Centre de la France a été délaissé depuis des décennies, je ne vais pas revenir sur ce qu'a dit le représentant de la CGT, mais aujourd'hui, quand nous voulons aller à Paris, quand nous voulons aller à Lyon, quand nous voulons prendre le train pour partir de Montluçon, ce n'est même pas la peine d'y penser ou presque. Donc, il est absolument urgent que nous ayons une ligne à grande vitesse qui desserve le Centre de la France.

Monsieur Allary, vous l'avez dit, il y a eu plusieurs projets, depuis longtemps, qui n'ont pas été au bout. Aujourd'hui, nous avons la chance que la ligne Paris-Lyon soit saturée et qu'une ligne alternative soit une vraie réalité dans l'avenir, par la saturation de Paris-Lyon, à laquelle l'État a ajouté, et c'est très bien, la notion d'aménagement du territoire. Si nous reprenons les objectifs que l'État a fixés, relier Orléans à la ligne à grande vitesse, mettre Clermont à moins de deux heures de Paris et irriguer les villes du Centre de la France. Je crois que si nous cherchons à répondre à ces trois priorités, effectivement, les scénarios Est et Médian ne me semblent pas y répondre.

Ensuite, j'étais moi-même à la réunion à Bourges, pour représenter le Conseil général de l'Allier et nous avons bien senti qu'il y avait un certain nombre d'évolutions et que nous devons pouvoir arriver à un consensus, qui prendra en compte aussi l'importance des bassins, l'importance économique, l'importance universitaire, l'importance démographique et les perspectives de développement. C'est vrai qu'Orléans et Clermont sont bien sûr des villes auxquelles nous devons attacher beaucoup d'importance. Dans l'Allier, Montluçon est la première ville, en termes de population, en termes de public universitaire, en termes d'industries. Il y a de grandes industries à Montluçon qui ont souffert pendant longtemps de ce problème de liaisons ferroviaires inadaptées. J'ai travaillé moi-même 40 ans à Landis+Gyr, par exemple. Les actionnaires qui venaient de Suisse, quand il fallait qu'ils rejoignent Montluçon, c'était compliqué. Nous avons Coriolis, il y a des projets aussi avec Landis+Gyr encore pour l'avenir. Donc, je crois qu'il faudra prendre aussi en compte, au-delà des coûts et des impacts environnementaux, l'importance économique universitaire et démographique des différents secteurs.

Maintenant, concernant l'aspect environnemental, personne n'a envie que la ligne LGV traverse la forêt de Tronçais ou le vignoble de Saint-Pourçain, et il existe des possibilités, bien sûr, pour que cette ligne, que ce soit la ligne Ouest-Sud, d'ailleurs, ne traverse pas la forêt de Tronçais ni le vignoble de Saint-Pourçain. Il ne faut pas non plus faire peur aux citoyens. Il faudra regarder les choses objectivement. Il y a effectivement le coût mais, là aussi, à ce stade, les coûts et les impacts environnementaux sont trop généraux pour que nous puissions aujourd'hui nous en servir comme arguments fondamentaux pour faire des choix.

Je crois, en tant que Montluçonnais, que la ligne Ouest-Sud paraît la plus intéressante, aussi en termes d'aménagement du territoire et de développement de nos territoires, notamment dans l'Allier. La ligne Ouest, si elle devait être choisie, devrait améliorer les liaisons avec Montluçon.

Dernière chose, très rapidement, il est clair qu'il faudra améliorer sans tarder la ligne Montluçon-Bourges, non seulement l'électrifier, mais il faudra rectifier des parties des voies si nous voulons qu'un jour, les trains puissent avoir une bonne vitesse sur cette voie. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci beaucoup. Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY :** Oui, alors à nouveau, beaucoup d'interventions. Je vais essayer de reprendre les grandes thématiques. Le mot de rentabilité est à nouveau revenu, donc je vais en parler autrement, en essayant d'expliquer comment se décomposent les apports du projet comme nous les avons vus tout à l'heure avec la valeur socioéconomique. J'avais parlé du bilan des coûts et des avantages valorisés en euros pour avoir une unité.

Nous allons regarder sur une diapositive comment cela se décompose. Nous avons essayé de le décomposer pour voir ce qui venait des circulations dans le grand Centre de la France, ce que nous avons appelé le moteur territoire, moteur socioéconomique. Puis, dans un deuxième temps, ce qui venait des circulations Paris-Lyon et Paris Méditerranée, ce que nous avons appelé le moteur Sud-Est. Nous voyons le premier histogramme, le premier groupe de bâtons. C'est, pour chaque scénario, la valeur créée par le moteur territoire. Nous voyons que c'est quelque chose de relativement équivalent, selon les scénarios.

En revanche, nous voyons que, dans le moteur Sud-Est, dans les deux premiers, Ouest et Ouest-Sud, c'est équivalent et pour Médian et Est, cela augmente, tout simplement du fait de 10 minutes de temps de parcours en moins, donc plus de trafic et un apport complémentaire. Cet apport complémentaire ne diminue en rien le moteur territoire. Nous n'avons pas un phénomène de vases communicants entre nos deux piliers, si nous voulions caricaturer un peu. Nous n'avons pas de vases communicants, nous avons un premier pilier qui est stable parce que, dans tous les scénarios, l'apport au Centre de la France est très similaire. Par contre, le moteur Sud-Est n'enlève rien, il rajoute dans certains scénarios. Quand on dit qu'il rajoute quelque chose, il va rajouter en particulier du financement.

J'ai bien noté tout ce qui avait été dit, par exemple par le président Dufrègne. J'ai entendu qu'il fallait écarter les scénarios Est et Médian, donc ceux qui apportent un plus, y compris en financement de l'usager. J'ai entendu dans le même temps que la collectivité département de l'Allier ne pourrait pas financer et ne financerait pas. Donc, je l'entends, cela veut dire comme position : dire non au supplément de financement par l'usager permis par certains scénarios et, en même temps, dire non à la participation publique qui, de ce fait, est requise. Cela laisse circonspect le maître d'ouvrage technique que je suis, mais, vous le savez tous, nous serons en face d'une décision politique, à un moment. Nous sommes à un moment où nous allons commencer à faire le grand écart sur la question du financement, si nous refusons à la fois les financements publics et les financements de l'usager.

Sur le moteur aménagement du territoire, le moteur territoire : l'aménagement du territoire, nous aurons là aussi une réunion thématique qu'a souhaitée la Commission du débat, mais je vais en dire un mot. Une LGV n'aménage pas le territoire. Une LGV est une infrastructure qui passe quelque part, et c'est tout. C'est un objet physique. La LGV offre des gains d'accessibilité au territoire. Aménager le territoire, ce n'est pas l'objet ferroviaire qui va le faire, c'est vous. Ce sont les élus, les habitants, les usagers, les acteurs socioéconomiques qui vont utiliser les biens d'accessibilité permis par l'infrastructure pour faire du tourisme, développer des activités économiques, étudier, etc.

Or quand nous regardons en termes d'accessibilité des territoires, donc temps de parcours, fréquence qui seraient offertes dans chacun des scénarios sur chacune des villes desservies, ce n'est pas le cas de Montluçon, donc c'est peut-être bizarre de le dire aujourd'hui à Montluçon, mais quand nous le regardons au global pour les 13 villes concernées par le projet, c'est réellement très équivalent. C'est vraiment quelque chose d'évident.

J'entendais ici, et je l'ai entendu aussi dans une intervention tout à l'heure : « Oui, mais les chiffres sont faux ». Alors, écoutez, les chiffres reposent sur des modèles éprouvés, qui ne sont pas faits dans un bureau pour se faire plaisir, ce sont des modèles qui reflètent la réalité constatée. Aujourd'hui, nous n'avons pas besoin de dix minutes d'écart entre deux trains. À cinq minutes, nous le voyons tout de suite. Un train qui met cinq minutes de moins qu'un autre est plus rempli que le train qui met plus de temps. Les modèles le reflètent. Donc, effectivement, nous avons bien ce complément de trafic dû à un gain de temps. Alors, j'entends par-ci par-là : « C'est faux ». Nous, tous nos chiffres sont aujourd'hui sur la table, toutes nos études sont intégralement publiques, la Commission les a mises en ligne. Les acteurs ou les personnes qui disent que ces chiffres sont faux ne nous ont donné aucun autre chiffre depuis le début du débat, et aucune contre-expertise n'a été sollicitée auprès de la Commission du débat public, comme le débat le permet. Il y a un moment où il faut aussi arrêter de dire que c'est faux. Pour être constructif, si les chiffres sont faux, il faut dans ce cas nous en donner d'autres.

Je voudrais reprendre les caractéristiques qui étaient soulignées par Monsieur Pozzoli, en termes d'aménagement du territoire. Vous repreniez les trois objectifs, Bourges-Orléans et Paris-Clermont en deux heures, en disant que les scénarios Médian et Est ne répondaient pas à tout cela. Là aussi, c'est totalement faux. Tous les scénarios répondent à tous les objectifs du projet.

**Sylvain CAILLOT :** Je vais compléter les propos sur l'explication des dessertes, en particulier vers Lyon. Sur les schémas présentés dans la présentation initiale, nous voyons qu'il existe des dessertes vers Paris et des dessertes transversales. Prenons n'importe quel scénario, Ouest-Sud ou Ouest. Nous voyons par exemple les traits présentés en jaune clair, qui sont les trains qui font les dessertes entre le Nord de la France, qui contournent Paris mais qui contournent la région Ile-de-France, en particulier l'aéroport de Roissy, Marne-la-Vallée, qui ensuite passeraient dans le territoire et marqueraient des arrêts. Dans le cas du scénario Ouest, un arrêt à Bourges qui permet aux gens de Montluçon de monter dans ce train. Donc, prendre une correspondance à Bourges, monter dans ce train pour aller vers Lille et Roissy. Le même train continue et va vers le Sud-Est, donc vers Lyon et peut-être au-delà, vers Marseille et la Méditerranée. Là aussi, c'est une occasion de trouver un train qui traverse le territoire, donc pour les Montluçonnais, aller chercher à Bourges une correspondance pour prendre ce train.

Pour la liaison vers Lyon et Nantes, c'est le train violet, qui traverse les territoires. Nous avons vu qu'à l'échelle nationale, nous avons un gain de temps sur les déplacements entre Lyon et Nantes, plus les montées descentes des gens du territoire, donc des gens du grand Centre de la France, qui font qu'il y a une économie pour ces transports. Donc, dans tous les

scénarios, nous avons des liaisons tournantes qui peuvent exister. Donc, de la même manière, pour les Montluçonnais, des solutions nouvelles pour atteindre Lyon ou la façade atlantique.

Nous pouvons aussi préciser, c'est moins ferroviaire, mais l'existence du service Clermont-Ferrand-Lyon permet aussi d'avoir des services que nous pouvons attraper à Vichy. Il faut faire un petit bout de chemin pour aller à Vichy, mais cela fait aussi des solutions pour aller par là.

Donc, dans tous les scénarios, vous pouvez regarder, vous avez les synthèses et vous pouvez voir que c'est toujours possible et avec les mêmes temps de parcours, globalement, pour Montluçon.

Pour ce qui concerne l'environnement, et le critère environnement pris en compte aujourd'hui, nous avons tout un détail qui explique les couleurs et les appréciations que nous donnons. Nous ne sommes pas encore à un niveau d'études d'impact, mais nous sommes quand même déjà aujourd'hui, comme je l'ai dit tout à l'heure pour les coûts, capables d'identifier, quand nous parlons des enjeux du milieu humain, nous pouvons aller voir le détail, le passage au plus près de l'agglomération d'Orléans posera des questions au niveau de la proximité avec le bâti, donc périurbain. Cela posera des questions par rapport aux sites classés au patrimoine de l'Unesco.

**Bruno de TRÉMIOLES** : Nous avons beaucoup de questions.

**Jean-Michel THERY, retraité Montluçonnais** : Je voulais répondre par rapport à la problématique qu'a soulevé quelqu'un sur l'environnement, les forêts de Tronçais et les autres forêts. Je pense que, étant montluçonnais, j'ai aussi à cœur ce problème, mais, au XIXe siècle, quand nous avons fait Vierzon-Orléans-Paris, nous avons traversé les forêts dans des souterrains et en faisant passer des trains à vapeur. Cela doit pouvoir se faire encore.

Maintenant, l'autre problème est lorsque la personne qui représente la SNCF ou RFF parle du projet en étant simplement pour le transport des voyageurs. Je le comprends bien, mais je trouve que c'est dommage, quand on parle de projets qui auront un impact dans 25 ou 30 ans, qu'on n'envisage pas aussi le transport du fret, parce que les camions, il y en a marre, sur les routes et les autoroutes. Quand on fait des voies comme cela, on va faire une infrastructure, on va dégager des terrains et on va louper le passage de trains de fret.

**Bruno de TRÉMIOLES** : Merci beaucoup. Autre question.

**Jean-Louis AURAT, conservateur patrimoine retraité** : Je suis aussi membre de la société des amis du chemin de fer. J'ai été très étonné de la prise de position vis-à-vis du tracé Ouest-Sud et notamment vis-à-vis de la forêt de Tronçais et du vignoble de Saint-Pourçain. Je crois que ce tracé peut parfaitement éviter, comme l'autoroute d'ailleurs, la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain. Mieux, au Sud de Baillet, cet itinéraire rencontre une ancienne infrastructure qui allait de la Ferté-Hauterive à Gannat et qui permettrait d'aller très rapidement à Clermont, pratiquement sans faire d'expropriations ni de travaux. Évidemment, il faudrait électrifier cette ligne, ainsi que Gannat-Riom. Ce serait mieux, à mon avis, que de repasser par Vichy, ce qui allongera le parcours.

