

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

Réunion de clôture

Orléans, le 25 janvier 2012

Commission Particulière du Débat Public

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

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 Mesdames et Messieurs. Nous sommes réunis pour cette ultime étape du débat public sur le projet POCL. Hier, nous étions à Clermont-Ferrand pour une première réunion de clôture et de synthèse. Donc, ce soir à Orléans, c'est vraiment la dernière réunion, et c'est une réunion qui est une étape de restitution. Nous souhaitons vous rendre compte de ce que nous avons entendu et de ce qu'a été ce débat public depuis le 3 octobre dernier. Quand je dis « nous », c'est la Commission Particulière du Débat Public, c'est également RFF qui aura à prendre une décision dans quelques mois sur l'avenir de ce projet.

Avant d'aborder le déroulement de la soirée, comme je l'ai fait hier à Clermont, je voudrais adresser des remerciements aux maires des villes qui ont accueilli notre débat. Si ce débat a été une réussite, et je vais en dire un mot tout à l'heure, c'est parce qu'ils nous ont appuyés en mettant à notre disposition des salles permettant d'organiser correctement ces rencontres publiques, et ils ont joué un rôle tout à fait important dans la mobilisation du public, dans le relai d'informations auprès de leurs administrés et de cela, ce soir, je tiens à les remercier.

J'en profite puisque je parle de remerciements, c'est la dernière réunion ce soir, je voudrais remercier le Secrétaire général de notre Commission et les collaborateurs de la Commission Particulière du Débat Public qui depuis quatre mois contribuent évidemment de manière efficace à la réussite de ce débat public. Qu'ils soient remerciés ce soir.

(Applaudissements.)

Merci. La réunion d'aujourd'hui n'est pas à proprement parler une séquence supplémentaire du débat public. Clôurant celui-ci, elle est pour notre Commission et pour RFF, comme je viens de l'indiquer, l'occasion de restituer – je reprends le terme – ce que nous pourrions

retenir des quatre mois d'échanges que nous venons d'avoir. Quand je dis « nous pourrions », donc le conditionnel, c'est que bien évidemment ce soir ce n'est qu'une esquisse de ce que pourra être notre compte rendu que nous avons à rédiger, de même les propos de Thomas Allary. Il n'y aura pas ce soir l'amorce d'une décision, mais plutôt ce que RFF a entendu et retient de ce débat pour nourrir cette future décision.

Déroulé de la réunion

Dans un instant, je vais vous faire un bilan du déroulement du débat public, ensuite RFF par le biais de Thomas Allary vous expliquera ce que lui retient de ce débat. Vous aurez ensuite un espace de temps assez long à la fois pour réagir aux propos de RFF et pour réaffirmer un certain nombre de points que vous estimeriez utiles en cette réunion de clôture de rappeler.

Ensuite, je reviendrai vers les micros et je vous dirai ce que nous, Commission, nous retenons comme idées clés de ces échanges qu'il y a eu pendant quatre mois. Ensuite, Monsieur Francis LAMY, Préfet de la région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme et Préfet coordonnateur du projet POCL nous dira quelques mots sur sa vision du débat et la suite qu'il y aura à ce débat public.

BILAN DU DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Dans un premier temps, je voudrais dresser un bilan de ce déroulement du débat public et tout d'abord souligner la mobilisation exceptionnelle du public que nous avons eue tout au cours de ces quatre mois.

○ La participation au débat

On est presque à 14 000 participants à ce débat public, à nos réunions publiques. C'est un chiffre très élevé, et certainement un des plus élevés de l'histoire des débats publics, à comparer à celui du dossier du Grand Paris que j'avais eu l'occasion déjà de citer les chiffres.

○ Les contributions

Quelques commentaires que l'on peut faire sur ces contributions du public dont je rappelle ici quelques chiffres :

- ✓ 220 cahiers d'acteurs, ce qui est considérable,
- ✓ 507 questions posées à la Commission sur notre site ou par courrier,
- ✓ 1 247 contributions et avis.

Tout ceci constitue une contribution – prenons ce terme – très importante à la dynamique de ce débat public.

Autre point que je voudrais souligner : plus de la moitié des questions, des avis, des contributions ont été le fait de 5 départements alors que 16 sont concernés par le dossier. Ce sont l'Allier, le Puy-de-Dôme, le Loiret où nous sommes ce soir, le Cher et la Loire. Concernant majoritairement d'ailleurs des thèmes portant sur les scénarios tracés, sur les dessertes, sur les impacts environnementaux.

Sur les cahiers d'acteurs, je rajouterai à cette liste la Nièvre qui a apporté là aussi une contribution importante au nombre de cahiers d'acteurs.

Je voudrais souligner que si le citoyen de base a été bien présent dans nos réunions publiques, si l'on a pu noter une forte participation du monde associatif, ce que l'on retiendra

de ce débat c'est l'importante implication des élus et des collectivités territoriales dans ce dossier et dans ces réunions publiques. Ceci est en soi très positif, mais il est vrai que pour nos commissions cela nous a parfois obligés à être vigilants sur la parole que l'on donnait à la salle pour s'assurer que tout un chacun pouvait bien participer au débat, ce qui était un peu une gageure vu le nombre de participants dans certaines réunions très fréquentées.

Par contre, ce que je voudrais conclure, il me semble que la très grande majorité de tous ceux qui ont voulu s'exprimer ont pu le faire. Au final, il me semble que toutes les sensibilités ont pu s'exprimer, se faire entendre, soyons clairs, ce qui est l'objectif fondamental du débat public évidemment.

Évoquer cette forte mobilisation me conduit également à évoquer le rôle de la presse qui, elle aussi, a été très présente sur ce débat : 1 100 articles sur le sujet, sur le dossier, sur le débat public. Là aussi, la presse évidemment est un relai tout à fait essentiel pour mobiliser le public à venir dans les réunions, ce qui a été le cas.

Autre observation que je voulais faire : c'est la maturité du débat public. Je crois que ce débat a largement démontré que le débat public est une étape importante désormais dans la vie des projets d'infrastructures et d'aménagements. On peut affirmer qu'il est entré dans les mœurs, les acteurs, notamment les collectivités, l'intégrant bien dans leurs stratégies et dans leurs actions.

Si l'on évoque le climat du débat public, ce climat était à la courtoisie et de cela je remercie tous les participants présents ou ceux qui ne sont pas là ce soir, même s'il est vrai que parfois il y a eu des paroles fortes, mais il est tout à fait clair qu'on ne débat pas sans que parfois il y ait des arguments fortement soulignés dans les échanges.

On pourrait souligner également que peu de questions ont été posées au Maître d'Ouvrage. Les interventions ont surtout concerné des avis sur le projet.

On a entendu parfois le reproche – qui n'est pas nouveau dans le débat public – que le débat était orienté par la présentation qu'en a faite RFF, que les données présentées ont parfois été sujettes à caution, que les modèles et leurs hypothèses étaient parfois contestables.

Je voudrais simplement rappeler que la Commission Nationale du Débat Public est neutre, elle est indépendante. Elle a été saisie par RFF sur la base d'un dossier que la Commission Nationale a accepté, donc qui lui a paru complet. La Commission Nationale a décidé d'engager un débat public sur un dossier du Maître d'Ouvrage, rédigé après la saisine, qui a été approuvé en juillet de l'année 2011 et qui là, également, a été considéré suffisamment complet pour que le débat ait lieu.

Je retiendrais quand même – nous retiendrons – que ce débat a permis de faire progresser les idées, faire avancer la réflexion puisque 13 études complémentaires ont été réalisées par RFF au cours de ce débat public, toutes issues d'interventions du public, de demandes, d'observations qui ont démontré l'utilité d'engager des études complémentaires. Je crois qu'il faut également souligner ceci et le rappeler.

Je voudrais aussi rappeler que le débat public est dans un moment de la vie du projet très en amont dans celle-ci où les études de détails ne sont pas réalisées et où donc la contrepartie de ce positionnement dans le temps du projet est que la précision de certaines études est forcément limitée.

N'oublions pas que le débat public porte sur les grandes lignes d'un projet, non pas sur des études d'exécution. Celles-ci viendront après les décisions concernant des choix qui de fait restreindront le champ des investigations et donc le détail dans les études qu'il y aura lieu de conduire.

Dans la première partie du débat, un certain nombre d'incompréhensions sont nées de la difficulté du public à comprendre que le projet ne confondait pas l'infrastructure avec le service rendu par celle-ci, comme c'est le cas, par exemple, pour la ligne actuelle Paris-Lyon, la LN1. La combinaison de l'utilisation d'une ligne à grande vitesse et du réseau classique, l'offre non pas d'un trajet, mais d'un bouquet de services, de dessertes offert par des TGV différents ont été parfois mal compris par le public. Il me semble qu'au cours du débat, grâce à des compléments de présentations, de visuels, cette difficulté initiale a été largement surmontée.

Un autre rappel constant du débat public a porté sur la nature de ce débat, dont je rappelle qu'il n'est ni un sondage, ni un référendum au sens premier de ces termes : chercher à influencer la décision de RFF ne peut relever que de l'argumentation. Le début du débat a été un peu faible côté argumentation dans les thèses et les positions défendues par les uns et les autres. Je dois dire qu'en cours de débat, notamment dans la deuxième partie, visiblement un certain message était passé et on a vu les prises de position s'enrichir de ces arguments que le Maître d'Ouvrage attend pour nourrir sa réflexion.

Enfin, le dernier point que je voudrais évoquer est celui des périmètres du débat public. La CNDP est saisie sur des projets qui sont clairement identifiés quant à leurs objectifs, leurs caractéristiques. Elle ne peut pas s'autosaisir d'une extension de ces projets. Notre Commission a souvent été interpellée sur la nécessité d'élargir le débat, notamment à des problématiques telles que la ligne POLT ou le barreau Poitiers-Limoges. Elle a dû à de nombreuses reprises rappeler les règles et la méthode des choix d'organisation du débat. Nous avons rappelé à ce titre que le débat Poitiers-Limoges avait eu lieu en 2006, que la CNDP ne pouvait plus organiser un débat sur ce projet et qu'en toute hypothèse ce dossier barreau Poitiers-Limoges avait fait l'objet d'une décision de RFF. Pour autant, je l'ai dit à l'époque, notamment à Châteauroux, notamment à Guéret, nous avons bien entendu ce que les gens qui se sont exprimés sur ce barreau et la ligne POLT avaient dit et ceci ne sera pas oublié dans le compte-rendu.

Voilà les quelques mots que je souhaitais dire en introduction de cette réunion concernant ce déroulement du débat public dont je dois dire, et je m'arrête là-dessus, qu'il est un succès, qu'il s'est très bien déroulé dans de bonnes conditions, et de ceci, je dois tous vous remercier évidemment.

(Applaudissements.)

Je passe la parole à Monsieur Allary qui va faire part de ce qu'il retient du débat.

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à toutes et à tous.

Je ne vais pas cacher le plaisir de RFF d'être à nouveau ce soir à Orléans, quatre mois après l'ouverture du débat POCL. Déjà parce que votre présence ce soir montre une nouvelle fois l'intérêt que le public porte à ce projet et parce qu'elle témoigne de son appropriation par un grand nombre d'acteurs et de citoyens.

Monsieur le Président de la Commission a évoqué les chiffres du débat, ils sont éloquentes, et à travers vous, ce sont les 14 000 participants aux réunions publiques que nous voulons remercier ce soir : remerciements pour leur nombre, déjà, mais remerciements surtout pour leur état d'esprit. Dans un contexte de débat, de différences d'appréciations, d'oppositions même, les interventions se sont voulues assez largement constructives, en tout cas jamais agressives. Cela permet évidemment au Maître d'Ouvrage d'être à l'écoute et d'appréhender sereinement l'ensemble des questionnements et des réflexions pour pouvoir y répondre.

Ce contexte qui est favorable n'empêche pas RFF d'avoir quelques regrets à l'issue de ce débat. La complexité technique du projet, sa taille aussi, son fonctionnement particulier en articulation avec le réseau existant, n'ont pas facilité l'exercice de pédagogie auquel nous avons essayé de nous plier pendant ces quatre mois. Certains discours qui véhiculaient des contre-vérités techniques, malgré nos explications répétées, n'ont d'ailleurs pas contribué à clarifier le dossier auprès du public. Et encore aujourd'hui certaines idées fausses subsistent, on les a notées dans les cahiers d'acteurs qui ont été déposés et donc, nous continuerons d'apporter des éclairages pour stabiliser la compréhension technique du dossier.

À ce titre, et en premier lieu, nous voulons revenir ce soir sur la différence fondamentale entre le tracé de la ligne et les services qu'il propose.

Nous avons beaucoup entendu – trop – pendant le débat que certains acteurs voulaient que la ligne passe le plus près possible de chez eux pour pouvoir être desservis. Non, c'est un contresens ferroviaire. Une voie ferrée n'est pas une route et elle ne dessert pas forcément les territoires qu'elle traverse. Les TGV circulent à la fois sur la ligne nouvelle et sur le réseau existant, et donc la ligne peut à la fois desservir un territoire, mais ne pas le traverser. Et tout le sens de POCL est justement d'articuler le plus efficacement possible la ligne nouvelle et le réseau existant pour démultiplier les dessertes, pour irriguer le territoire ; ce n'est certainement pas de créer un tube étanche qui irait d'un point A à un point B.

Une autre idée que l'on a largement entendue dans le débat : il ne faut pas imaginer des LGV pour dans 15 ans, il faut moderniser le réseau existant tout de suite.

Là, on peut le dire clairement, on est tout à fait d'accord avec la deuxième partie de la phrase. La priorité aujourd'hui de RFF est bien la modernisation du réseau existant. C'est le rattrapage d'une longue, d'une trop longue période de sous-investissement dans le réseau et on a un contrat en cours de 13 milliards d'euros d'investissement avec l'État : d'ici 2015 sur le réseau, plus de 1 000 km de lignes à rénover chaque année actuellement, c'est le maximum de ce que le réseau peut supporter. Pourquoi y ajouter l'inutilité d'une réflexion sur une ligne nouvelle pour dans 15 ans ? Nous, au contraire, pensons que ce sont des mobilités différentes, des distances différentes, des temps différents, mais que c'est un même objectif. C'est un report modal massif en faveur du mode ferroviaire qui est reconnu aujourd'hui comme le plus pertinent sur le plan écologique en particulier. Pour nous, la modernisation du réseau existant aujourd'hui et la réflexion sur une LGV pour dans 15 ans, cela relève d'une même vision, c'est complémentaire et c'est cohérent.

Les évolutions permises par le débat public

Ces quelques bémols, je vous rassure, restent relatifs parce que, soyons clairs, nous ressentons une énorme satisfaction devant les évolutions permises par le débat public.

La première évolution est celle des acteurs et du public dont on a senti qu'ils s'approprièrent petit à petit le projet dont la genèse reste tout de même assez récente, et on a particulièrement noté l'évolution des questionnements ces dernières semaines. Ils sont devenus beaucoup plus techniques, beaucoup plus précis, plus orientés sur les fonctionnalités du projet (à quoi va-t-il servir ?) et sur les services (quel train pour desservir quelle ville ?) plutôt que sur le tracé physique.

L'autre évolution est l'évolution de notre vision, RFF, du projet. Là, c'est incontestable, les nombreux échanges que l'on a pu avoir ont bousculé l'optique technique que les études adoptaient, d'ailleurs légitimement, et ont permis de re questionner les hypothèses des études, d'identifier aussi de nouvelles possibilités. Et nous avons, je crois, accepté cette remise en cause qui est l'essence du débat public, comme en témoignent les 13 études complémentaires qui ont été produites par RFF au cours de ce débat. Jamais une telle

production n'avait été constatée dans le temps d'un débat et ce sont bien vos interventions qui nous y ont conduits.

- Quelques exemples de ces compléments qui ont pu être rapportés

Pour la première fois au stade du débat public, RFF a communiqué sur ce que pourrait être son apport financier au projet, pour mieux répondre aux interrogations sur la finançabilité du projet.