Par contre, Vichy pourrait avoir une gare en pleine ligne, comme celle du Creusot, qui se situerait grosso modo vers Charmeil ou vers Saint-Germain-des-Fossés. Voilà comment je verrais la chose. Je pense quand même que l'itinéraire Ouest-Sud a des avantages et que, surtout, les tracés qui semblent préférés, c'est-à-dire Est et Centre, privilégient une fois de plus la zone Saône-Rhône et PACA, qui sont déjà surdéveloppés par rapport au Centre.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur. Nous allons prendre quelques questions, puis redonner la parole à RFF.

**Fernand MINARD, Vice-président Vichy Val d'Allier** : Je suis chargé de l'aménagement de l'espace. Pour nous, la ligne TGV Paris Clermont-Ferrand-Lyon n'est pas seulement un projet ferroviaire entre Paris et Lyon, c'est aussi un projet de territoire pour le Massif central, notre région et l'ensemble de notre département au service de ses entreprises et de ses habitants. D'où l'importance de préciser clairement, dans le cadre de ce débat public, notre volonté de voir aboutir ce projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et d'indiquer quel tracé serait, en l'état actuel des études, celui qui apporterait le plus pour notre territoire en termes d'activité et de développement.

L'objectif aujourd'hui est de nous rapprocher de Rhône-Alpes, notre premier partenaire économique, l'Île-de-France bien sûr, mais aussi d'ouvrir tout l'Allier et l'Auvergne sur l'Europe.

Point important, quand j'évoque l'Europe, je pense à Transline, projet de transversale ferroviaire à grande vitesse prévue par la loi Grenelle, devant relier la façade atlantique, Poitiers, Limoges, Lyon, Turin et l'Europe de l'Est. Or le tracé qui serait choisi pour la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans sa partie entre le Nord de l'Auvergne et Lyon indiquera le tracé de ce futur barreau Est-Ouest. L'Allier peut, d'ici 2050, se trouver au cœur d'une croix ferroviaire grande vitesse européenne Nord-Sud et Est-Ouest, en direction de Bruxelles, Turin, Londres et Genève, une croix ferroviaire mettant ainsi le monde à notre portée, en rapprochant notre territoire des grandes plateformes aéroportuaires internationales que sont Lyon Saint-Exupéry, Orly ou Roissy Charles De Gaulle. Pour cela, il faut la gare nouvelle Nord Auvergne dans l'Allier, susceptible d'être le centre de cette voie ferroviaire.

J'insiste sur le fait que seule cette gare nouvelle garantit le passage de la liaison Est-Ouest en Auvergne. Sans elle, elle passera plus au Nord. L'ensemble du département de l'Allier a tout à gagner avec la nouvelle gare, que seul le tracé Ouest-Sud prévoit.

Bien entendu, j'entends les arguments largement diffusés par RFF au sujet du tracé Ouest-Sud : il sera le plus cher, le moins rentable, avec le plus d'impacts environnementaux. Est-il le plus cher, si nous raisonnons en prenant en compte la partie commune avec le projet Transline ? Assurément non, avec une partie commune aux deux futures lignes, réduisant le coût de plusieurs milliards d'euros. N'est-ce pas intéressant, dans le contexte budgétaire que nous connaissons actuellement ? Est-il moins rentable si nous intégrons les conséquences des importantes fonctionnalités offertes par la nouvelle gare ?

Il reste à prendre toutes les précautions environnementales, afin de limiter l'impact sur les milieux naturels traversés. Quel que soit le tracé retenu, au final, des contraintes environnementales existeront, pour lesquelles la plus grande vigilance s'imposera.

En conséquence, pour le scénario Ouest-Sud, je pense particulièrement à la forêt de Tronçais qui doit être intégralement préservée, un tracé couplé par exemple avec l'autoroute A71 le permet, tout en réduisant les coûts.

Vichy Val d'Allier, que je représente ce soir, s'inscrit dans une démarche partenariale avec le Conseil régional d'Auvergne, la plaque urbaine clermontoise, le G12 porté par le Grand Roanne, en réunissant le Conseil régional d'Auvergne et Rhône-Alpes, les Conseils généraux de l'Allier, du Puy-de-Dôme, de la Loire, les agglomérations du Grand Lyon, de Saint-Étienne métropole, de Clermont communauté, de Moulins et de Montluçon. À l'unanimité de son Conseil communautaire, Vichy Val d'allier s'oriente délibérément vers un tracé le plus au Sud et le plus à l'Ouest possible, accompagné de la gare nouvelle pour un meilleur rééquilibrage des modes de transport au profit du ferroviaire. Outre le fait d'être le seul à proposer une gare



nouvelle en Auvergne, le tracé Ouest-Sud est celui qui rapproche le plus Montluçon et Clermont de la LGV.

Ne passons pas à côté de cette chance historique pour notre territoire. Une telle opportunité de développement ne se reproduira pas. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Je vous remercie beaucoup. Madame, puis Monsieur.

**Christine CHAMBRIER, Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais** : J'étais présente à la dernière réunion à Moulins et j'aurais quelques réflexions pour Monsieur Allary. Il y a deux points à développer, le point économique et le point environnemental.

Par rapport au budget, nous avons déjà parlé du financement, RFF propose soit 27 %, soit 58 %, soit 10 %. Vous nous avez montré un tableau la dernière fois. Cela veut dire que c'est un prix relativement élevé du billet, sachez-le, chers voyageurs. D'autre part, le reste sera financé par nous, les contribuables. Que ce soit l'État ou nous, ce sont nos impôts, de toute façon, donc effectivement, c'est une réflexion.

Par rapport au projet d'aménagement du territoire à long terme, demain, dans 20 ans, qui nourrira les habitants des grandes métropoles en pleine crise économique ? Sûrement pas le TGV, dont la dette ne sera que creuser le déficit. Le grand risque est que nous puissions lancer les travaux et qu'il y ait un arrêt des travaux. Cela a déjà existé, dans le territoire.

On dit que la LGV, ligne à grande vitesse, égale développement durable. Les investissements pour le TGV, c'est mathématique, monopolisent tout l'argent disponible et entraînent l'abandon de l'entretien des voies, nous en avons déjà parlé, et de l'amélioration des lignes existantes. Si nous monopolisons l'argent pour le TGV, Paris-Montluçon ne sera toujours pas mieux aménagé. Nous attendrons et si cela se trouve, il n'y aura pas de TGV.

La priorité est l'organisation du fret pour un développement durable. Vous parlez dans le cadre de l'environnement, mais ce qui est le plus important, cela a déjà été dit, c'est le fret, ce n'est pas le déplacement des voyageurs. C'est le fret, il y a urgence, nous avons des camions partout sur la route et c'est dangereux. Le développement durable, c'est le fret, et là, on n'envisage que les voyageurs.

Par rapport aux critères d'évaluation de fréquentation, je m'adresse aux élus. N'oubliez pas que nous sommes citoyens et que nous participons aux élections. Nous vivons une période où il est nécessaire de reconsidérer notre mode de fonctionnement socioéconomique. Le TGV ne fera que désertifier les zones rurales dont la seule richesse est la qualité de l'environnement. Un maillage ferroviaire enlève de la qualité de l'environnement. Nous avons déjà connu cela en région parisienne.

Par rapport à l'aspect environnemental, nous en avons déjà parlé, la forêt de Tronçais, pourquoi ne pas passer dans le parc du château de Versailles, c'est exactement le niveau.

Deux petites choses encore, nous avons parlé la fois dernière des trames bleues et des trames vertes. Cela ne solutionne pas les nuisances environnementales : le bruit, les pollutions électromagnétiques qui amputent de manière irréversible le patrimoine forestier, l'activité sylviculture, le foncier national, les terres agricoles et viticoles. Au total, soyons raisonnables, le financement de ce projet est et restera infinançable. Il sonne un coup d'arrêt pour l'entretien et l'amélioration du réseau ferré existant. Ensemble, dites non au TGV.

*(Applaudissements et huées)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : S'il vous plaît, nous sommes dans un débat public où chaque opinion peut s'exprimer librement. Respecter la parole des autres, s'il vous plaît. Merci. Madame.

**Mireille SCHURCH, sénatrice de l'Allier** : Bien sûr, ce TGV est une belle opportunité pour l'Allier et l'Auvergne et nous devons la saisir. J'ai envie de vous dire, si nous sommes dans le Grenelle de l'environnement et dans l'après Grenelle, nous y sommes complètement puisqu'aujourd'hui, beaucoup de nos concitoyens prennent la voiture pour aller à Paris ou à Lyon. Le réseau routier est maintenant terminé. Alors, place au réseau ferré. Nous sommes dans le cadre du report modal et c'est une bonne chose pour l'environnement.

Le titre est : Paris-Orléans-Clermont-Lyon. L'Auvergne est la seule région de France à ne pas avoir de gare LGV. A ce jour, cinq capitales régionales sont non raccordées à la LGV, dont Clermont, Orléans, Limoges, Caen et Toulouse et pour eux, c'est imminent. C'est pour cela que nous pouvons dire très clairement que les tracés qui évitent l'Auvergne sont inacceptables et les tracés qui ne respectent pas Clermont-Ferrand pour ce qu'elle est, une grande capitale régionale qui rayonne sur 500 000 personnes, sont inacceptables.

Pour notre région, et cela a été dit mais je tiens à le redire, il y a obligatoirement une articulation à faire entre le réseau classique et le réseau à grande vitesse. Nous avons des anticipations à faire, mais ce serait un signe intéressant si RFF voulait bien commencer à faire des travaux dignes de ce nom. J'ai mis quatre heures ce matin pour venir de Paris, Monsieur.

Ce projet LGV ne serait pas compréhensible, et je le dis assez solennellement, par les Montluçonnais et par les Bourbonnais, si vous ne donnez pas des signes de régénération, mais vraiment de régénération. Vous êtes en train de faire des petits travaux sur la ligne Paris-Montluçon, mais cela va toujours aussi peu vite. Une vraie régénération sur nos lignes, pour que nous sentions la différence, parce qu'effectivement, 20 ans ou 25 ans, ce sera très lent.

Je pose une question à RFF. Il me semblerait quand même utile, à ce point du débat, jusqu'au mois de janvier mais à ce point du débat, ne vous serait-il pas possible de nous présenter une ligne qui serait vraiment médiane, c'est-à-dire consensuelle ? Je pense que nous sommes assez nombreux à penser qu'il faudrait un consensus entre l'Ouest-Sud et l'Ouest. Les villes moyennes doivent vous faire passer les temps de trajet raisonnables qu'elles estiment. Nous avons entendu 1 h 45 Montluçon-Paris, j'en serais vraiment ravie, mais si nous sommes à 2 heures, je pense que nous pourrions aller jusque-là, ainsi que les fréquences, dont nous n'avons pas parlé, qu'il serait intéressant aussi de faire figurer.

Enfin, je trouve que nous ne voyons pas assez sur vos cartes une carte de France qui nous indique, cela a été dit à l'instant... Nous sommes sur le Nord-Sud parce que le réseau de la grande vitesse est très jacobin, c'est-à-dire que nous partons de Paris et nous allons dans tous les coins de la France en évitant soigneusement le Massif central. Il faudra bien, comme le réseau autoroutier l'a compris, percer l'Est-Ouest et le Nord-Sud. Curieusement, nous sommes dans l'Allier lorsque nous croisons ces deux grandes lignes. Il serait intéressant d'intégrer dans vos calculs les 14 milliards, parce que cela en enlèverait sans doute deux, l'Est-Ouest, qui pourrait être pertinent. Si vous voulez, nous sommes en train de travailler pour le siècle à venir, pas pour quelques années, donc c'est important, cette complémentarité qui pourrait être mieux mise en évidence entre la POLT et la POCL.

Enfin, pour le financement, je vais terminer et vous donner des solutions de financement : nous perdons chaque année 1 milliard d'euros parce que la taxe poids-lourds n'est pas mise en route et nous perdons 2 milliards d'euros parce que les concessions autoroutières ont été confiées au privé. J'estime que là, nous pouvons faire des économies.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur Allary, avez-vous des éléments de réponse ?

**Thomas ALLARY** : Oui, alors je vais essayer de synthétiser. Nous avons parlé du fret à nouveau, je vais en parler très rapidement pour dire que nous ne sommes pas dans un projet fret, mais en reportant des circulations du type Paris-Orléans, Paris-Vierzon ou Paris-Clermont de l'autre côté, sur la ligne nouvelle, cela va dégager des capacités sur les lignes existantes, en particulier Paris-Orléans, Paris-Clermont, capacités qui pourront être utilisées par le fret. Donc, nous avons quand même un effet collatéral bénéfique pour le fret.

Nous allons dire un mot de la forêt de Tronçais, puisque nous en avons beaucoup parlé. Pourquoi ce scénario impacterait-il la forêt de Tronçais ? Nous allons faire un tout petit historique. Nous voyons en trait vert l'option de passage du scénario Ouest-Sud telle qu'elle est présentée au débat. Effectivement, nous voyons que la forêt de Tronçais est située sur cette option de passage. Nous avons essayé de mettre en pointillés verts une variante qui éviterait la forêt de Tronçais. C'est une esquisse qui a existé au début des études de POCL. Il a été constaté à cette époque, déjà que ce n'est pas si facile de faire avec l'autoroute A71, mais c'est un problème technique, mais surtout, que nous avons deux franchissements du Cher nécessaires et que nous touchons la Champagne berrichonne.