RFF a également produit des compléments sur de nouvelles dessertes envisageables éventuellement avec le projet. On a regardé si l'on pouvait desservir La Souterraine. C'était une demande qui avait été faite à l'audition de Guéret. On a regardé une éventuelle desserte de Gien dans les scénarios Médian et Est. C'était une demande de la première réunion d'ouverture à Clermont. On a regardé la possibilité d'un trajet direct entre Moulins et Lyon qui n'était pas possible initialement. Cela avait été évoqué dans plusieurs cahiers d'acteurs.

RFF a aussi analysé des possibilités d'élargir les options de passage, en général pour répondre à des préoccupations environnementales. C'était, par exemple, le cas au droit de la Forêt de Tronçais dans le scénario Ouest-Sud. Cela avait été beaucoup demandé à Montluçon. C'est aussi le cas dans l'Essonne pour essayer de limiter les interférences avec le parc naturel régional du Gâtinais. C'était un point majeur qui avait été soulevé à la réunion de Mennecey.

RFF a aussi entendu les attentes de la plaque urbaine Clermontoise et a éclairé l'hypothèse d'un barreau à grande vitesse dans les scénarios Ouest, Médian et Est, entre le nord de Vichy et Lalpaille, qui permettrait de réduire et de fiabiliser le temps de parcours entre Clermont et Lyon.

On a exploré l'intérêt d'un jumelage entre l'autoroute A71 et la ligne POCL en Sologne, d'ailleurs, dès le début du débat public.

Troisième type d'évolution, l'évolution du contexte du projet. On sait que POCL est un projet qui est ancré dans les territoires, mais qui est aussi lié de par sa taille à beaucoup de paramètres extérieurs et sous ces deux angles de vue, le contexte a évidemment évolué pendant le débat.

La première évolution de ce type, l'avant-projet actualisé de la dernière version du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports), évoque une hiérarchisation, voire un réexamen des projets de lignes à grande vitesse. Évidemment, cela interroge l'horizon de saturation, en particulier de la LGV existante entre Paris et Lyon, et donc l'horizon de POCL.

Dans le même ordre d'idée, on a eu de nombreuses interventions pendant le débat qui ont aussi suggéré un examen global des dessertes du Centre méridional et du Limousin, qui intégrerait à la fois POCL, le projet de LGV Poitiers-Limoges et la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Là, comme vous le savez, cette nouvelle vision relève uniquement du législateur et du gouvernement.

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

Autre évolution de contexte, vers Lyon, la résolution de la problématique du nœud ferroviaire lyonnais qui elle, au contraire, s'est affirmée comme un préalable indispensable à POCL. Autrement dit, inutile de faire circuler plus de trains entre Paris et Lyon si l'on ne sait pas les faire entrer en gare à l'arrivée.

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

Vous l'avez compris, l'appropriation de POCL par les acteurs a évolué, la vision de POCL par RFF a évolué, et le contexte a évolué. Pour nous, c'est clair, le projet pendant le temps du débat a évolué, il a mûri, et il n'est plus le même que celui qui était présenté début octobre. Quel est-il aujourd'hui si ce n'est plus le même ?

C'est probablement la partie la plus délicate. Quelles orientations pour RFF ?

Là aussi vous le savez, le temps de la décision n'est pas venu. On a besoin d'un temps de maturation pour utiliser au mieux les très nombreuses contributions qui ont été évoquées et nous attendrons aussi le compte rendu de la CPDP, puis le bilan de la CNDP avant de nous prononcer sur la suite du projet, vers le mois de juin 2012.

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

Que peut-on retenir à chaud du débat ?

- En ce qui concerne l'opportunité

Le débat a été l'occasion d'entendre des opposants au projet, voire à la grande vitesse en général, qui défendaient souvent un modèle de société différent. Au contraire, on a un grand nombre d'acteurs qui ont souligné le moteur de développement territorial majeur qu'un tel projet pourrait constituer, même si là aussi le concept d'aménagement du territoire qui était souvent cité ne recouvrait peut-être pas la même notion pour chacun des contributeurs.

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

- Les enjeux fondamentaux

Les enjeux fondamentaux sur lesquels devra reposer le sens, donc l'opportunité de cette ligne puis le choix d'un scénario ont pu être identifiés.

On retrouve *la désaturation de la LGV Paris-Lyon et la desserte du Grand Centre de la France*. C'étaient les deux piliers initiaux, ils ont bien été confirmés.

Autre enjeu, *la réalité du financement du projet* qui est clairement interrogé par le contexte économique actuel.

Le troisième enjeu, *le moindre impact environnemental* de la LGV – environnemental au sens large : habitat, biodiversité, agriculture. J'insiste sur ce point, parce que là, on a noté qu'il avait fait l'objet d'une prise de conscience réelle et d'interventions très précises du grand public en particulier.

Autre enjeu qui est ressorti : *une attractivité maximale pour les voyageurs* et qui re-questionne les hypothèses de report de la LGV existante sur POCL et de façon plus générale le modèle de trafic qui a été utilisé jusqu'à maintenant.

Un enjeu de fonctionnalité qui profiterait au plus grand nombre de territoires possible, en particulier – on en a beaucoup entendu parler, on en a compris l'importance – *d'une synergie avec les transports régionaux* qui permette une diffusion des effets de la grande vitesse pour le plus grand nombre.

Dernier enjeu, en termes d'infrastructure, *l'amélioration associée du réseau classique* au bénéfice simultané des TER, du Transilien ou du fret.

Les enseignements du débat

À ce stade, il nous semble qu'aucun des quatre scénarios tels qu'ils étaient présentés au débat, en tout cas, ne s'est dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble de ces enjeux. Les rapprochements entre les expressions de certains acteurs, en particulier autour du scénario Ouest ces dernières semaines, doivent être analysés sous l'angle de leur motivation et des arguments qui les sous-tendent. Pour l'instant, ces arguments qui sont ceux qui feront le bon projet restent encore très divers et différents selon les acteurs, mais cela n'est absolument pas ennuyeux puisque le débat a permis, lui, de faire mûrir le projet. En d'autres termes, nous pouvons identifier dès maintenant une série d'invariants, de points de convergence, d'enseignements principaux qui fonderont le projet et qui seront la base de ce qui devra probablement être un nouveau scénario.

Premier de ces enseignements : le scénario Est qui pourrait être abandonné. Là, on a senti que les réponses techniques qu'il apportait aux objectifs du projet ne trouvaient pas de valorisation territoriale pendant le débat.

De la même façon, la variante d'arrivée sur Lyon par Mâcon pourrait très probablement être abandonnée. Là aussi, on a senti que les acteurs exprimaient une forte volonté pour l'accessibilité TGV de nouveaux territoires, en l'occurrence le Roannais. Ils ont réaffirmé l'importance de la relation Clermont-Lyon qui est permise par la variante Roanne. D'ailleurs, cette desserte de Roanne pose encore question – gare centre ou gare nouvelle – compte tenu des conséquences sur le temps de parcours Clermont-Lyon.

Les scénarios Ouest et Ouest-Sud, compte tenu de ce que l'on a entendu en particulier ces dernières semaines, et en particulier les éclairages complémentaires fournis par RFF, pourraient accoucher d'un scénario commun qui regrouperait un maximum de nouvelles fonctionnalités attendues telles qu'on les a comprises :

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

Quand on regarde ces fonctionnalités à nouveau au vu des études complémentaires qui ont été produites par RFF, elles pourraient d'ailleurs tout à fait être également envisagées dans le scénario Médian parce que ce scénario a en effet été lu par de nombreux acteurs comme celui qui permettrait d'atténuer au maximum les risques financiers et les risques

environnementaux du projet. Sur ce sujet, et d'ailleurs pour tous les scénarios, le débat a montré que cette lecture restait encore ouverte. Elle méritait d'interroger les hypothèses des études socioéconomiques (quelle valeur du temps gagné? Quelle prospective démographique? Quelles hypothèses de report de la LGV existante sur POCL?) et les hypothèses des études environnementales (quel impact agricole? Quel impact viticole en particulier – on peut penser au Sancerrois –? Quelle réalité d'un jumelage A71-POCL en Sologne? etc.)

Derniers types d'enseignements, ceux que l'on a pu avoir en Ile-de-France : j'ai parlé de la coordination et du rapprochement des études entre POCL et le RER C, pour un objet commun. Il y a aussi le fait que la variante 5, variante par Lieusaint en Ile-de-France pourrait être abandonnée, les acteurs franciliens ayant jugé un passage par le secteur de Brétigny-Juvisy, probablement plus pertinent. Cela pourrait donc conduire à réduire l'option de passage en Ile-de-France à l'Est, mais au contraire à l'élargir à l'Ouest pour tenir compte des éclairages apportés par les études complémentaires sur un passage à l'ouest d'Étampes ou en s'appuyant sur le réseau existant dans l'Essonne.

Des éléments à approfondir

À tous ces enseignements relativement stables, *a priori*, s'ajoutent aussi des éléments dont l'approfondissement est clairement apparu nécessaire.

Les hypothèses des gares nouvelles, qui mériteront clairement d'être discutées peut-être à un niveau plus local d'ailleurs : quelle nécessité de ces gares nouvelles? Quelles fonctionnalités? Quels projets de développement associer? Etc.

Les temps de parcours attendus, quand ils ont été demandés assez précisément par certains acteurs, devront être étayés évidemment techniquement par des études plus précises.

Les hypothèses de dessertes : elles devront probablement être mieux expliquées, peut-être mieux justifiées. Et il conviendra d'explorer à l'initiative évidemment des régions si elles le souhaitent la possibilité, comme cela a été évoqué, de services régionaux à grande vitesse.

L'option d'une gare à Orly, a priori, reste un élément de débat. Cette option ouvre même de nouvelles portes, comme l'idée d'un terminus de la ligne à Orly. Là aussi, le coût, l'enjeu nécessitent manifestement d'affiner les études.

L'option de Saint-Étienne a reçu un accueil très favorable, mais elle interroge la politique de desserte de Roanne et donc, comme on l'a vu, le temps de parcours Clermont-Lyon, là aussi, on a certainement besoin de mûrir la question.

L'option de la desserte de Perrache puisqu'elle a été très peu débattue pendant le débat.

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

Tous ces enseignements, tous ces éléments à approfondir pourront donc en situer le socle d'un éventuel scénario pour POCL, mais à nouveau, notre réflexion n'est pas finalisée. Je l'ai dit, RFF prendra sa décision en juin 2012, puisqu'après la période du débat, assez intensive, on a besoin de ces quelques mois pour mieux digérer les échanges du débat et le compte rendu de la Commission va nous y aider.

Compte tenu de l'analyse qui sera donc menée pendant ces quelques mois, trois possibilités :

- Soit RFF décide de ne pas poursuivre le projet
- Soit de le poursuivre sur un scénario

- Soit de le poursuivre sur plusieurs scénarios.

Si RFF décide de poursuivre le projet, évidemment, le dialogue qui a été entamé depuis quatre mois ne va pas s'arrêter. Au contraire, la démarche de concertation qui avait été initiée dès avant le début du débat sera renouvelée, sera développée jusqu'au moment de l'enquête publique à un horizon de plusieurs années.

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

Concrètement, que peut-on vous proposer à ce stade ?

On va retrouver les instances de gouvernance : comité de pilotage, comité technique qui associent les cofinanceurs, en général l'État, RFF et les régions, qui sont les structures de validations des études. Mais un projet de LGV n'est pas un projet pour les ingénieurs, c'est un projet pour les voyageurs, cela a été largement rappelé pendant le débat. Autrement dit, la concertation en parallèle des études doit permettre à RFF d'enrichir les éléments techniques et c'est pour cela que l'on vous proposerait un dispositif comme on va pouvoir le regarder maintenant.

- ✧ Des ateliers thématiques

En amont du comité de pilotage, on pourrait élaborer des ateliers thématiques qui seraient ciblés sur les territoires probablement et sur les sujets que l'on doit encore creuser ensemble. Évidemment, on retrouve les thèmes que j'évoquais tout à l'heure dans les approfondissements, autant en termes de fonctionnalités que de méthodologie. Pour que ces ateliers soient de véritables outils de travail, nous vous proposons que le nombre de participants soit limité – par exemple une vingtaine – et on ciblerait donc les ateliers sur un thème et un périmètre géographique les plus précis possible. Et là, nous inviterions à y participer des experts du territoire : les associations, les acteurs économiques, les acteurs consulaires, les techniciens des collectivités. Le travail de ces ateliers thématiques pourrait être partagé et enrichi, toujours en amont des comités de pilotage, par des échanges que nous aurions avec les élus qui, eux, apporteraient leurs connaissances des enjeux de leurs territoires : ce sont les commissions consultatives.

- ✧ Partager l'information

Tout au long de ce processus de concertation qui est donc continu, l'information du public serait garantie par un site internet du projet. Il a existé le site internet du projet de RFF, certains le connaissent peut-être, donc on pourrait le réactiver pour que tout le monde puisse avoir de l'information et donner son avis, éventuellement poser des questions.

On aurait aussi une information auprès du grand public par des réunions publiques à chaque grande étape pour expliquer les décisions prises en comité de pilotage et préparer la suite.

Évidemment, l'ensemble de ce dispositif serait partagé avec vous. On envisage une réunion publique de présentation de la décision de RFF qui pourrait avoir lieu à l'été et qui serait l'occasion de détailler les thèmes de ces ateliers pour les caler tous ensemble. Au cours de cette réunion, nous pourrions aussi partager ce qui serait le mode d'emploi de la concertation, ses règles de fonctionnement.

- ✧ Un garant de la concertation nommé par la CNDP

Et pour veiller à l'ensemble de ce dispositif de concertation, la loi donne aussi la possibilité à RFF de demander un garant à la CNDP, une personnalité indépendante chargée de veiller à l'efficacité et à la bonne tenue du dispositif.

Donc, à nouveau, tout ceci n'est que proposition. Nous attendons encore ce soir vos suggestions sur ce volet, et nous reviendrons vers vous cet été pour engager la suite. Je l'ai dit, le débat public n'est pas une parenthèse dans le projet qui se fermerait ce soir, mais au contraire, maintenant que nous vous avons entendu pendant ces quatre mois, il s'agit d'ouvrir sur la suite et la concertation d'après débat doit nous permettre de travailler tous ensemble au service d'un projet faisable.

En guise de conclusion rapide, je veux rappeler – d'ailleurs, comme vous le savez – que par les fonctionnalités et les territoires qu'il embrasse, ce projet est atypique. Cette singularité par rapport à d'autres projets de lignes à grande vitesse, c'est à la fois sa force et sa faiblesse. C'est sa force parce qu'il cherche à répondre aux besoins de multiples territoires, on l'a vu, en prenant en compte leurs spécificités, leurs composantes. C'est aussi sa faiblesse parce que ses multiples dimensions ont pu être interprétées comme des objectifs antagonistes, voire contradictoires. D'ailleurs, vos expressions, quelles que soient leurs formes, ont révélé nos difficultés à faire comprendre ce caractère multidimensionnel au cœur du projet.

Pour notre part, c'est bien une démarche gagnant-gagnant que nous avons toujours recherchée dans ce projet, et le chemin parcouru en si peu de temps, dans un domaine où les temps sont extrêmement longs, montre *a priori* que c'est la meilleure voie possible. Elle fédère les énergies, elle crée les conditions d'une intelligence collective pour le plus grand bénéfice du projet et évidemment de sa réalisation.

Nous entendons, nous RFF, poursuivre dans cette voie pour le projet, pour les territoires et avec vous.

(Applaudissements.)

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

Michel GAILLARD : Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, s'ouvre une phase d'échanges avec vous, avec normalement, comme interventions de votre part : que pensez-vous de l'analyse que vient de proposer Réseau Ferré de France ? Je conçois que cela puisse être un peu plus large.

Il me semble qu'hier vous avez déjà commencé, mais vous êtes le premier à lever le doigt !

Je ne l'ai pas rappelé : on prend le micro pour intervenir, on se présente et c'est trois minutes, s'il vous plaît.

Guillaume BERTRAND, Militant ferroviaire à Limoges : Bonsoir et merci. Je prenais la parole pour intervenir par rapport à cette présentation.