Ces deux risques d'impacts avaient été identifiés et jugés comme plus importants, non pas du fait de la qualité du milieu forcément, mais le risque était plus important d'impacter ces milieux que la forêt de Tronçais. C'est en cela que le scénario avait été décalé, mais ce n'est pas RFF tout seul dans son coin. Cela a été un travail de deux ans, tous les partenaires l'ont fait avec nous. Ce sont des choses qui ont été présentées publiquement dans les comités techniques élargis, même, qui ont eu lieu en 2009 et 2010. Voilà pourquoi nous sommes aujourd'hui sur ce scénario. Donc, j'entends que ce n'est pas grave, nous pourrions éviter la forêt de Tronçais dans un scénario Ouest-Sud, oui, d'un coup de crayon, nous savons l'éviter, mais nous rencontrons d'autres problèmes qui, sur le plan environnemental, sont loin d'être négligeables également. Voilà pour l'éclairage de ce sujet.

A travers plusieurs interventions, à nouveau, je vais essayer d'être synthétique, mais j'entends dire qu'il faut refuser les tracés qui évitent tel ou tel territoire, éviter les tracés qui évitent telle ou telle ville. C'est presque de la provocation, mais j'ai envie de dire que le tracé n'a aucune importance pour ce qu'il apporte au territoire. Ce qui est important, c'est ce qu'il permet en termes de temps de parcours et de fréquence. Je rebondis là-dessus parce que j'entendais, je crois que c'était Madame la sénatrice qui disait, il faut éviter en particulier des scénarios qui évitent Clermont-Ferrand. Par construction, tous les scénarios évitent Clermont-Ferrand en termes de tracé. Aucun tracé de la ligne nouvelle ne va passer à Clermont-Ferrand, mais tous les scénarios permettent la desserte de Clermont. Ils le permettent tous dans le même temps, 1 h 55 à 2 h 00. Quand nous regardons les hypothèses de fréquence, c'est le tracé qui passe le plus près, donc le tracé Ouest-Sud, qui permet le moins de trains quotidiens pour Clermont-Ferrand. Donc, il faut vraiment faire la différence entre la desserte d'une part, temps de parcours et fréquence, ce qui est apporté, et le tracé, là où il passe, qui apporte surtout un coût, financier d'une part et environnemental d'autre part. Ce sont vraiment des choses différentes.

De façon générale, j'entendais : des tracés qui évitent l'Auvergne. J'ai presque envie de dire que je n'ai pas regardé si, territorialement, des tracés évitaient l'Auvergne. Ce qui est sûr, c'est que toutes les villes de l'Auvergne ont un gain de temps de parcours et de fréquence considérable, dans tous les scénarios, c'est sûr.

Ensuite, rapprocher de la problématique Est-Ouest. Là aussi, c'est revenu plusieurs fois. Les gains pour le trafic Est-Ouest sont bien pris en compte dans notre projet. Quand nous parlons tout à l'heure de trains qui pourraient relier Lyon à Nantes, nous avons bien un gain de trafic permis par le projet, dans tous les scénarios, qui est permis par le projet et qui est bien inclus dans les gains de voyageurs que nous évoquons, les analyses socioéconomiques, etc. Donc, c'est bien un avantage du projet. C'est assez comparable, d'ailleurs, selon les scénarios. Sur les 5 à 6,5 millions de voyageurs nouveaux dont je parlais tout à l'heure, 0,3 à 0,4 dans tous les scénarios sont sur du trajet Est-Ouest.

Alors, effectivement, quand je parle d'Est-Ouest, je parle de trajet surtout entre Lyon et Nantes. J'entends parler de Bordeaux. Si c'est pour faire Bordeaux-Lyon, nous n'arriverons jamais à le faire dans le même projet que Paris-Lyon. Je vous rappelle que c'est quand même un projet Paris-Lyon. Comme il est très vaste, nous pouvons regarder autour, mais à force de vouloir relier l'ensemble de la France avec un seul projet, je vous assure que ce ne sera pas faisable.

Si, parce que c'est venu aussi plusieurs fois dans des questions, nous voulions anticiper un barreau Est-Ouest, puisque c'est un projet qui existe effectivement dans la loi Grenelle, qui aujourd'hui n'est pas défini, mais son ambition existe, si nous voulions dire qu'une partie de POCL sera une partie du barreau Est-Ouest, et donc qu'il faut prévoir dès maintenant ce que cela peut apporter, je le dis à nouveau, c'est fait pour Lyon-Nantes. Par contre, est-ce que cela pourrait apporter encore autre chose au-delà, par exemple sur du Bordeaux, et donc, comptons en avance, finalement, les apports que cela pourrait avoir en termes de voyageurs, peut-être pouvons-nous le faire, sauf que le jour où il faudra faire le barreau Est-Ouest, que compterons-nous ? Nous ne compterons plus rien du tout parce que cela aura déjà été compté en avantages. Nous ne comptons pas deux fois les mêmes avantages dans les différents projets. Nous essayons d'être un peu cohérents entre nos études. Il ne sert à rien d'anticiper quelque chose qui, finalement, aboutira à l'inverse de ce qui est voulu, à savoir réaliser le barreau Est-Ouest ultérieurement. Les études doivent être cohérentes entre elles et se limiter aux impacts qu'elles ont directement.

Même si ce n'est pas le débat pour y répondre, je voulais dire à Madame la sénatrice que j'ai bien entendu la demande de signes sur des travaux immédiats de régénération pour la région. Je l'ai entendu.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Jacques ROLLIN, contribuable en Rhône-Alpes** : Je suis le débat depuis le début et je soutiens, je défends, je milite et je plaide pour le tracé Ouest-Sud, parce que c'est le tracé d'aménagement du territoire par excellence. Il englobera, que nous le voulions ou non, et que nous en parlions ou non maintenant, une transversalité. J'ai déjà dit autre part que la transversalité, il ne fallait pas l'envisager au niveau de la voie ferrée Centre Europe Atlantique, c'est-à-dire l'ancienne ligne Lyon-Nantes. Elle est par elle-même suffisamment performante, 106 km/h de moyenne commerciale. Il faut envisager un itinéraire au milieu de la France, qui aille sur Limoges et qui éclate en deux branches, selon un principe analogue à Route Centre Europe Atlantique.

Monsieur Allary, je ne veux pas vous entendre dire que nous ne pouvons pas mélanger les projets. De toute façon, quand vous regardez les projets de Réseau Ferré de France, ils s'imbriquent tous et le Nord-Sud POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, appuiera inévitablement une transversalité. Il est plus honnête aujourd'hui, ou le plus tôt possible, de dire en pointillés quelle est la transversalité envisagée et la plus envisageable. Pour moi, c'est celle qui est comparable, analogue à la Route Centre Europe Atlantique.

Maintenant, s'agissant de votre tracé Ouest-Sud, je dis qu'il est à amender énormément. Il coupe par le milieu la forêt de Tronçais, c'est vrai, il coupe le vignoble de Saint-Pourçain, c'est vrai, il franchit l'Allier à deux reprises, ce n'est pas vraiment quelque chose de titanesque par rapport au franchissement de la Loire à Briard pour le tracé Médián, par rapport au franchissement de la Loire à la Charité pour le tracé Est. Vous pouvez très bien organiser une desserte interne de Bourges avec contournement, descendre sur le Sud vers Montluçon, vous en rapprochant un maximum, pratiquer une entrée sur Saint-Amand-Montrond, si nous devons desservir cette gare, pourquoi pas, mais en vous rapprochant le plus possible de Montluçon, vous donnez à Montluçon une nouvelle chance qu'elle n'a pas eue depuis trop longtemps. Elle a un réseau mauvais et elle a des dessertes médiocres. Il faut que vous dressiez une courbe en S allongé, qui viennent dans le secteur des communes de Reugny, Nassigny ou Estivareilles, puis, ensuite, vous faites la courbe vers l'Est et vous rejoignez la gare de Saint-Germain-des-Fossés, qui peut très bien devenir la gare d'Auvergne. Le rabattement depuis Moulins est de 20 minutes. Le rabattement depuis Nevers est de 50 minutes. Ensuite, vous suivez la ligne droite de Baillet jusqu'à Grépille\* à côté de Roanne, une ligne droite près d'une ligne à deux fois 400 000 V. En général, EDF ne fait pas des zigzags quand elle tire des grosses lignes de cette nature.

Ne me dites pas qu'il n'est pas possible de réutiliser la gare de Saint-Germain. La radiale bourbonnaise et la ligne de Roanne se présentent en courbe autour d'une colline. Vous faites en arrière, à quatre ou 5 km, l'artère principale et vous faites trois connexions en sautemouton, une dans le secteur du village de Magnet, une pour sortir de la radiale bourbonnaise, et vous décrivez une courbe en point d'interrogation et un troisième raccordement sur l'artère principale. Là, vous éviterez le vignoble de Saint-Pourçain et la forêt de Tronçais.

**Bruno de TRÉMIOLES :** Merci beaucoup. Encore une question.

**Guillaume BERTRAND, militant ferroviaire, de Limoges :** Je souligne l'importance d'être là ce soir, parce que je pense que Montluçon a été tout à fait destinée à être le grand perdant de ce débat public, tellement, depuis le début, les études qui sont présentées par RFF vont dans le sens du Médián. La décision n'a pas été prise, mais ne pouvons-nous pas dire que la décision est un peu induite par des études qui sont présentées comme celles-ci ?

Ce que je voudrais dire, c'est qu'aussi bien sur les études socioéconomiques, sur le trafic, je me rappelle que lors d'une précédente réunion, je suis intervenu pour dire qu'il fallait une contre-expertise, parce que sur les flux transversaux, nous sommes très en deçà de ce que pourrait être la réalité des flux transversaux. Je pense notamment à l'artère majeure du Bordeaux-Lyon, dont nous pouvons imaginer – et je me souviens de l'appel tout à l'heure de la CGT – dans un premier temps, une amélioration de la ligne. Il y a des projets d'électrification, il y a des collectivités qui sont mobilisées à l'Ouest de Montluçon, je pense du côté de la Creuse, à Limoges, à Périgueux, à Bordeaux. Beaucoup de gens regardent vers l'Est et je trouve que c'est complètement fou que cet axe Bordeaux-Lyon soit à l'écart du POCL, alors qu'il servirait à le viabiliser financièrement.

Toujours en matière de viabilité financière, je trouve qu'il est complètement osé de dire que le Paris-Lyon sera un moteur de trafic pour le POCL dès la mise en service. Pour les LGV, nous voyons de plus en plus difficilement une mise en service de tout un bloc d'une ligne qui fait dans les 500 km. Il faudra bien commencer par un bout et le bout le plus potentiellement porteur à court terme, c'est le Lyon-Clermont. Quand il faudra s'investir pour réaliser le Lyon-Clermont, il faudra aussi le viabiliser par la multifonctionnalité, par d'autres types de dessertes qui utiliseront dans un premier temps les lignes classiques. Je pense au Lyon-Montluçon-Bordeaux, en particulier, qu'il ne faut pas négliger, comme les autres transversales.

Je pense qu'au niveau des études, il y a vraiment des chiffres à contester sur toute la ligne. Je n'ai que trois minutes, je ne vais donc pas pouvoir détailler, mais je pense qu'il y a la place pour une contre-expertise qui intègre vraiment la transversalité et ce projet de barreau Est-Ouest, dont on veut le renvoyer aux calendes grecques, et je trouve cela très dommage. Je souligne l'importance de fait que Montluçon n'a pas lieu d'être la grande perdante du projet POCL, parce qu'elle se trouve au centre d'un vaste espace, le Massif central, un espace qui fait la taille du Portugal et qui ne comporte aucune infrastructure ferroviaire performante.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci beaucoup. Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY :** Oui, j'avais oublié un point fondamental dans l'intervention de Madame la sénatrice tout à l'heure, qui parlait de la recherche d'un consensus ou d'une ligne moyenne entre les scénarios Ouest-Sud et Ouest, pour ce qui la concernait, enfin chercher d'autres scénarios. Vous avez appuyé cela en évoquant deux heures sur Montluçon-Paris.

Je profite de cette intervention pour dire que nous sommes tout à fait ouverts à rechercher, pendant le débat, les améliorations ou de nouvelles variantes du scénario. Pour cela, nous avons justement besoin de fonctionnalités attendues, comme celle que vous avez citée ou celle qu'avait citée Monsieur Dugléry tout à l'heure. Ce sont les deux premières que j'entends depuis le début du débat public. C'est vraiment quelque chose d'important. A la limite, c'est presque un appel que je fais à toutes les collectivités et à tout le public : dites-nous ce que vous attendez en termes de fonctionnalités, pour que nous puissions éventuellement proposer de nouvelles variantes.

Dans ce cadre, je reprends les deux dernières interventions qui parlent de quelque chose qui prendrait plus en compte un barreau Est-Ouest. Il était demandé de dire ce que nous entendions comme transversalité. Ce n'est pas à RFF de dire ce qu'il entend comme transversalité, c'est à l'État de dire ce qu'il entend comme transversalité et de commander, dans la suite de la loi Grenelle, des études en disant : voilà ce que nous attendons du barreau Est-Ouest. Aujourd'hui, il ne l'a pas fait et nous, RFF, sommes bien en peine de dire ce que nous prenons comme barreau Est-Ouest dans nos études, si nous voulions le faire.

Ceci dit, dans ces deux dernières interventions, je voulais y revenir parce qu'en termes de fonctionnalités, j'entends que la desserte depuis Paris du Centre de la France reste importante, que la desserte de Paris-Lyon ou Paris Sud-Est, c'est surdimensionné, c'est inutile, c'est tardif, etc., et qu'il serait peut-être intéressant de la remplacer par du Bordeaux-Lyon. Je suis très sceptique. À nouveau, les LGV Auvergne se sont toutes plantées un jour ou l'autre parce que les projets ne tenaient pas suffisamment la route en termes socioéconomiques. Grâce au deuxième pilier Paris-Lyon, le projet tient la route en termes socioéconomiques, ce qui ne signifie pas qu'il est financé et finançable. Nous avons vu tout à l'heure que toutes les cases sont soit oranges, soit rouges, c'est une vraie difficulté.