Je dirais que dans les évolutions positives du débat, et je ne l'ai pas dit hier, j'ai trouvé quelque chose qui est intéressant, qui ressort quand même : c'est la proposition de la gare de Saint-Germain-des-Fossés, notamment dans le cadre d'un scénario Ouest-Sud amélioré que l'on appelle cinquième scénario et je trouve que cette idée est vraiment intéressante parce qu'elle met en interconnexion à la fois les réseaux TER, grandes lignes et LGV.

Mon deuxième point porterait sur la dimension européenne du projet. Je trouve que dans la présentation qui a été faite – c'était un peu la critique que j'avais au début du débat public – on n'a pas entendu parler de cette dimension européenne. C'est vrai que je regrette que l'on écarte un peu trop vite d'un revers de manche la question du Bordeaux-Lyon. Si l'on regarde

sur une grande carte d'Europe, on voit une vraie dimension européenne, et cette dimension européenne je dirais qu'elle n'est pas à négliger parce qu'elle apporte à la fois des fonctionnalités et elle apporte aussi des financements. Je regrette que le gouvernement français ne s'intéresse peut-être pas plus à l'inscription des régions françaises dans la carte des relations ferroviaires entre les régions françaises et l'Europe ; c'est-à-dire que tout ne doit pas être tourné vers Paris, mais qu'il y a vraiment aussi à étudier sur les flux est-ouest transversaux qui permettront à la fois au Massif Central d'être relié à la péninsule ibérique, et à l'Europe Centrale. Il y a quand même un potentiel de trafic, un potentiel d'intérêts en termes d'aménagement du territoire qui renforceraient très sérieusement le projet.

Sur les multifonctionnalités, je dirais que par rapport au début du débat public, j'avais l'impression que le projet POCL était un projet qui avait été élaboré du haut de la Tour Montparnasse quand on regarde vers le sud de la France. Dans la présentation qui a été faite, effectivement il y a quelques modifications, mais on ne change pas d'angle de vision, c'est-à-dire qu'entre les territoires, entre l'Auvergne et la région Centre, entre la région Centre et Rhône-Alpes, entre Rhône-Alpes et le Limousin, ou vers toute la façade atlantique, il se passe des choses. Je pense que cela influe aussi sur le financement parce que l'on n'est pas sur du Paris-Lyon-Marseille complètement, on est sur aussi un enjeu d'aménagement du territoire et dans un espace comme le Massif Central, on n'a pas les mêmes potentiels de trafic que sur la première LGV Lille-Paris-Lyon-Marseille, et qu'il faut davantage travailler les multifonctionnalités pour arriver à financer les projets et voir comment on peut relier les différentes villes de province entre elles et aussi à l'Europe, comme je l'ai dit précédemment.

Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci d'être resté dans les temps.

(Applaudissements.)

François BONNEAU, Président du Conseil régional du Centre : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Préfets, Élus et surtout citoyens. Par rapport à la présentation qui a été faite, permettez-moi de dire qu'il y a peut-être un ou deux autres éléments qui, dans les réunions de Blois où j'étais, dans les réunions de Bourges, dans les réunions ici, à Orléans, ont émergé tout d'abord la prise de conscience collective de ce que nos régions – il s'agit de la Bourgogne pour une part, il s'agit de l'Auvergne et il s'agit du Centre – étaient trop longtemps restées à l'écart de l'irrigation par la grande vitesse, et qu'il y avait là quelque chose de fondamental si nous regardions l'avenir.

Le deuxième élément de manière globale est qu'émergeait cette idée que nous travaillons à 15 ans, donc pour le demi-siècle qui va venir ou pour le siècle qui va venir, et qu'à l'évidence il fallait considérer les mobilités à cette échelle-là comme s'inscrivant dans un prisme un peu différent. Quand on a nous a parlé souvent de la concurrence avec l'avion, on sait que l'avion pour faire 400, 500 km ce sera, je l'espère, totalement dépassé comme problématique à l'horizon de 15 ou de 20 ans si l'on veut respecter les problématiques de l'environnement.

Le troisième élément est que l'on a bien un choix à faire entre une France qui s'inscrirait en Europe et qui ne regarderait que ses grandes poches de populations que sont l'Ile-de-France, Rhône-Alpes et le Sud. Et de l'autre côté, une vision d'aménagement du territoire qui devient une vraie opportunité et à ce moment-là qui essaie de réparer les difficultés du passé et de faire de l'irrigation : irrigation des grands territoires de là où il y a l'essentiel de la population avec bien évidemment – cela a été dit – une articulation avec les lignes existantes de manière à ne laisser personne du côté du chemin. À cet égard, ce que j'ai entendu à l'échelle de la région que je préside, c'est qu'un effort réel avait été fait par beaucoup d'élus, beaucoup de responsables, beaucoup de citoyens pour essayer d'aller vers la convergence et d'aller vers une convergence qui s'est exprimée ici fortement autour de la notion d'Ouest, même si les autres réflexions sont à considérer, et c'est important.

Le débat a montré clairement – et ce n'était pas du tout clair au départ, notamment dans les groupes de pilotages à Paris – Monsieur le Préfet coordonnateur a montré que finalement on n'avait pas le choix entre une option chère et option pas chère. On est aujourd'hui, et il faut le rappeler quand on compare le Médian et l'Ouest, sur exactement le même coût d'objectif : 12,9 milliards d'euros. C'est important parce que, à celles et ceux qui défendaient – et il y a là le Président Pointereau, Président de l'association – l'aménagement du territoire en passant par Orléans, par Bourges, par Clermont, au plus près de ces villes, on opposait la notion du coût. Le débat a permis d'aller plus loin et de préciser tout cela.

Je pense, très sincèrement, même si l'on s'est souvent frotté dans cette affaire, que le débat nous a permis d'avancer vers des convergences et quand je parle d'Ouest, quand je parle d'une vision qui réunit véritablement nos régions, je crois que c'est le produit à la fois du débat, mais de la volonté de prendre ensemble notre destin.

Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président. Merci à tous les intervenants de se présenter parce que forcément tout le monde ne les connaît pas. Et puis, il y a un enregistrement de la réunion, donc c'est important d'avoir votre nom.

Monsieur le Député-maire.

Serge GROUARD, Député-maire d'Orléans : Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole, d'abord pour me permettre en tant que Maire de souhaiter une chaleureuse bienvenue à tous celles et ceux qui nous font l'amitié de participer à cette ultime réunion. Et puis Monsieur le Président de la Commission, avec vos collègues de la même Commission, vous remercier pour le travail, l'implication, votre volonté de mener des débats à la fois approfondis et sérieux. Merci à vous, ce n'est pas toujours simple.

La question que vous posez est : que retient-on de ce débat et des présentations de Réseau Ferré de France aujourd'hui ?

Je suis dans l'obligation, par souci d'honnêteté intellectuelle, de vous le dire tel que je le ressens. Je ressens malheureusement ce débat comme étant biaisé. Pourquoi ce débat, de mon point de vue, est-il biaisé ? Parce que, au fond, je reproche non pas à Monsieur Allary pour son implication également que je salue, mais je reproche à l'entité Réseau Ferré de France d'avoir pratiquement les conclusions préétablies. Et cela nous pose un vrai problème de concept et de principe que l'instructeur du dossier qui se doit à l'objectivité la plus grande soit en même temps celui qui va, à l'issue, proposer le choix du scénario et soit celui qui va par la suite réaliser la ligne.

Je soumets cela à votre réflexion. Je pense que l'on ne peut pas être au fond – et ce n'est pas une question personnelle, je vous l'ai déjà dit – juge et arbitre.

Le débat est biaisé à plusieurs égards. On l'a vu au travers d'un certain nombre de réunions parce que tous les critères, les paramètres concluent implicitement, sans le dire complètement ouvertement, à une solution optimale qui serait le scénario Médian que nous contestons depuis l'origine et que nous continuons de contester. Je ne prendrais qu'un seul exemple. Dans le calcul méthodologique qui est fait, notamment pour les questions environnementales, un certain nombre d'entre vous qui connaissez bien le sujet, vous l'avez vu, on pondère par des valeurs, le coût de passage dans les différents lieux éventuellement envisagés. Vous passez en milieu urbain, cela vous coûte 10 000 points. Vous passez en zone agricole naturelle, cela vous coûte, en fonction des situations, 1 ou 10 points, parfois un peu plus, je ne rentre pas dans les détails, mais en tout cas, c'est sans comparaison avec la valeur

initiale accordée à d'autres passages, à d'autres territoires. La conclusion est dans l'introduction et dans le paramétrage des différents facteurs. Voilà un exemple. Je peux les multiplier ces exemples.

Le deuxième point – Monsieur le Président, j'ai un peu débordé, et je m'en excuse, mais c'est important – Monsieur Allary, vous l'avez implicitement évoqué, mais je veux mettre les pieds dans le plat. L'ensemble des territoires, la quasi-unanimité des territoires, par le biais de leurs représentations : régions, départements, villes notamment, traversés, la quasi-unanimité s'est prononcée en faveur du scénario Ouest. Et certains d'ailleurs, que je comprends, préféreraient et peut-être continuent de préférer, un scénario Ouest et notamment ce n'est pas un mystère, la ville de Clermont-Ferrand que je comprends parfaitement. Mais enfin, au travers de l'association TGV Grand Centre Auvergne qui porte, Mesdames et Messieurs, ce projet depuis l'origine, qui est à l'origine de cette proposition initiale, cette association, à la quasi-unanimité, le Président Pointereau le dira peut-être tout à l'heure, s'est prononcée pour un scénario Ouest et non pas pour un scénario Médian. Je souhaite tout de même que cela soit une fois pour toutes pris en compte.

Le dernier élément, en tant que parlementaire député et encore aujourd'hui président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, pour avoir été à l'Assemblée nationale l'auteur de l'amendement qui a inscrit dans le Grenelle 1 la réalisation de cette ligne LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, je dis et je répète que je veillerai à ce que la loi dans sa lettre et dans son esprit soit respectée et qu'elle soit intégralement respectée et que l'on ne trouve pas des biais méthodologiques ou autres pour finalement arriver à un scénario que certains veulent absolument nous faire accepter comme étant pratiquement évident. Ce que je dis pour l'Assemblée nationale vaut pour le Sénat...

Michel GAILLARD : Monsieur le Maire.

Serge GROUARD : Je termine, Monsieur le Président. ... puisque c'est notre collègue et ami Rémy Pointereau pour le Sénat qui a porté l'amendement presque identique qui a permis d'inscrire cette ligne. Pour ma part, je ne laisserai pas, je le dis clairement, cette ligne être détournée de son objectif initial.

Je vous remercie.

(Longs applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci. Nous avons tous entendu, merci. Peut-on considérer ces cinq minutes comme tout à fait exceptionnelles, sinon il y a trois personnes qui vont s'exprimer ce soir. Donc, s'il vous plaît, revenez aux trois minutes.

Alexandre JOUSSET, Président de la Jeune Chambre Économique d'Orléans, Chef d'entreprise à Orléans : Bonsoir. Le 24 novembre dernier, nous étions une vingtaine de membres de la Jeune Chambre Économique d'Orléans présents dans cette même salle pour défendre le passage de la LGV à Orléans. Ce soir, vous nous demandez ce que nous pensons de l'analyse qui nous a été présentée.

Nous sommes aujourd'hui encore plus persuadés qu'Orléans doit avoir sa place au sein de la ligne LGV et qu'un seul raccordement ne suffira pas. Nous sommes convaincus que seuls les tracés Ouest et Ouest-Sud permettront un véritable aménagement du territoire et seront d'une réelle utilité pour le grand nombre de personnes, notamment en raison de l'aire urbaine de l'agglomération orléanaise qui compte plus de 415 000 habitants.

Même si RFF veut nous expliquer que cela est compliqué, nous sommes pour le réemploi du réseau existant au niveau de l'agglomération orléanaise. Ceci dit, cela doit permettre la

traversée de la Loire sans dommages écologiques supplémentaires et sera forcément beaucoup moins cher qu'une autre solution.

Nous sommes certains que RFF saura entendre nos remarques, car ce projet de LGV ne se fera qu'avec l'accord des populations, du monde économique, du monde associatif et des collectivités. Concernés par l'enjeu de ce débat, nous avons rédigé un cahier d'acteurs et nous sommes impliqués auprès d'acteurs économiques et associatifs pour les inciter à participer également à ce débat.

Nous sommes sans aucun doute les plus concernés, car la Jeune Chambre Économique est composée de membres de 18 à 40 ans et nous représentons donc une grande majorité des actifs en 2025. Comme nous le rappelons dans notre cahier d'acteurs, le passage de la LGV à Orléans est nécessaire pour le rayonnement de notre cité, pour faciliter les déplacements de nos concitoyens et pour le développement de notre Jeune Chambre.

La Jeune Chambre Économique d'Orléans se prononce donc une nouvelle fois ce soir très clairement pour les tracés Ouest et Ouest-Sud car l'avenir passe par Orléans.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Jean SIVARDIERE, Président de la FNAUT : Ce qui m'a le plus frappé dans ce débat, dès le départ, c'est le fait que l'aire géographique de réflexion a été beaucoup trop restreinte parce que cela a été imposé par l'État. Je crois que c'est une erreur fondamentale : pas le droit de regarder à l'Ouest, pas le droit de regarder à l'Est. Or, à l'Ouest, il y a Limoges qui peut être desservie à partir de Paris beaucoup plus rationnellement à partir de Châteauroux, par la ligne POCL, ou par le POLT dans un premier temps, que par le barreau Poitiers-Limoges. Et à l'Est, pas le droit de regarder non plus ce qui se passe ; or, l'État a supposé que les deux branches ouest et sud du TGV Rhin-Rhône étaient réalisées, ce qui veut dire que l'on aurait déjà un premier doublement de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Je ne vois pas très bien comment on peut imaginer un deuxième doublement de Paris-Lyon connaissant les finances de l'État. Ce n'est, à mon avis, vraiment pas très sérieux.

La grande erreur de ce débat, finalement, est d'avoir focalisé le débat sur une ligne nouvelle, le POCL, au lieu de rechercher une conception d'un réseau à grande vitesse pour l'ensemble du territoire. C'est précisément dans cette optique de réfléchir à un réseau à grande vitesse qu'a réfléchi notre fédération, parce que nous estimons que le voyageur a besoin d'un réseau et pas simplement d'une ligne quand il habite dans une ville donnée.

C'est ce qui nous a amenés d'une part à préconiser la desserte de Limoges à partir du POCL et non pas à partir de Poitiers, et d'autre part à faire une proposition originale dans notre cahier d'acteurs, puisque financièrement il faut être réaliste, si l'on abandonne le barreau Poitiers-Limoges, on retrouve, disons 1,5 milliard d'euros, et on peut imaginer des investissements complémentaires au POCL. Nous avons proposé la construction d'un barreau à grande vitesse entre Orléans et Courtalain – Courtalain est le point où se débranchent les deux branches de la LGV Atlantique, l'une allant vers Rennes et Nantes, l'autre vers Angoulême et Bordeaux – et si ce barreau était construit, à ce moment-là, Orléans serait située sur une grande transversale à grande vitesse allant de Rennes jusqu'à Lyon et du même coup cela rendrait beaucoup plus acceptable par les Orléanais le fait que le tracé Médián que nous recommandons soit choisi parce qu'à ce moment-là, même si Orléans n'était pas sur la ligne POCL proprement dite, cette ville se trouverait sur une grande transversale et donc ne serait absolument pas isolée de Lyon en particulier.

L'autre intérêt est qu'Orléans serait reliée facilement non seulement à Rennes et à Nantes, mais également à Bordeaux, puisque depuis Orléans on pourrait aller jusqu'à Courtalain et ensuite utiliser la branche sud de la LGV atlantique.

Je crois que le gros défaut de ce débat est de ne pas avoir pensé en termes de réseau ferroviaire, mais simplement en termes de ligne.

Je vous remercie.

(Applaudissements et réactions dans la salle.)

Michel GAILLARD : Merci. S'il vous plaît...