Enlever ce pilier, qui est quand même particulièrement conséquent, avec un trafic énorme, bien supérieur à celui qui concernerait le Centre de la France au total, et le remplacer par Bordeaux-Lyon, c'est vraiment une voie qui ne peut que détruire le projet.

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci beaucoup. Monsieur le maire de Moulins.

**Pierre-André PERISSOL, maire de Moulins :** Merci. Je ne vais pas intervenir comme maire de Moulins, je vais intervenir ici comme un militant résolu pour que nous ayons une ligne à grande vitesse. Pour cela, je vais vous faire part de ma conviction et je vais vous faire une proposition et prendre un engagement.

Ma conviction, c'est que nous n'aurons pas – vous savez, ici, nous avons tous vécu la Route Centre Europe Atlantique, 40 ans de retard –, donc, nous n'aurons pas une ligne à grande vitesse, c'est cela, le risque, si nous nous arc-boutons sur un projet qui, comme le tracé Ouest-Sud, présente trois handicaps lourds. Je comprends très bien qu'ici, à Montluçon, on souhaite ce tracé parce qu'il est le meilleur, et on le souhaite avec d'autant plus de force qu'on est mal desservi aujourd'hui par le fer. Mais nous ne pourrions pas, sur ce tracé, surmonter trois handicaps lourds.

Le premier, je ne vais pas y revenir, est le problème du coût pour les collectivités. Il a 1 milliard de plus, 25 % de voyageurs en moins et il exclut au moins un contributeur, qui est la Bourgogne. Donc, nous ne pourrions pas régler ce problème.

Le deuxième problème qui le handicape est le problème environnemental. Nous parlons beaucoup ici de la forêt de Tronçais, et j'y suis, vous vous en doutez bien, très attaché. En amont, vous avez la traversée de la Sologne et, en aval, la traversée de la forêt d'Orléans. C'est donc le tracé qui a le plus de problèmes. Nous ne ferons pas un souterrain de Paris à Lyon. Donc, nous aurons effectivement un vrai problème.

Le troisième, qui est le plus important, est qu'il n'y a pas de grand projet d'infrastructure en France qui ne se fait s'il n'y a pas un minimum de consensus entre les élus. Le nombre de dossiers qui sont rangés parce qu'il n'y a pas de consensus, vous pourriez remplir votre bibliothèque. Le dernier, que je connais un peu, Marseille-Nice, ne se fait pas. Pourquoi ? Parce que des élus veulent que cela passe au Sud et d'autres au Nord, et cela ne se fait pas. Avant le nôtre, il y a plus de 10 projets et 75 milliards à engager. Il est donc très facile, quelle que soit la majorité, quel que soit le gouvernement, de dire : « Messieurs, vous ne vous entendez pas ? Vous voulez passer avant, alors que vous êtes déjà après 75 milliards, eh bien vous passerez après ». Or nous ne pouvons pas, sur un tracé qui exclut une partie du territoire, avoir un consensus.

D'ailleurs, c'est à partir de cela que nous avons obtenu que la Bourgogne, qui était intéressée par le tracé Est, accepte de dire non au tracé Est, ce qui n'était quand même pas rien, et est d'accord d'aller soit sur le Médian, soit sur l'Ouest, pour arriver à trouver un consensus. C'est ce que nous avons obtenu de Nevers. Donc, si vous voulez avoir une ligne à grande vitesse, il faut qu'il y ait un consensus. Nous ne pouvons pas avoir un consensus sur un tracé, même s'il est bon, qui exclut une partie, un gros tiers du territoire et un certain nombre de villes.

À partir de là, je vous fais, avec vraiment tout mon cœur, une proposition, c'est que nous nous engageons à trouver un consensus. Pour trouver un consensus, il faut forcément dire : « Voilà, moi, mon premier choix, c'est celui-là » et ici, il est évident que c'est Ouest-Sud, « mais j'ai un deuxième choix et si le premier choix n'est pas choisi, je me replierai sur le deuxième choix ». C'est ce que nous avons fait, c'est ce qu'on fait toutes les villes : Bourges, Nevers, Moulins. Si vous voulez, je pourrais vous le dire, mais vous vous en fichez et c'est normal, quel est mon premier choix ? Ce que je veux, c'est avoir la LGV, donc je suis prêt à passer à l'Ouest, alors que je suis beaucoup mieux desservi par un autre, mais ce n'est pas le problème, il faut tous avoir un deuxième choix. Il faut dire : « Voilà mon premier, et sinon, voilà mon second ».

Mais mon second peut être assorti de conditions. Dans la délibération que nous avons prise à Moulins, nous avons mis trois conditions : l'une pour aider Clermont-Ferrand, l'autre pour Roanne et la troisième, peut-être maladroitement, nous avons dit qu'il faut, si c'est le scénario Ouest ou Médian, que Montluçon ait... Nous ne l'avons pas chiffré à l'époque, en termes de temps, nous avons évoqué les travaux sur la ligne ; j'entends aujourd'hui qu'il n'y a pas seulement l'électrification, il y a un certain nombre de points noirs et que pour cela, il faut absolument dégager le financement et qu'il y ait un engagement pour que le temps de 1 h 45 soit pris. En tant que président de la communauté d'agglomération de Moulins, nous allons ajuster notre délibération pour intégrer dans les tracés que nous avons retenus, en

écartant l'Est et en ne prenant pas Ouest-Sud, en disant que mon intérêt est surtout qu'il y ait une ligne TGV, si c'est pour cela, nous allons préciser et nous allons prendre l'engagement de mettre les travaux, non pas d'électrification, mais sur la ligne Montluçon, d'enlever les points noirs afin d'obtenir 1 h 45.

Je vous propose, pour finir, une phrase : que nous prenions l'engagement tous ensemble de trouver un consensus. C'est la condition, mes amis, ensemble, pour que nous ayons vraiment la ligne à grande vitesse. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup.

**Luc BOURDUGE, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne** : Je vais intervenir sur un autre sujet, mais Monsieur Périssol m'a tendu la perche. Monsieur Périssol, la ligne LGV va voir le jour, qu'il y ait consensus ou pas : il faut doubler la ligne Paris-Lyon, cela a bien été expliqué au début. C'est cela, la priorité. Il ne faut pas faire croire aux gens que, s'il n'y a pas consensus, il n'y aura pas de ligne LGV. Il y aura une ligne LGV et la question posée est : sera-t-elle aménagement du territoire ou ne le sera-t-elle pas, et donc viendra-t-elle ? Est-ce que ce sera le scénario Est qui est proposé ou un autre scénario ? Je veux dire que ce n'est pas une histoire de consensus. Regardons Lyon-Turin. Lyon-Turin a fait longuement débat et, aujourd'hui, les travaux sur Lyon-Turin sont lancés. Donc, ce n'est pas cette question qui nous est posée aujourd'hui.

Par contre, vous avez soulevé un certain nombre de problèmes. Je ne reviens pas sur le fait qu'un scénario permettrait beaucoup plus de voyageurs. Je l'ai déjà dit à RFF, je suis très dubitatif sur les démonstrations qui sont faites et sur l'impact de tel ou tel scénario en termes de nombre de voyageurs, sachant, mais cela a été dit tout à l'heure, que lorsque nous faisons du Lyon-Paris en TGV, nous allons de centre-ville à centre-ville ; lorsque nous faisons du Lyon-Paris en avion, nous allons à Orly et Orly centre-ville, c'est environ 1 heure de taxi ou de transport en commun. Donc, nous ne pouvons pas comparer les deux choses.

En ce qui concerne les coûts, je veux bien, je l'ai déjà dit l'autre jour à la réunion à Châteauroux, l'ensemble des scénarios proposés, y compris celui à 13,1 milliards d'euros, sont en jaune. Comme par hasard, celui qui est à 14 milliards d'euros est en rouge, je suis assez surpris, et c'est en effet celui que nous défendons.

Enfin, la question du financement : soyons un peu sérieux, que ce soit le projet à 12 milliards d'euros ou celui à 14 milliards d'euros qui soit retenu, le budget du Conseil régional d'Auvergne, dans le domaine du transport, c'est 128 millions d'euros par an. Nous sommes sur des projets à 14 milliards d'euros. Il est évident que les collectivités territoriales interviendront à la marge.

Par contre, j'ai des propositions de financement. Je trouve que par exemple, en termes de retour sur investissement, les pouvoirs publics et notre gouvernement se sont peu inquiétés lorsqu'il s'est agi de transférer les autoroutes publiques à des sociétés privées. Je trouve que là, on s'est moins posé de questions.

Deuxième proposition de financement : RFF, aujourd'hui, verse chaque année 1 milliard d'intérêts aux banques privées pour quelques actionnaires, pour leur permettre de spéculer. 1,5 milliard d'euros par an. Notre projet est à 14 milliards. Vous faites le calcul, le financement peut être très rapide, ce sont tout simplement des choix politiques.

Enfin, une dernière remarque, mais qui a déjà été abordée : je crois que la commande qui est faite par les pouvoirs publics à la Commission nationale du débat est trop restrictive et elle ne



prend pas en compte, en effet, des projets à venir. Les représentants d'ALTRO sont là, ils vont peut-être intervenir, mais elle ne prend pas en compte un certain nombre de projets à venir, en particulier l'ouverture sur la façade atlantique, en particulier si nous allons voir ou non le barreau Limoges-Poitiers, si nous allons remettre et développer la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. En fonction de ce que nous déciderons sur ces tracés, c'est un scénario ou un autre qui doit être retenu. Il est absolument inadmissible, lorsque nous parlons de telles sommes et d'utilisation d'argent public, que nous soyons sur un débat trop restrictif. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur.

**Pascal MACCHI, Adhérent FNAUT, Montluçon** : Merci de me donner la parole. Je suis un contribuable montluçonnais, ancien contribuable de Rhône-Alpes, j'habitais avant dans la région valentinoise, donc desserte ferroviaire pas comparable, et adhérent de la FNAUT, la fédération des utilisateurs de transport.

Juste une remarque préalable, pour Monsieur Allary, par rapport à ce qu'il vient de dire sur le Lyon-Bordeaux. Le Lyon-Bordeaux, ce n'est pas le but du projet. Le Lyon-Bordeaux, c'est essayer de ne pas plomber le projet Ouest-Sud par rapport au financement. C'est pour dire que si l'axe sert en plus sur le Lyon-Bordeaux, il y a peut-être une partie du financement qui n'est pas prévu dans les 14 milliards et qui pourrait être enlevé. Mais le projet, c'est bien du Paris-Lyon, nous sommes bien d'accord.

Tout d'abord, je voudrais dire que vous êtes ici dans la deuxième ville d'Auvergne, la deuxième bassin de population avec Montluçon-Commentry, et économique aussi. C'est une ville qui a beaucoup souffert depuis 30 ans et qui a perdu 30 % de sa population, mais qui reste malgré tout encore la deuxième ville d'Auvergne.

Le tracé Ouest-Sud est soutenu par la région Auvergne, la région Centre par son CESER, le Conseil économique, le département du Puy-de-Dôme, la ville de Clermont-Ferrand, ce n'est quand même pas rien. Nous avons vu que la ville d'Orléans, comme le Centre, soutient soit l'Ouest-Sud, soit l'Ouest, par, bien sûr, ALTRO et le projet Transline.

Pour tuer son chien, il faut dire qu'il a la rage. Ce que disent beaucoup de gens ici, c'est que, tel que le projet est présenté, nous sentons vraiment que c'est le plus cher, celui qui a le moins de voyageurs, avec 1 million de voyageurs en moins, celui qui coûte le plus cher en milieux physiques, en milieux humains. Autant dire qu'au niveau du ministère, quand le choix se fera, il a peu de chances d'être retenu. Vu comme il est présenté, il a peu de chances d'être retenu.

Voilà, j'ai deux remarques et une question. Des remarques : de nouveau, surtout ne pas dire que la forêt de Tronçais, vous avez bien expliqué, mais a priori, je pense que la majorité des gens du bassin pense qu'entre le choix de la forêt de Tronçais et deux ponts sur le Cher, qui n'est quand même pas le Rhône, le choix est vite fait, éviter la forêt de Tronçais et longer l'autoroute, parce que la forêt de Tronçais est quand même un joyau, cela a été dit plusieurs fois ce soir. Le vignoble de Saint-Pourçain, c'est pareil, nous pouvons largement l'éviter, beaucoup de gens l'ont dit ce soir.

Deuxième remarque : Montluçon veut aller à Paris, c'est sûr, dans des temps raisonnables, mais Montluçon veut aussi aller à Lyon. Pour aller à Lyon, dans votre projet, nous remontons sur Bourges, donc nous mettons 2 h 15, je crois, avec correspondance à Bourges. Il faut voir que Montluçon est une ville industrielle, donc aussi une ville ouvrière. Par la route, nous sommes à 215 km de Lyon. Si nous suivons votre projet, RFF, nous ferons 390 km. Donc, les gens vont payer 390 km, plus le prix du TGV. Il faut voir le prix que cela va coûter au

Montluçonnais pour aller à Lyon. Cela veut dire que nous serons à Montluçon par rapport à Paris, mais, par rapport à Lyon, nous serons à Orléans, ou à peu près. Voilà le projet de RFF pour Montluçon. Il faut quand même savoir.

Donc, les gens de Montluçon soutiennent l'Ouest-Sud parce qu'à ce moment-là, bien sûr, ils gagneront une demi-heure ou un quart d'heure pour aller à Paris, ce qui en soi n'est pas mal, mais ce n'est pas extraordinaire, mais pour aller à Lyon et bien sûr surtout le Grand Sud, ou la Suisse, l'Italie ou l'Espagne, ils pourront à ce moment-là aller récupérer la gare nouvelle Nord Auvergne, soit en voiture, soit avec des navettes routières, parce qu'hélas, nous n'aurons pas de voies. Nous ne sommes pas comme Moulins ou Vichy, nous ne sommes pas sur un axe Paris-Clermont.

La question est : sur le nombre de voyageurs, 1 million de moins, il faut quand même savoir qu'au niveau du TGV Est, RFF s'est trompé de 50 % sur ses projets. Il y a eu 50 % de voyageurs de plus que ce qui était prévu dans le projet. Pourquoi, entre l'Ouest-Sud et l'Ouest qui passe par Roanne, vous avez 600 000 voyageurs de moins ? Je ne comprends pas d'où ils viennent.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. RFF, s'il vous plaît.

**Thomas ALLARY :** Je voulais juste revenir, tout à l'heure, je faisais un appel aux fonctionnalités. Je voulais bien préciser que le Conseil général de l'Allier avait précisé ce qu'il attendait de la ligne depuis déjà de nombreuses réunions. Je voulais m'excuser de cet oubli.

Je voulais quand même à nouveau revenir sur l'affichage des critères techniques que nous faisons depuis tout à l'heure. J'entends des expressions : pour tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Moi, j'entends aussi dans les réunions que, quand le thermomètre ne plaît pas à certains, ils le cassent. Je ne suis pas certain que cela règle le problème de la fièvre.

En ce qui concerne la différence du gain de voyageurs entre les scénarios Ouest-Sud et Ouest, nous sommes effectivement sur des potentiels voyageurs, par exemple vers Nevers, Moulins, qui n'existent pas dans le scénario Ouest-Sud. Cela crée une différence. Il y a aussi des petites différences de temps de parcours. Certains temps de parcours sont améliorés dans le scénario Ouest pour certaines villes. Le cumul des différences fait qu'on arrive à ce delta.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci.

**Un intervenant :** La contribution au débat de la Fédération Allier Nature. Nous sommes contre ce projet TGV qui mobilisera des milliards d'euros au détriment de la rénovation du réseau classique. Nous pensons qu'il faut donner la priorité au développement des TER et du fret ferroviaire pour désengorger les routes des milliers de camions. Priorité doit être donnée à des services de proximité, plutôt qu'au développement d'un train pour se rendre un peu plus vite et de façon occasionnelle à Paris pour la plupart d'entre nous. Ce ne sera pas une alternative à la voiture qu'il faudra utiliser pour se rendre à une gare dont nous ignorons même l'emplacement. Depuis des lustres, nous parlons de l'électrification de la ligne Montluçon-Bourges ou Vierzon, qui serait une solution réalisable plus rapidement et plus économique.

Une ligne TGV, c'est le démantèlement du reste du bocage, avec de nouveaux remembrements et une pollution de l'environnement par le bruit. On croit rêver ! Un projet traverse la forêt de Tronçais, un joyau connu dans le monde entier, la forêt de Dreuille, le Grosbois, le vignoble de Saint-Pourçain, pourquoi se gêner ? C'est l'identité du bourbonnais qui disparaîtrait.

Un rapport de la Commission des finances, publié en mai 2011, affirme que les projets non rentables, c'est-à-dire l'essentiel des projets TGV, ne pourront être financés par les collectivités qui en ont la charge à 75 %. Le prix des billets de TGV, comme c'est le cas actuellement, ne fait pas du TGV un moyen de transport populaire.

Enfin, je vais rappeler que tous les sept ans en France, nous stérilisons, sous divers travaux dits de progrès, la surface d'un département comme le Var. Peut-être qu'il serait un jour temps de s'intéresser sur l'opportunité de continuer. Merci.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup.

**Olivier BERTRAND, Vice-président des forestiers privés de France, Vice-président de la FNAUT, élu creusois** : Je suis également acteur et élu au sein de l'Union européenne, dont nous n'avons absolument pas parlé ce soir.

Première chose, vis-à-vis du réseau et de notre occupation de l'espace, bien évidemment, nous n'avons pas du tout envie de cette traversée des forêts emblématiques. C'est d'ailleurs assez intéressant quand RFF veut traverser Colbert, ce sont deux centralisateurs qui se réunissent. Nous, nous voulons passer autour de la forêt et le long de l'autoroute.

Tout à l'heure, nous avons parlé d'utilisation de l'espace, tout à fait d'accord, il s'agit de faire des corridors de transport. C'est-à-dire que là où vous faites une autoroute, vous collez à l'autoroute, voire vous passez sur l'autoroute, c'est-à-dire que vous ne prenez pas de fonciers. Cela peut se faire, Monsieur Allary, les Suisses le font, et il y a un certain nombre de réflexions à prendre pour effectivement moins utiliser l'espace, notamment sur un certain nombre de tronçons, nous allons de nouveau refaire des colonnes de transverses et je crois que le projet et les scénarios Ouest et Ouest-Sud se limitent avec un certain nombre de traversées des territoires. C'est une première réflexion.

La deuxième réflexion est d'interpeller les parlementaires et les élus de l'Allier qui détiennent une grande partie de la solution. Oui au consensus, mais un consensus dans le temps, c'est-à-dire ne pas imaginer le projet POCL seul mais, comme cela a souvent été évoqué, avec l'ensemble de ce qui peut se faire à terme. RFF, c'est Réseau Ferré de France, Réseau, et le réseau aujourd'hui doit être conçu à l'image européenne. Nous sommes le pays au Centre Ouest de l'Europe, l'Espagne, Bordeaux, le Lyon-Turin, vous avez des financements. Là, personne n'en a parlé tout à l'heure, vous financez aujourd'hui le tunnel Lyon-Turin en partie avec des financements de l'Union européenne. Il faudra que nous y pensions, parce que je crois qu'aujourd'hui, dans notre réflexion, vous aurez effectivement des territoires qui seront traversés par les ressortissants de l'Union européenne.

Tout ceci est une chance, en prenant tous ces arguments, quels qu'ils soient, et pas seulement, vous m'excuserez, mais l'histogramme que vous nous avez montré est assez révélateur : aujourd'hui, la plus-value est presque plus importante sur le Sud-Est que sur le territoire concerné. Donc, nous accélérons là un territoire. Il y a vis-à-vis de l'État un système de péréquation, il a existé au niveau autoroutier et nous pouvons le faire au niveau ferroviaire et faire de ce projet un véritable projet d'aménagement national, européen et au centre du Massif central. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur.

**Bernard LESTERLIN, député de l'Allier, circonscription de Montluçon** : Bonsoir. Je suis également membre de la Commission de l'aménagement du territoire et du

développement durable de l'Assemblée nationale et je crois être le seul député de cette Commission en Auvergne.

Je me contenterai, comme beaucoup de choses ont été dites, de partager avec vous les quatre messages que j'ai transmis à Hubert du Mesnil, le président de RFF, hier matin, puisqu'il a rassemblé deux ou trois de mes collègues avec moi.

Le premier est sur l'aménagement du territoire : Monsieur Allary, comment pouvez-vous dire une chose pareille, qu'une LGV n'est pas un outil d'aménagement du territoire ? C'est absurde. Le premier message est que l'aménagement du territoire est une question à regarder par rapport au temps de parcours. C'est un choix de société. Dans 15 ans, il faudra savoir si nous préférons mettre cinq minutes de plus et avoir des dessertes au milieu de l'Europe, au milieu de la France, ou si nous optons pour autre chose. C'est un problème éminemment politique.

Le deuxième message est sur la conciliation entre des projets identifiés, mais qui sont sur des échelles de temps différentes. Nous aurions tout à fait tort de ne pas prendre en compte le projet de transversale permettant d'aller d'Europe de l'Est à la façade atlantique et à la péninsule ibérique, quand on parle aujourd'hui du POCL. Nous savons très bien qu'une partie de cet aménagement concernera les deux projets.

Le troisième message est sur le désenclavement de Montluçon. Il me semble que nous avons tort de nous poser la question de savoir simplement comment nous irons à Paris plus vite. Dans une décennie, deux décennies, la liaison avec Lyon, la région Rhône-Alpes et, par le Lyon-Turin, l'Italie, la façade Atlantique et la péninsule ibérique seront peut-être aussi importantes pour le développement économique de Montluçon que la liaison avec Paris.

Le quatrième message que je voudrais faire passer est le respect de l'environnement. Alors là, franchement, j'en ai parlé à Hubert du Mesnil en lui disant que nous étions au bord de l'escroquerie intellectuelle. Présenter cette option comme devant impérativement traverser la forêt de Tronçais... J'étais avec le président de l'ONF avant-hier en forêt de Tronçais et nous sommes tous d'accord, bien que nous ne soyons pas de la même famille politique, c'est un collègue parlementaire, Hervé Gaymard, nous sommes bien d'accord pour dire que la forêt de Tronçais est contournable.

Alors, je voudrais en conclusion vous dire qu'il ne faut pas faire comme si RFF n'était pas un service public et comme si RFF devait résonner, sous prétexte de ses responsabilités d'entreprise publique, uniquement comme une entreprise. RFF, c'est Réseau Ferré de France, suite à la scission entre l'infrastructure et l'exploitation de la SNCF. Il faut rester dans cet esprit du service public.

En tout état de cause, la décision doit être une décision politique qui serait issue d'un processus démocratique et que nous ne saurions nous réfugier derrière des arguments techniques pour laisser prétendre que, ou bien nous retenons la solution la moins chère, ou bien il n'y aura rien. Nous savons très bien que la deuxième liaison LGV du Paris-Lyon se fera.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Une question, avant la réponse de RFF. Monsieur.

**Michel CANIAUX, ALTRO** : Nous allons encore reparler du tracé Ouest-Sud, mais il faut bien reconnaître que c'est celui qui apporte le plus d'équité aux villes de l'Allier, déjà pour les liaisons avec Paris, puisque Moulins serait à 1 h 20 de Paris. Nous avons fait des propositions,

vous auriez des Paris-Moulins directs qui rebrousseraient pour ensuite desservir Vichy et Clermont, et Clermont serait atteinte en 2 h 15, ce qui n'est pas dramatique. Donc, 1 h 30 pour Moulins et Montluçon, nous sommes dans l'équité tant recherchée par le Conseil général.

Par contre, là où ça se corse, c'est pour Lyon. Nous entendons 2 h 10, 2 h 15, ce n'est pas bien du tout, puisque les autres villes, même avec l'Ouest-Sud, Moulins serait à 1 heure de Lyon. Je rappelle que pour Moulins, nous avons fait des propositions à RFF et je n'accepte pas quand on dit que ce soir, on entend les premières propositions. Nous en sommes quand même à la 13<sup>e</sup> réunion. Nous avons fait des propositions pour que Nevers et Moulins ne soient pas en cul-de-sac, justement.

Comment faire, maintenant que nous pouvons intégrer Moulins et Nevers au Ouest-Sud, puisque nous voyons bien que les deux épines du Ouest-Sud, territorialement parlant, c'est Nevers et Moulins, eh bien, il faut les intégrer et il faut travailler là-dessus, surtout quand il y a des propositions. Donc, pour Montluçon, que faut-il faire ? Je demande à ce que ce tracé, qui s'incurve un peu plus vers le Sud pour éviter la forêt de Tronçais, mais qui se rapproche de Montluçon, puisse vraiment arrimer Montluçon et qu'on puisse entrer à Montluçon par Vallon-en-Sully, en ressortir vers Doyet, avec des barreaux, et que Montluçon, dans ce cas, serait à 1 h 15 de Lyon à peu près, ce qui est intéressant. En plus, Montluçon serait sur un axe, ne serait plus cul-de-sac, puisqu'il y a des villes qui s'offusquent d'être cul-de-sac, pourquoi Montluçon serait un cul-de-sac ? Elle ne serait donc plus cul-de-sac, puisque nous aurions des Paris-Les Aubrais pour Orléans, Montluçon, Clermont. Nous aurions plusieurs fonctionnalités, puisque nous aurions Orléans et Clermont qui seraient reliées ensemble, nous aurions aussi des Montluçon-Clermont. L'intérêt d'arrimer vraiment Montluçon au système, c'est de relier aussi la capitale régionale en 45 minutes. Là aussi, le report modal, je pense que les échanges sont quand même importants entre les deux villes.

Nous avons tout un système de chapelets, nous avons bien compris que pour remplir les trains, il fallait faire des chapelets. Nous savons aussi construire des chapelets, simplement, les nôtres ne sont pas bons, alors qu'au niveau des dessertes aujourd'hui, nous le savons bien, tout est ouvert.

Enfin, ce que je voulais dire sur le fameux BEO (barreau Est-Ouest), une dernière version du SNIT vient de sortir, donc nous l'avons regardée, évidemment. Nous avançons parce qu'avant, le barreau Est-Ouest était en bleu, pratiquement illisible sur la carte. Maintenant, il est en vert, c'est-à-dire que nous le voyons mieux. Je veux dire par là que nous avançons.

Enfin, ce que je voulais dire ce soir, c'est qu'écarter Ouest-Sud, comme le disent certains dans d'autres réunions, c'est écarter non seulement Orléans, Châteauroux, Vierzon, Clermont-Ferrand et Vichy, mais bien sûr Montluçon, et c'est inacceptable. Merci beaucoup.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY** : Avant de revenir sur les propos de Michel Caniaux, je voulais répondre à Monsieur Lesterlin pour bien préciser que je n'ai pas dit tout à l'heure que la LGV n'était pas un outil d'aménagement du territoire. J'ai dit que la LGV en elle-même n'aménageait pas le territoire et que ce qui aménageait le territoire, c'était ce qui était fait par les élus, par les habitants à partir du gain d'accessibilité. Autrement dit, elle est un outil au service de l'aménagement du territoire, mais ce n'est pas elle qui aménage le territoire, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Donc, je pense que nous nous rejoignons totalement. Ce n'est pas l'infrastructure qui fait la chose, c'est le service qu'il y aura dessus.