François THIOLLET, Conseiller municipal à Blois, Membre d'Europe Écologie Les Verts : Comme vous l'avez dit tout à l'heure, je défends un modèle de société différent. Cela me convient comme présentation.

Premièrement, sur le débat lui-même, je trouve cela assez intéressant et plutôt positif les moyens qui ont été investis pour faire un débat aussi important dans toutes les villes où il a été fait, et en effet, il s'est fait de façon plutôt équilibrée, même si chaque fois les grands élus ont toujours un peu plus la parole que les simples citoyens, mais c'est un fait, c'est comme cela.

Je suis surpris que l'on n'ait pas mis autant de moyens pour un débat sur le cadencement qui se passait au même moment, qui a mobilisé beaucoup d'usagers qui n'avaient pas forcément les moyens médiatiques pour pouvoir s'exprimer. Il aurait été intéressant que SNCF et RFF fassent le même genre de débat sur ce sujet-là. Malheureusement, cela ne s'est pas fait.

J'ai entendu le représentant de RFF dire que l'on ne pouvait pas opposer la rénovation des lignes traditionnelles avec les projets de la LGV puisque la LGV est un projet pendant 15 ans ; or, si l'on se penche un peu sur les chiffres dans une période où l'on doit se poser la question des investissements que l'on fait aujourd'hui et que l'on fait dans 15 ans, RFF a avancé le chiffre de 13 milliards de travaux pour la rénovation des voies. C'est à peu près le coût de la LGV POCL. Le programme du Grenelle de l'environnement prévoit la réalisation de 4 500 km de nouvelles lignes à grande vitesse pour un coût global de 103 milliards. Pourtant, le TGV – je le redis puisque je le dis à chaque fois – c'est environ 300 000 usagers sur 5 millions d'usagers de la SNCF, soit 1 usager du TGV pour 15 pour le reste du réseau. Si on le dit autrement, on prévoit environ 35 000 euros d'investissement par usager du TGV et 13 fois moins pour tous les autres. Vous allez me dire « on compte sur le report des gens vers le TGV », on avance souvent d'ailleurs pour la grande vitesse aussi la question économique, mais quand on parle de questions économiques on ne parle jamais du coût du TGV, on parle de la facilité de déplacement pour les cadres supérieurs – cela vient d'être fait – et l'arrivée des touristes à fort pouvoir d'achat. Oui, le TGV permet à ceux qui en ont les moyens de voyager encore plus, de s'installer en province ou d'acheter des résidences secondaires. Les autres voient le coût élevé d'un billet de TGV qui fait que le coût de l'offre de proximité se réduit et ils sont exclus de l'accès au TGV.

Pourtant, en période de crise, est-ce vers les populations les plus aisées que nous devons nous tourner en priorité ? Le montant pharaonique des investissements pour les LGV est un des principaux moteurs de création de la dette publique. Leur financement va peser sur les budgets des collectivités et aussi de l'État, et nous prive de financement pour des investissements locaux qui nous semblent prioritaires. Ils privilégient un mode de transport élitiste qui ne bénéficie qu'à une minorité de la population. Nous pensons que d'autres choix doivent être faits pour le meilleur bien-être du plus grand nombre.

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Mathilde NATTER, Viticultrice, Membre du bureau de l'Union Viticole Sancerroise : Tout d'abord je remercie l'équipe de RFF pour avoir répondu à nos questions et à nos inquiétudes tout au long de ce débat public.

Que ressentons-nous ce soir de ce débat ? Quelques points restent à éclaircir. Étant consciente qu'à ce stade les scénarios versés au débat ont de vagues options de passage de 10 km de large comme vous l'avez fait remarqué, exception faite sur les trois AOC du Cher, Chavignol, Mennetou-Salon, Sancerre où RFF voit les choses en grand et étale le scénario Médian sur une vingtaine de kilomètres, nous ne comprenons toujours pas comment RFF peut zigzaguer entre les communes de ces trois zones AOC qui se superposent et s'entremêlent en parfaite osmose, sachant que techniquement il faut 8 km de rayon à un TGV pour prendre un virage, comme vous nous l'avez patiemment expliqué.

L'UVS s'oppose au tracé Est et Médian qui viole de part et d'autre les AOC de la région Centre. Nous pensons que le tracé Ouest répond à l'outil d'aménagement du territoire de la région Centre. Soucieux pour vous de choisir le bon scénario, l'UVS, gracieusement met à votre disposition les cartes de vignobles que nous vous avons fait passer ce soir et qui sont éditées par le Bureau des Vins du Centre de façon à être sûr de parler des mêmes choses.

Aucun viticulteur n'est prêt à faire de concession au scénario Médian ni à se faire exproprier de son outil de production aux dépens du plaisir que peuvent procurer nos terroirs auprès des hédonistes. Nous apprécierions que ces zones AOC soient autant respectées que le vignoble de Saint-Pourçain. Nous vous renvoyons à notre contribution à paraître sur le site du débat public.

Enfin, une question subsiste, sans réponse de votre part : après la Bourgogne, le Bordelais, la Provence, peut-on affirmer que RFF subit une déformation professionnelle en envisageant l'œunotourisme à grande vitesse ?

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Guy CHARMETANT, Maire de Montbeugny, Délégué Route à Moulins Communauté : Monsieur Michel Gaillard et votre équipe, je voudrais sincèrement vous remercier ce soir pour la tenue de ce débat commencé il y a plus de quatre mois. Je voudrais associer à ces remerciements Monsieur Thomas Allary et toute l'équipe de RFF qui tout au long de ce débat – et là, je ne rejoins pas mon collègue maire d'Orléans, au moins sur cette partie-là – avez su apporter, amender – puisque j'ai assisté à peu près à une dizaine de réunions. Chaque fois il y avait quelque chose de nouveau, c'est-à-dire que vous aviez tenu compte dans les séances précédentes des observations et vous présentiez de nouvelles cartes, des modifications et je pense que cela a été très constructif au niveau du débat.

Au mois d'octobre, toutes les collectivités d'Auvergne (oui, je dis bien d'Auvergne, y compris l'Allier, car peut-être qu'ici à Orléans vous ne le savez pas, mais l'Allier est en Auvergne, contrairement à ce que certains de nos élus ne savent pas), avec nos amis de Nevers, de Bourges et au-delà, quelles que soient les sensibilités politiques, nous avons des avis parfois forts différents sur les tracés, parfois même, opposés. Par contre, nous savions tous que pour obtenir le TGV nous devons être unis. Conscients de ce fait, nous avons tous fait des efforts, abandonnant parfois le tracé idéal pour un tracé de consensus, en l'occurrence le tracé Ouest,

seul tracé ayant l'aval de 90 % des collectivités d'Auvergne, avec une gare aux portes de l'Auvergne, c'est-à-dire à Moulins, dans la gare actuelle ou ses environs, à l'intersection de la voie ferrée actuelle, Paris-Clermont, et l'autre voie Nantes-Bourges-Paray-Lyon.

Après le rattachement récent des Conseils généraux du Cher, de la Nièvre, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, nous ne désespérons pas de rallier prochainement la seule collectivité auvergnate manquante, à savoir le Conseil régional, afin d'obtenir le consensus parfait en Auvergne et d'abandonner l'idée d'une gare betterave en Auvergne dévoreuse de terres agricoles inutilement. Ce tracé Ouest est à notre sens le seul tracé finançable par l'ensemble des collectivités Rhône-Alpes, Bourgogne, Auvergne ; alors que pour un tracé Ouest-Sud, l'Auvergne se retrouverait bien seule et dans l'incapacité de trouver le financement.

Unissons-nous donc rapidement pour obtenir un TGV le plus rapidement possible, le plus économique, le plus rentable et le plus acceptable pour l'environnement.

Je voudrais terminer, si vous le permettez, sur une note d'humour et souhaiter à Monsieur Allary une bonne réflexion et une bonne digestion du débat public.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur le Président.

Charles-Éric LEMAIGNEN, Président de la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire : Monsieur le Président, d'abord bravo pour la performance d'avoir animé ces débats depuis quatre mois. La participation forte — plus de 14 000 personnes — montre bien tout l'intérêt que l'on porte à ce TGV Grand Centre Auvergne. Il faut faire ce TGV et on est tous d'accord là-dessus.