Je voulais aussi revenir sur le fait que ce que nous présentons, à nouveau, ce n'est pas une décision, ce n'est pas un projet ficelé. Nous n'avons rien à vendre, nous n'avons rien à défendre. Nous avons une décision à prendre, nous n'avons pas une décision prise. Pour prendre cette décision, nous avons besoin de vous entendre, mais pour vous entendre, il faut quand même déjà que nous vous montrions des choses. Donc, nous vous les montrons et nous vous expliquons techniquement comment peuvent être analysés les différents scénarios qui ont été construits. Voilà, c'est uniquement à cela que servent les différents éléments que nous présentons. Nous ne les défendons pas, nous ne les vendons pas, nous les expliquons. Quand je dis qu'un scénario amène plus de trafic ou est plus finançable qu'un autre, c'est objectif, cela ne peut pas changer quelle que soit l'étude. En revanche, cela ne veut pas dire que ce sera la décision qui sera prise. C'est effectivement une décision politique, comme vous l'avez dit, qui sera prise à la fin, nous en sommes tous bien conscients.

Pour répondre à ce que vient de dire Michel Caniaux, effectivement, les propositions sur un raccordement pour faire Moulins-Lyon dans l'Ouest-Sud, j'ai déjà dit que, d'après nos études, cela n'amenait pas de trafic complémentaire, cela nécessite par contre un coût. J'avais parlé de 200 millions d'euros pour le raccordement pour les deux trains de Moulins qui seraient prolongés à Lyon. C'est un coût et c'est très peu d'avantages.

Ensuite, j'entends parler de décaler le tracé encore plus à l'Ouest, encore plus au Sud. Cela apporterait effectivement un gain de temps de parcours à Montluçon. Je crois comprendre qu'il y a en plus un raccordement qui permet d'aller à grande vitesse de Montluçon à Clermont, puis à Lyon. Là aussi, j'entends tous les avantages sur les trafics internes au territoire, et là, nous pouvons déjà commencer de nous demander si c'est le rôle d'une LGV et d'un TGV, mais en plus, ce type de tracé ne permet pas de faire Paris-Lyon dans le temps équivalent au temps actuel. Si les trains mettent plus de temps, les passagers Paris-Lyon ne voudront pas les prendre. Si les passagers ne veulent pas les prendre, la SNCF ou d'autres opérateurs ne voudront pas faire rouler ces trains. Donc, la ligne sera vide et ne servira à rien, et donc elle ne sera pas finançable. Cela la pénalise à nouveau. J'entends la remarque, je ne dis pas que ce n'est pas la décision qui sera prise à la fin, mais techniquement, j'éclaire le fait que ce scénario est nettement moins faisable qu'un autre.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Autre question.

**Jean-Louis GABY, ingénieur** : Je suis un artisan à la retraite, antinucléaire, anti-OGM et aussi anti-TGV. Je m'étonne que ce projet de TGV soit défendu par tous les élus. Je m'étonne que seul le NPA et les décroissants se prononcent contre ce projet. Je m'étonne de l'importance du matraquage médiatique que nous payons tous dans nos impôts. Je m'étonne qu'il n'y ait aucune critique, alors que le projet de ligne Lyon-Turin mobilise en Italie plus de 100 000 manifestants.

Ce projet défie le bon sens, car il se chiffre à une quinzaine de milliards d'euros, alors que la SNCF a un endettement de 40 milliards d'euros ; car la mise en service de TGV entraînerait la suppression de trains Corail ; car le TGV renforce l'attractivité des pôles les plus importants, au détriment de ceux en déclin, et nous en avons des exemples, le TGV agit comme une pompe aspirante pour l'emploi ; ainsi, l'Allier perdrait son tissu industriel, en devenant une banlieue résidentielle d'Orléans, de Paris et de Lyon ; car, avec un tarif élevé, le TGV devient l'allié de la voiture ; car le TGV consomme presque le triple d'un train grande ligne.

L'argent public serait mieux utilisé autrement, dans la modernisation des lignes existantes, ce qui coûterait infiniment moins cher et permettrait réellement de concurrencer la voiture, mais aussi dans une politique de réduction drastique de notre dépendance énergétique, comme le fait l'Allemagne, en investissant massivement, depuis au moins 20 ans, dans l'isolation et les énergies renouvelables pertinentes. Voilà une solution d'avenir pour créer des emplois locaux non délocalisables.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLES** : Merci beaucoup.

**Alain ROCHE, maire de Voussac** : Je voudrais mettre l'accent sur la ligne Paris-Lyon, qui est déjà saturée actuellement. Aux heures de pointe, il y a beaucoup de circulation et la SNCF est dans l'impossibilité de mettre des trains supplémentaires. Que font nos voyageurs ? Ils prennent l'avion, ceux qui peuvent prendre l'avion. Ce mode est vraiment un mode très dégradé pour notre environnement. Je pense que cela pourrait même nuire aux qualités gustatives de notre vin de Saint-Pourçain, voire les essences de la forêt de Tronçais.

Maintenant, la ligne nouvelle, je suis plus pour un tracé Ouest pour desservir tout notre territoire. Il y a de grandes villes qui ne sont pas desservies, telles qu'Orléans, Vierzon, Bourges, Clermont-Ferrand et Limoges également. Donc, il faut absolument que cette ligne desserve ces territoires.

Une autre ligne qui est saturée est la ligne Saint-Étienne-Lyon. Il n'y a pas possibilité de mettre d'autres trains, donc il faut impérativement qu'elle soit un peu délestée. La ligne à l'Ouest permettrait de délester tout ce territoire.

Aussi, la relation Clermont-Lyon fait environ trois heures, donc c'est très long. Cela permettrait de raccourcir énormément le temps sur ce trajet.

Autre chose, sur la desserte du territoire, actuellement, nos trains sont de type grande ligne ou de terre. Tous les réseaux terre sont cadencés sur notre région. Nous avons donc Moulins-Clermont et Montluçon-Clermont. Une ligne qui a beaucoup plus de circulation est la ligne Moulins-Clermont. Donc, il faut que les gares nouvelles soient implantées sur les lignes où il y a beaucoup de circulation pour que les voyageurs puissent aller prendre le TGV.

Je pense qu'il faudrait planifier une gare sur la ligne Moulins-Vichy ou Saint-Germain-des-Fossés et l'autre, pour desservir le Nord de notre département, devrait être située entre Bourges et Vierzon. Donc, notre territoire serait relativement bien desservi.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLES** : Merci beaucoup.

**André-Maxime GERINIER, maire de Teillet-Argenty** : J'ai une commune qui touche la Creuse et c'est la raison pour laquelle notre ami Jean Auclair, député de la Creuse, qui n'a pas pu se libérer ce soir, m'a demandé de lire le texte suivant et j'espère tenir dans les trois minutes.

Ce débat, dit-il, doit nous permettre de positionner notre territoire, la Creuse, au sein du Massif central, et ce, au plus près du POCL. Ce projet doit être une opportunité historique, un projet de territoire. Si ce projet doit servir à doubler la ligne actuelle Paris-Lyon, l'enjeu fondamental est également celui de l'aménagement et du développement équilibré du territoire, et de la Creuse en particulier. En effet, un accès rapide et régulier à Paris et à Lyon par des gares différentes, accessibles en fonction du lieu où nous habitons, est bien sûr essentiel pour l'attractivité des territoires et la Creuse ne peut pas passer à côté.

Ce tracé Ouest-Sud doit être retenu et il préfigurerait le tracé Est-Ouest soutenu par ALTRO et prévu par la loi Grenelle. Ce barreau Est-Ouest doit aussi irriguer le département de la Creuse, notamment en direction de la façade atlantique et de la péninsule ibérique. Je veux donc défendre, et c'est Auclair qui parle, 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, liaison avec Paris, Lyon et leurs aéroports, puis ouverture sur la façade atlantique, la Méditerranée et l'Europe.

Ce choix, le meilleur de tous, est d'ailleurs soutenu par la région Auvergne, par le Conseil général de l'Allier, par l'Indre et je suis sûr que ce sera aussi celui de la région Limousin.

Vous l'aurez donc compris, pour ces différentes raisons que je viens d'évoquer, la LGV Paris-Orléans-Clermont peut constituer une chance historique économique pour la Creuse et le Massif central, trop longtemps oubliés. C'est une question d'intérêt général pour notre région, pour le département de la Creuse, et je ne doute pas que chacun saura prendre clairement ses responsabilités. Moi, je prends les miennes. J'espère donc de tout cœur, et je vais m'y employer, que la Creuse, ce beau département, soit au rendez-vous de l'histoire. À ce moment précis, je pense à Orléans avec les Aubrais, ou à Tours, à Saint-Pierre-des-Corps. Ces deux villes étaient, elles, passées à côté de l'histoire. Nous ne passerons pas à côté de l'histoire. Merci à vous tous.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci.

**Claude RIBOULET, Conseiller général du canton de Commentry** : À la question de l'opportunité, je crois que la réponse majoritairement est évidemment oui. D'ailleurs, posons-nous la question : que deviendrions-nous si ce projet de liaison à grande vitesse n'avait pas lieu ? Je voudrais contribuer, puisque c'est un peu la demande du maître d'ouvrage RFF, à plusieurs demandes ou exigences sur lesquelles nous pourrions nous entendre.

Que les trois villes de l'Allier soient d'abord significativement à moins de 2 heures de Paris, notamment, et je crois que nous devons aller un tout petit peu plus loin, demander qu'en tout état de cause, le temps de trajet, quelle que soit la ville de départ dans l'Allier, reste bien inférieur au temps de trajet du Paris-Lyon du terminus. Quand, dans certains scénarios, nous avons un Montluçon-Paris à 2 h 05, alors que le TGV mettra moins de 2 h 05 pour faire Paris-Lyon, comment pouvons-nous expliquer localement que les Montluçonnais mettront par exemple plus de temps pour aller à Paris que les Lyonnais pour remonter à Paris ou que les Parisiens pour descendre à Lyon ? Donc, significativement en deçà de 2 heures et, en tout état de cause, beaucoup moins long que la durée du terminus.

Permettez-moi, RFF, de vous dire que quand vous nous vendez un gain de temps, évidemment, c'est un gain de temps, mais par rapport à quelles conditions de transport aujourd'hui ? Quand vous nous dites que c'est une nette amélioration, est-ce que cela peut être pire, en termes de temps de trajet ? Il ne faut pas que nous pensions le gain de temps par rapport à la situation d'aujourd'hui, mais il faut que nous nous projetions sur ce que seront demain les durées de trajet, ce que seront demain, à l'horizon 2025-2030, les rapidités de transports et d'échanges à plusieurs centaines de kilomètres ? Profitons de ce projet pour prendre une longueur d'avance, pas simplement pour rattraper le retard du passé.

Ensuite, l'autre demande est que je crois qu'il serait opportun que les trois villes de l'Allier se trouvent avec un écart le plus réduit possible quant à leur temps de trajet respectif. Quand on prend les différents scénarios, il peut y avoir jusqu'à 1 heure d'écart de temps de trajet selon qu'on partira de Montluçon ou de Moulins. Je crois que vous pourriez nous faire une proposition où l'amplitude maximum de temps de trajet, que nous allions à Paris ou à Lyon et que nous partions de Moulins ou de Montluçon ou de Vichy, n'excède pas 20 à 25 minutes.

Enfin, la question d'une gare nouvelle dans l'Allier me paraît essentielle. Cette gare nouvelle, c'est l'infrastructure qui permettra l'avenir de demain, notamment pour les liaisons Est-Ouest et je rejoins ce qui a été dit jusqu'à présent. Cette gare nouvelle, c'est, à travers l'Allier,



la possibilité aujourd'hui de faire que demain, la région Auvergne et le Massif central seront incontournables, dans le sens fort du terme. Nous ne serons plus contournés, puisqu'à travers cette gare nouvelle dans l'Allier, le train, qu'il vienne du Nord ou qu'il aille vers le Sud, passera chez nous, en Est et en Ouest.

Moins de deux heures pour tout le monde, et significativement. Le moindre écart de temps de trajet, quelle que soit la ville de départ, et une gare nouvelle dans notre territoire, voilà ce que je me permets de vous soumettre ce soir.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Avant de passer la parole à RFF, Monsieur a une question.

**Jean-Pierre MOMCILOVIC, Vice-président de la communauté d'agglomération de Montluçon, chargé de l'économie et de la formation** : Bonsoir. Aujourd'hui, tous les décideurs économiques ou politiques sont d'accord sur un point sans exception : l'avenir de notre pays passe par le développement de la recherche, de la formation et de l'innovation.

À Montluçon, toutes formations confondues, il y a 4000 étudiants, plus de 40 enseignants chercheurs. Nous avons des formations qui font intervenir des chercheurs de Strasbourg, de Lyon, de Paris, de Clermont, de Saint-Étienne, de Toulon, des gens du CNRS, des gens de l'Agence spatiale européenne. Pouvons-nous imaginer, lorsque nous voulons que la recherche et l'innovation soit l'avenir d'un pays, qu'un territoire comptant cette richesse en recherche et en formation soit à plus de 1 h 45 – et je rejoins ce que disait Claude Riboulet tout à l'heure – de Paris, de Lyon ? C'est absolument impensable. Non seulement, si nous n'avons pas ces liaisons en 1 h 45, ce sera effectivement un désert économique, mais ce sera aussi un désert culturel. Cela, nous ne pouvons pas l'accepter.

Une petite question, que j'adresse à RFF, vous parlez d'une gare nouvelle à Orly. J'espère quand même qu'il y aura une gare à Paris.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY** : Oui, je vais rassurer tout de suite sur ce point-là, le terminus est effectivement Paris dans le projet, avec d'ailleurs un terminus prévu en gare d'Austerlitz. La gare de Lyon arrive à saturation. À l'horizon 2025, nous n'avons pas la possibilité d'avoir l'ensemble des TGV qui sont identifiés dans le projet en gare de Lyon. Par contre, il existe des réserves de capacité en Gare d'Austerlitz, c'est pourquoi c'est le terminus qui a été prévu. Donc, l'option d'une gare nouvelle à Orly, ce serait une gare en plus sur le trajet.

Je voulais rebondir sur une ou deux interventions. L'une portait sur tout l'aspect énergétique, émissions de gaz à effet de serre. Je voulais en profiter pour faire un point sur l'évaluation carbone du projet que nous avons pu faire à ce stade, pour vous montrer que nous avons besoin d'émettre des gaz à effet de serre dans le cadre de la construction de la ligne, mais qu'ensuite, le fait d'avoir des TGV qui émettent moins de gaz à effet de serre que les voitures ou les avions permettra une économie de gaz à effet de serre.

Quand nous faisons le bilan sur la durée de l'exploitation, nous voyons que nous avons un bilan positif. C'est bien environ 8 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> économisés dans le scénario Ouest-Sud, et cela monte jusqu'à un peu plus de 14 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> économisés dans le scénario Est, donc, dans tous les cas, des bénéfiques. Une autre façon de le redire est en combien de temps les économies de gaz à effet de serre grâce au TGV vont

permettre de compenser les émissions de gaz à effet de serre de la construction ? Nous voyons que c'est entre 14 et 21 ans.

J'ai bien noté tous les éléments de M. Riboulet. Je voulais répondre à la question sur le gain de temps, par rapport à quoi le regarder. J'ai bien compris l'esprit de la question. Par contre, je voulais préciser techniquement que les temps que nous évoquons sont des temps théoriques sans arrêt. Nous les calculons en fonction de ce que pourrait permettre la future infrastructure. Nous les mentionnons sans arrêt pour qu'ils soient comparables entre scénarios, vu que les arrêts pourraient être différents, donc il faut rajouter quelques minutes pour chaque arrêt imaginable. Nous les comparons, quand nous parlons de l'existant, par rapport au temps théorique que nous recalculons, pour permettre justement de comparer l'infrastructure. Nous avons vu tout à l'heure sur Paris-Montluçon que nous comparions le temps futur à un temps actuel de 2 h 50. Vous êtes bien placés pour savoir que nous n'avons aucun train qui fait 2 h 50 sur Paris-Montluçon. C'est un temps théorique, sans arrêt, qui a été recalculé pour permettre la comparaison de ce que permet la LGV.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMOLLES :** Merci beaucoup. D'autres questions ?

**Alain MICHEL, retraité :** Merci. Je vais aller très vite, pour essayer de tenir dans les trois minutes. Je ne vais dire que la fin de mon propos, je vais en enlever à peu près les trois quarts et parler du ferroviaire. Le projet n'est pas totalement arrêté, donc je crois que nous pouvons faire un certain nombre de propositions.

Le ferroviaire ne concerne pas uniquement le voyageur et il est indispensable de prendre le fret en compte, ne serait-ce que pour respecter les préconisations du Grenelle de l'environnement. En effet, il est simplement rappelé dans votre étude que le Grenelle de l'environnement prévoit de porter la part des transports de marchandises alternatives à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Pour cela, l'État, en liaison avec RFF et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, a décidé, en septembre 2009, d'un grand engagement national pour le fret ferroviaire. Parmi les huit axes prioritaires de ce plan d'action, nous pouvons citer notamment : le développement d'un réseau orienté fret correspondant aux grands axes structurants de transport de marchandises, sur lesquels se concentrent les efforts, afin de moderniser son exploitation et d'améliorer son efficacité ; la constitution en complément d'opérateurs ferroviaires de proximité favorisant l'utilisation des lignes régionales ; la création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées.

C'est bien à travers de tels projets qu'il faut montrer qu'il ne s'agit pas d'un vœu pieux destiné à faire plaisir à une catégorie électorale, mais bien d'une volonté politique. Or cette étude n'aborde absolument pas cet aspect. Cette ligne devrait être construite avec un gabarit identique au tunnel sous la Manche, ce qui aurait pour effet de permettre le transport des camions et des voitures sur les trains, sans contrainte particulière, dans les mêmes conditions que pour la traversée de la Manche.

Nous avons la chance de nous trouver au Centre de la France, avec des axes autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest. Une gare fret à proximité de Montmarault permettrait d'acheminer camions et voitures depuis Paris ou Lyon, puis de continuer la route soit sur Bordeaux, soit sur Montpellier et l'Espagne. Notre région a des atouts qu'il est indispensable de mettre en valeur et d'exploiter, si nous voulons qu'elle perdure. Il s'agit bien d'un aménagement du territoire qui n'a pas du tout été pris en compte. Cette autoroute ferroviaire mixte voyageurs fret autoriserait, avec un raccordement à Lyon sur la ligne Lyon-Turin, de transporter camions et voitures de Paris à Lyon et à l'Italie, ce qui aurait pour effet de décharger l'autoroute A6, elle aussi saturée, ainsi que l'A71.

En résumé, à la vue du dossier, il me semble que l'objectif poursuivi est d'aller au plus vite de Paris à Lyon voire Marseille, et que l'aménagement du territoire auvergnat est secondaire. L'Auvergne n'est que raccrochée au projet et Montluçon totalement ignorée. Si vous retenez le projet Est, non seulement vous ne permettrez pas un développement de notre région montluçonnaise mais, plus grave encore, vous accentuerez sa désertification. Je me demande si la décision du tracé n'est pas déjà prise et si cette concertation n'a pas pour seul objectif de respecter la loi.

Je conçois que l'aspect économique soit privilégié par la SNCF et par RFF, c'est-à-dire les tracés Est et Médian. Cependant, je compte sur l'État pour que l'aménagement du territoire soit pris en compte et que ce TGV-Est devienne un atout pour l'Auvergne et le bassin montluçonnais.

Juste un petit mot en ce qui concerne les chiffres, puisque Monsieur Allary a dit que nous ne les contestons pas. J'ai quand même un chiffre qui m'étonne, c'est-à-dire le coût du trajet Ouest-Sud est estimé à 1,1 milliard de plus que le trajet Ouest, pour 5 km de plus, ce qui fait un coût kilométrique de 220 millions d'euros du kilomètre, alors que l'estimation totale du projet est de 23,88 millions.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMOLLES** : Merci beaucoup. Une autre question ?

**Hervé BOCQUET, architecte** : Bonsoir. Les transports routiers et aériens représentent une part de plus en plus importante des émissions de gaz à effet de serre et participent au réchauffement climatique. L'avion est le moyen de transport le plus polluant. Il est indispensable d'en limiter l'usage. Camions et voitures représentent également une cause importante des émissions de gaz à effet de serre. Nos routes sont encombrées de centaines de millions de camions qui stockent quotidiennement des millions de tonnes de marchandises sur les routes. Vous et moi prenons notre voiture tous les matins et tous les soirs pour aller au travail et pour rentrer ou pour faire quelques courses, occasionnant de multiples trajets de moins de 50 km.

Si j'ai bien compris, le TGV n'assurera jamais le fret. Pour réduire le nombre de camions sur les routes, il faut alors rénover les lignes existantes et relancer le fret ferroviaire et fluvial.

Si je comprends toujours bien, le TGV est un non-sens pour les liaisons de moins de 50 km. Pour réduire le nombre de voitures sur les routes, il faut alors assurer un service de transport en commun de qualité. Organiser le maillage du territoire par un réseau de trains interrégionaux et de bus harmonieusement cadencé ferait parfaitement l'affaire. Mais rejoindre Paris en 1 h 25 est certainement urgent, alors qu'il faut actuellement trois heures en train ou 1 h 30 en voiture pour relier Montluçon et Moulins, distantes de 70 km.

L'entretien des lignes à grande vitesse, comme celui du réseau classique, est défaillant. Sur un tiers de ses trajets, le TGV roule sur le réseau classique à 160 km/h. La rénovation du TGV Atlantique vient de débuter après seulement 19 ans de service, au lieu des 40 escomptés. Quatre ans après sa mise en service, la LGV Paris-Strasbourg, sur laquelle les TGV roulent à 320 km/h au lieu de 300, se dégrade plus vite que prévu.

Pour éviter les risques de déraillement, les trains classiques sont contraints de circuler à vitesse très réduite sur environ 2 000 km de voies proches du délabrement, mais construire de nouvelles lignes est également plus urgent qu'entretenir les lignes défaillantes.

Quant à la saturation de la ligne Paris-Lyon et la concurrence de l'avion et du train, le problème sera rapidement réglé par l'augmentation du prix des énergies et notamment de

celui du pétrole. D'ici 2025, seule une poignée de privilégiés pourront continuer à se payer le prix d'un billet aller-retour entre Paris et Marseille ou Lyon, en avion mais aussi en TGV. Il sera alors totalement inutile et absurde de doubler cette ligne.

Par ailleurs, l'arrivée du TGV a bouleversé les équilibres sociaux à Marseille, devenue une ville à deux vitesses. Placée à 3 heures de Paris grâce au TGV, la cité phocéenne a connu une explosion de ses prix immobiliers, alimentée par des Parisiens heureux de s'acheter un pied-à-terre près du Vieux-Port, cela, évidemment, au détriment des Marseillais qui ne trouvent plus une location abordable.

N'oublions pas notre belle nature bourbonnaise, vantée par les dépliants touristiques. Pensez-vous que les saignées infligées à la nature par les lignes à grande vitesse sont plus écologiques que celles d'une autoroute ?

La solution Ouest-Sud va sacrifier la forêt de Tronçais, le bocage bourbonnais et le vignoble Saint-Pourcinois. Chacun des trois autres tracés propose des massacres similaires sur la Sologne bourbonnaise, le Val d'Allier et le Val de Loire.

Je finirai tout de même par une note d'espoir : l'exemple de la sagesse vient de l'Est. L'Allemagne s'est bien gardée de la folie du tout grande vitesse, en donnant la priorité à l'amélioration du réseau existant. Notre voisin a développé des services de voyageurs de qualité axés sur le maillage des services et leur fréquence plutôt que sur la vitesse. Nous sommes capables de construire des trains pendulaires qui peuvent rouler sur réseau classique, plus vite qu'un train classique, jusqu'à 250 km/h. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLES** : Merci beaucoup. Après deux ou trois questions, nous arrêterons le débat.

**Philippe DRUZNIAK, Conseiller municipal à Commentry** : J'ai été valide jusque dans les années 82 et j'ai connu l'ouverture du TGV Marseille-Paris. Nous avons parlé de la cité phocéenne, je suis marseillais. Je suis bourbonnais depuis 1993. Heureusement, grâce au TGV, j'ai réussi à faire ma formation dans l'école d'aveugles et à apprendre le Braille. Marseille-Paris, à l'époque, était de 9 heures par le train. Grâce au TGV, j'ai pu me déplacer en 5 heures. Bien sûr, cela m'a beaucoup aidé. Venant dans le centre de la France rejoindre ma famille, maintenant, nous nous retrouvons à discuter de cette LGV. Cette LGV est très importante pour tous ceux qui ne peuvent pas se déplacer en voiture. La voiture, tout le monde peut l'utiliser mais nous, non, les personnes à mobilité réduite. Les étudiants aussi ne peuvent pas se déplacer en voiture. Ils peuvent, grâce à la LGV, revenir dans leur famille, aller dans les universités et revenir sans problème.

Je pense que débattre sur cette LGV, c'est une bonne chose, mais intelligemment.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLES** : Merci beaucoup. Monsieur Allary.

**Thomas ALLARY** : Oui, juste deux mots, pour vous expliquer d'une part les écarts de coût entre scénarios et pour rebondir aussi sur ce qui a été dit sur le fait que les LGV seraient prioritaires par rapport à la modernisation du réseau existant. Je veux redire à nouveau très fortement que la priorité de RFF aujourd'hui est la modernisation du réseau existant. Le développement des lignes à grande vitesse est une seconde mission. C'est aussi un objectif qui est issu du Grenelle, c'est pour répondre à l'objectif de lutter contre le changement

climatique que le programme de LGV du Grenelle a été défini, mais la priorité numéro 1 et immédiate est bien la rénovation et la modernisation du réseau.

**Sylvain CAILLOT :** En réponse à l'intervention de Monsieur Michel sur le ratio qu'il trouve sur l'écart. On ne peut pas faire un ratio sur le delta de distance par rapport au delta du coût. Il faut plutôt comparer les ratios sur l'ensemble. Donc, il faut appliquer le coût total sur le linéaire total. Il existe effectivement des écarts. Cela s'explique par le fait que les lignes ne passent pas au même endroit. En fonction de l'endroit, il y a un relief plus fort, donc des terrassements plus forts, des volumes plus importants et donc des investissements plus importants.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. Je vais prendre deux dernières questions.

**Claude FOURNIER :** Je vis dans ce département depuis trois ou quatre décennies et j'y ai exercé pour faire deux expériences. Premièrement, travailler dans un groupe international où a travaillé également Monsieur Pozzoli. Ensuite, j'ai été directeur du comité Expansion de l'Allier pendant dix ans.

De cette double expérience, j'ai retenu, dans ma vie industrielle, l'introduction à laquelle j'ai assisté de la rationalisation des choix budgétaires. C'est la méthode qu'on nous présente aujourd'hui. Je n'ai rien contre, et je trouve que ce qui nous a été présenté a été bien présenté.

Par contre, quand je suis arrivé au comité Expansion et après dix ans d'expérience, je n'ai qu'une idée claire sur l'aménagement du territoire, c'est que la seule action positive indiscutable est de faire des moyens de communication. J'ai été un peu heurté parce que j'ai entendu tout à l'heure, disant qu'une ligne TGV n'apporte rien à l'aménagement du territoire. J'entends bien, mais récemment, j'entendais un conférencier sur le plan économique, qui disait qu'un des problèmes de l'économie moderne était qu'on considère que les paramètres les plus importants sont ceux qu'on arrive à mettre en équation mathématique. Autrement dit, tout ce qui n'est pas mobilisable intéresse moins. Effectivement, dans le cadre des rationalisations de choix budgétaires, c'est absent.

L'aménagement du territoire, vous avez raison de nous renvoyer la balle en disant que c'est nous, mais je vais prendre un exemple. L'aménagement du territoire, c'est essentiellement développer une activité, c'est-à-dire développer une population à un endroit. Si la suite de votre action est qu'on crée cette population, mettons 1000 personnes, 1000 foyers, si nous le créons à un endroit où le terrain n'est pas cher, il existe des logements libres, des disponibilités, où la vie est suffisamment agréable pour que ce ne soit pas criminogène et créateur de troubles mentaux, comment chiffrer cela ? C'est pourtant cela, l'aménagement du territoire.

Autrement dit, je suis un peu frustré, parce que je sens quand même que, dans les modèles sur lesquels nous avons travaillé, nous nous gargarisons tous, et tout le monde s'est gargarisé de l'aménagement du territoire, mais en fait, nous ne savons pas en rendre compte dans les calculs. Je ne vous le reproche pas, je ne sais pas le faire moi-même, ne me sollicitez pas pour vous remplacer, mais je crois que c'est effectivement là qu'est le problème.

J'ajoute simplement, dans un tout autre domaine, une simple remarque. Les élus, je crois, ont raison de chercher un consensus. Je suggère, et je ne vais pas expliquer ce que c'est, que nous utilisions le principe du vote à l'australienne. Tout à l'heure, Monsieur Périssol a esquissé quelque chose qui y ressemble.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Monsieur Jaccaud, puis nous terminerons par une dame, pour éviter d'avoir tout le reproche de la gente féminine.

**Thierry JACCAUD, rédacteur en chef de *l'Ecologiste*** : Déjà, je voudrais partir de la situation où nous sommes, c'est-à-dire Montluçon, où la desserte ferroviaire est désastreuse, absolument désastreuse. Donc, il faut absolument faire quelque chose. Après, que faire ? Nous avons eu des propositions, en particulier celle du tracé Ouest-Sud, avec Montluçon à 1 h 25 de Paris. Bien entendu, 1 h 25, c'est fabuleux et nous avons d'autres propositions qui sont très intéressantes aussi.

Après, la question qui se pose n'est pas tellement celle du temps de parcours, parce que toute la propagande que la région déverse dans tous les foyers de l'Auvergne, c'est aussi que vous serez à 2 heures de Paris. C'est intéressant, c'est vrai, mais combien cela coûte-t-il ? Combien cela coûte-t-il ? C'est quand même le point numéro 1, pour avoir un vrai débat, justement, pour que nous puissions débattre éventuellement des tracés, de l'opportunité du tracé. Comme le président de la Commission l'a rappelé tout à l'heure, c'est le sujet essentiel du débat public : est-ce que ce tracé est opportun ou pas ? Dans ce cadre-là, il serait vraiment fondamental que l'amélioration de l'existant figure parmi les chiffres proposés dans l'exposé de Monsieur Allary. Déjà, cela ne figurait pas à la première réunion le 4 octobre à Clermont-Ferrand, cela ne figurait pas ensuite. La semaine dernière, heureusement, à Moulins, le scénario lui-même a été présenté. Je vois que là, à nouveau, nous n'avons pas droit aux chiffres précis sur l'amélioration de l'existant, ce qui empêche le débat de se dérouler correctement. C'est un premier point.

Le deuxième, sur la forêt de Tronçais, je voudrais rapidement poser une question à Monsieur Allary, parce que nous avons le même sketch à chaque fois. A chaque fois, Monsieur Allary dit que le scénario va couper en deux la forêt de Tronçais ; à chaque fois nous avons des élus qui disent, notamment dans la presse, que nous allons pouvoir passer à côté. Donc, là, Monsieur Allary a présenté un évitement de la forêt de Tronçais. Donc, tout simplement, pouvez-vous nous dire le coût et le temps de transport supplémentaire que représente cette variante ? Comme cela, nous pourrions au moins avancer concrètement.

Enfin, sur la question du coût, donc la plus importante, vous n'ignorez pas que nous sommes dans une situation de crise financière absolument phénoménale. J'ai l'impression, je suis le dernier à intervenir et, malheureusement, personne n'a parlé du financement complet de ce projet et s'il est supportable pour la France. Vous connaissez probablement tous, et si ce n'est pas le cas, je le cite, le rapport Mariton de mai 2011, de la Commission des finances de l'Assemblée nationale, qui dit clairement que c'est insoutenable, que nous ne pourrions pas financer. Alors, mai 2011, c'est déjà loin et beaucoup d'eau a coulé sous les ponts, la crise financière s'est aggravée depuis. Aujourd'hui, c'est bien pire. La semaine dernière a eu lieu un événement extrêmement important pour le sujet qui nous concerne et qui n'a pas été présenté jusqu'à maintenant, donc je vais essayer de le faire dans le temps qu'il me reste, c'est la présentation du nouveau projet de SNIT, du schéma national des infrastructures de transport, qui est complètement différent du précédent. Là, le gouvernement dit très clairement qu'il n'est plus possible de continuer comme cela.

Je vous dis simplement ce qui est dit dans ce nouveau SNIT, ce sont trois points essentiels : le premier, l'effort de maintenance sera prioritaire sur le développement des infrastructures. Nous ne sommes plus du tout dans la même logique que le précédent SNIT. Ensuite : le contexte durable de tension sur les finances publiques et sur la dette souveraine empêche toute perspective d'endettement supplémentaire de l'État, des collectivités territoriales, mais aussi des gestionnaires publics d'infrastructures. C'est clair, nous ne pouvons plus nous endetter, nous ne pouvons pas continuer à faire comme avant, à emprunter. Le dernier point, et c'est la conclusion du SNIT, est de dire qu'aujourd'hui, il faudra rejeter les projets qui ne présentent pas une rentabilité économique suffisante.

Or les quatre projets qui nous sont proposés ici ne sont pas rentables, tous les projets sont déficitaires, donc ils doivent être rejetés. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Alors, avant la dernière question d'une dame, quelques commentaires de RFF.

**Thomas ALLARY** : Je voulais revenir sur les propos de Monsieur Fournier, parce qu'ils étaient particulièrement intéressants sur le fait que personne ne sait chiffrer l'effet, l'impact, en termes d'aménagement du territoire, des infrastructures de transport en général. C'est effectivement un point très important, parce que dans les études qui sont mises à disposition du public, nous avons des études qualitatives sur le volet aménagement du territoire.

Pour chaque aire urbaine concernée par le projet, nous avons essayé d'identifier en quoi la LGV, grâce aux gains d'accessibilité qu'elle procure, pourrait permettre de développer tel ou tel secteur commercial, touristique, etc. Ce sont des choses que nous avons essayé d'évaluer qualitativement, que nous essayons d'entendre qualitativement dans les réunions, mais qu'aujourd'hui, nous ne savons pas modéliser.

Nous avons fait un exercice un peu prospectif pour essayer de le faire. Je manque probablement de temps pour le faire, mais c'est quelque chose que nous développerons à la réunion thématique aménagement du territoire à Clermont-Ferrand, beaucoup plus en détail.

Sur les propos de Monsieur Jaccaud, sur l'amélioration de l'existant, comme à chaque réunion quand vous en faites la demande, je vais rappeler que ce scénario existe, il est disponible dans toutes les études qui sont mises à disposition sur le site Internet de la Commission, que ce scénario d'aménagement des lignes existantes montre que nous savons faire des choses sur l'aménagement des lignes existantes, Paris-Orléans, Paris-Clermont et la LGV Paris-Lyon, que dans les scénarios les plus ambitieux, nous montons jusqu'à 7 milliards d'investissements. Nous ne sommes plus tout à fait dans de la rustine. Malgré ces 7 milliards d'investissements, nous n'atteignons aucun des objectifs, en termes de temps de parcours en particulier, qui étaient fixés à POCL. C'est pour cela que ce scénario ne répond pas aux objectifs tels qu'ils ont été fixés, mais j'entends la question : les objectifs sont-ils les bons ? Nous sommes bien d'accord mais, tels qu'ils ont été fixés à RFF, ce scénario ne permet pas d'y répondre et donc, n'est pas présenté comme un scénario du projet, puisque ce n'en est pas un.

Sur la variante forêt de Tronçais, j'ai montré tout à l'heure très rapidement, en termes de schéma, comment éviter la forêt de Tronçais et pourquoi nous avons identifié pendant les études d'autres contraintes environnementales. Donc, de fait, cela n'a pas été étudié, nous allons essayer de le regarder, mais je n'ai pas aujourd'hui la différence de coût et la différence de temps de parcours liées à cette contrainte, ni l'analyse complète environnementale, etc.

Je voulais aussi rebondir sur le fait que la priorité évoquée dans le SNIT pour la rénovation du réseau existant n'est absolument pas une nouveauté, c'était déjà dans la première version du SNIT.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Alors, quelle est la personne féminine qui posera la dernière question ?

**Monique CORNET, citoyenne ordinaire** : En fait, je suis un peu décontenancée maintenant, parce que cela fait un moment que j'attends. J'ai quelques propos à vous transmettre, que j'ai relevés. Je lis un peu certains documents et voilà ce que j'avais envie d'apporter comme contribution à tout ce qui s'est dit. Ce n'est pas une question, c'est

simplement que je voudrais vous soumettre ce qui m'est expliqué dans un texte que je trouve fort bien fait. Il se trouve dans un hebdomadaire économique qui n'a pas de particularités dérangeantes. The Economist, qui n'est pas du tout écolo, dit que « les coûts des programmes de lignes nouvelles à grande vitesse sont bien supérieurs à leurs avantages. Il faut donc arrêter cette folie, sous peine de faire dérailler les finances publiques ».

Donc, je rejoins ce qui a été dit un instant plus tôt. « Les lignes à grande vitesse ne réduisent pas les inégalités entre les régions, mais les aggravent ». L'hebdomadaire donne deux exemples : « Au Japon, la ligne à grande vitesse la plus rentable du monde a gravement accentué le développement de Tokyo au détriment d'Osaka. En Espagne, la ligne TGV a entraîné un déplacement des activités économiques de Séville vers Madrid. En d'autres mots, les lignes à grande vitesse n'irriguent pas, elles drainent ». L'hebdomadaire précise que « certaines villes peuvent bénéficier de la grande vitesse, mais au détriment de beaucoup d'autres. Autrement dit, les TGV déplacent l'activité économique, mais ne la créent pas » et je rejoins ce que disait RFF. « Le gain économique local affiché triomphalement est en fait une activité économique fermée en silence ailleurs ».

Nous savons qu'à Montluçon, des activités économiques se sont créées et c'était très bien, mais cela veut dire qu'ailleurs, dans le département ou les départements limitrophes, il y avait des choses qui s'étaient fermées. Il faut que nous soyons lucides sur cela. Merci.

*(Applaudissements)*

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Je vais maintenant laisser le Président Gaillard conclure la réunion.

**Michel GAILLARD** : Comme je le dis à chaque fois, je ne fais pas de synthèse. Ce serait difficile. La synthèse, ce sera le compte rendu à la fin du débat. Vous trouverez sur le site Web dans les prochains jours le compte rendu de cette réunion et puis le verbatim, pour ceux que cela intéresse.

Ce que je voudrais simplement redire, je voudrais réaffirmer qu'aucune décision n'est prise. Il faut que ce soit clair. Je l'avais dit au début, mais la question revient : « Le projet, on voit bien que c'est décidé, on voit bien que.. » Rien n'est décidé à ce stage et, je le répète, nous avons vu des projets qui non seulement n'étaient pas décidés dans leurs caractéristiques, mais qui ont été supprimés. C'est pour dire. Donc, rien n'est décidé, le débat public est bien là pour nourrir la réflexion du maître d'ouvrage. À ce sujet, cela a été un peu exprimé par Thomas Allary, il est très important qu'il y ait des contributions, il est très important qu'ils soient, eux, éclairés sur les points qui ne vont pas, les études complémentaires à réaliser, les points à creuser.

Je rappelle également que le débat public n'est pas le temps de la décision. Je ne l'ai peut-être pas encore dit, mais la question ne s'est pas vraiment posée jusqu'à présent. Parfois, cela arrive. On attend du maître d'ouvrage qu'il prenne une décision en réunion, je l'ai vu. Ce n'est pas le temps de la décision, c'est le temps de l'échange.

Ce que je voulais dire, c'est que notre compte rendu sera bien le reflet de tout ce qui se dit, des attentes que vous exprimez, des suggestions que vous formulez. Au-delà, je rappelle que la Commission nationale ne prend pas de décision et n'en prendra pas, mais elle fera des recommandations. Elle en fera si, au bout de ce débat, ressort clairement qu'il existe une attente sur tel ou tel point, telle ou telle étude, telle ou telle exploration nouvelle. Cela, oui. Voilà simplement ce que je voulais dire en conclusion, mais le débat public est tout à fait important pour l'avenir du projet. Merci bien. Demain, nous parlons finances à Orléans, sujet fondamental, nous l'avons compris.

*(Applaudissements)*