Maintenant, je vais évoquer la question qu'a évoquée Thomas Allary sur la finançabilité du projet. Ce projet, on est tous d'accord, il faut de toute façon doubler Paris-Lyon. Si RFF, SNCF le faisaient seuls, cela coûterait en gros 10 milliards. Pour financer ce projet — on le voit bien, les chiffres sont tous constants là-dessus —, RFF nous a présenté, merci Monsieur Allary, ce que RFF dans les différents scénarios pourrait apporter comme contribution. Il reste beaucoup à financer, le reste étant financé par l'État ou par les collectivités locales. Les collectivités locales seront amenées à participer à ce projet. Pour cela, il faut qu'elles y trouvent leur compte en termes d'aménagement du territoire, et c'est tout le travail qu'a fait l'Association TGV Grand Centre Auvergne, et je voudrais rendre hommage à Rémy Pointereau et tous les membres de l'association, pour essayer de se mettre d'accord. Le dernier intervenant nous l'a dit : on a tous essayé de mettre de l'eau dans notre vin ; l'idéal n'est pas possible, essayons de trouver des compromis entre nous pour trouver le scénario qui pourrait être accepté par tous. Et c'est peut-être bizarre, mais nous y sommes parvenus. Il y avait des intérêts qui pouvaient être divergents, on les a surmontés et à l'Assemblée générale du 16 décembre, sur les 43 personnes présentes, les 43 collectivités, toutes les collectivités étaient représentées, on a eu un vote unanime et trois abstentions.

Donc, maintenant, ce tracé Ouest est celui et le seul qui permet la finançabilité de ce projet. Il faut bien que l'ensemble des acteurs en prenne conscience. Il peut bien sûr être amendé, on peut travailler dessus, mais c'est là-dessus que trouvait cet accord qui permet et qui seul permet la finançabilité de l'opération.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Alain GIRE, Président de l'association Agir avec tous et pour tous, Châlo-Saint-Mars (sud Essonne) : J'interviens un peu à chaud. On était au courant qu'il y avait des variantes possibles pour franchir dans la zone d'Étampes, soit à l'est soit à l'ouest. Sans préjuger, je comprends fort bien que c'est nécessaire de désenclaver les 13 grandes villes du Centre de la France pour un développement économique. Cela dit, le TGV ce n'est pas sûr, je rejoins un peu le discours qu'il y a eu tout à l'heure de l'élu Europe Écologie, mais je voudrais simplement attirer l'attention de Réseau Ferré de France pour dire qu'il va y avoir de chauds débats en Essonne. Effectivement, il y a d'une part le Parc du Gâtinais, le Conseil général de l'Essonne qui souhaite passer de l'autre côté, pour des raisons d'environnement, mais nous, on est quand même dans une vallée qui s'appelle la vallée de la Chalouette, qui est un site protégé et je crois que là, il va falloir vous intéresser sérieusement aux contributions 165 et je crois qu'il va falloir prendre le temps de bien réfléchir parce que les habitants de Châlo, je peux vous le garantir, cela risque de choquer.

Une autre remarque qui n'est pas évoquée, ce n'est pas l'objet de ce soir, mais je tiens à le dire (enfin, si, vous l'avez évoqué aussi) : le problème des sud essonnais c'est tous les réseaux RER C, donc il va falloir nous démontrer aussi qu'un tel projet va améliorer les choses en lien avec les projets du Grand Paris, etc. Cela, au contraire, on est preneur, mais il faudra le démontrer.

J'ai une autre question plus générale. Vous avez dit tout à l'heure qu'il ne faut pas mélanger les débats, mais je tiens à le dire quand même : un des gros problèmes que l'on a dans notre sud-Essonnes, et que vous avez aussi ici, c'est le nombre de camions qui passent, et je voudrais bien que Réseau Ferré de France nous engage sur des ferroutages un peu obligatoires sur certains grands réseaux, ce qui serait pas mal pour la sécurité routière.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci.

Jean-Michel GUERRE, Président de l'agglomération de Vichy, Vice-président de la région Auvergne, chargé de l'aménagement du territoire : Merci, Monsieur le Président. J'excuse René Souchon qui n'est pas aujourd'hui disponible.

Je voudrais d'abord comme cela a été fait, mais ce n'est pas qu'une question de forme, dire que ce débat, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de la Commission Particulière, a été bien organisé et bien conduit, et qu'il a permis de nous écouter tous, les uns et les autres, citoyens, acteurs économiques, acteurs de l'environnement, associatifs, élus, de nous comprendre certaines fois, de ne pas être d'accord d'autres fois. Je vois que tout n'est pas terminé dans notre réflexion, mais en tout cas, c'est, je pense, du bon travail.

Si nous regardons bien à partir du début, c'est-à-dire des quatre mois et des quatre scénarios, on voit bien petit à petit que les choses se sont déplacées vers l'Ouest et que la logique d'aménagement du territoire a pris le dessus sur des logiques qui étaient plus directement commerciales : comment fait-on pour aller de Paris à Lyon le plus vite possible ? Je pense que cela est le fait du débat public et je crois que c'est une bonne chose, et je voudrais aussi en remercier Réseau Ferré de France.

Peut-être que sur ce plan-là, l'image européenne n'a peut-être pas été prise suffisamment en compte. Si je dis cela, c'est aussi par rapport aux financements du projet. Ce n'est peut-être pas trop tard pour bien travailler à cette question qui influe sur le choix définitif.

Ensuite, comme il est écrit, Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, et j'ai entendu à la seconde le député-maire d'Orléans dire qu'il fallait que la loi soit respectée, je dis la même chose, Monsieur le Maire de Clermont-Ferrand pour l'Auvergne. Autrement dit, bien sûr qu'il y a 13 villes, mais il y a dans la loi Orléans et Clermont-Ferrand. Et pour Clermont-Ferrand, il

est évident que les scénarios qui feraient que la LGV passerait à 140 km au nord de la plaque métropolitaine Clermont-Ferrand/Vichy, qui fait quand même 600 000 habitants, sont tout simplement inacceptables, tout le monde le comprendra. Donc, il faut que nous travaillions encore à toutes les variantes qui permettent d'améliorer la desserte de l'Auvergne et de l'ensemble de ce territoire.

L'Auvergne ne doit être ni contournée ni effleurée, mais irriguée par la LGV. C'est pour cela que le Conseil régional d'Auvergne s'est prononcé dès le début sur le tracé Ouest-Sud qui correspond le mieux à ces impératifs. J'ai écouté hier avec grand intérêt Monsieur Allary nous dire que le cinquième scénario et notamment dans la portion qui nous intéresse, nous, sur notre territoire, excusez-moi, Mesdames et Messieurs, de la région Centre, et notamment la partie Bourges-Roanne nécessitait d'être encore travaillée. Je crois qu'il le faut, nous y sommes prêts au niveau régional, et je voudrais faire remarquer que ce territoire, ce scénario 5 autour de Saint-Germain-des-Fossés, oui, bien sûr, c'est bien là qu'il y a une interconnexion naturelle, historique pour ceux qui connaissent, entre la ligne Paris-Clermont-Ferrand, la ligne LGV et bien sûr les TGV inter-secteurs. C'est donc pour nous un aspect tout à fait important et j'espère que nous pourrons le prendre en compte.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Patrice JOLY, Président du Conseil général de la Nièvre : Merci. Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je voudrais m'associer tout d'abord aux félicitations qui ont été émises concernant ce débat qui a permis de confronter les points de vue, de permettre le rapprochement avec des acteurs qui parfois avaient des intérêts divergents sinon contradictoires.

Je voudrais vous dire aussi que j'appartiens à une collectivité départementale, je suis le président du Conseil général de la Nièvre, et le Conseil général s'est prononcé sur deux trajets qui paraissaient pertinents par rapport au territoire que je représente, le tracé Ouest et le tracé Médian, en exprimant une préférence pour le tracé Médian qui permet la desserte du Val de Loire ligérien nivernais et qui est donc le plus utile à l'aménagement du territoire et à la desserte du département de la Nièvre.

Pour autant, je voudrais aujourd'hui exprimer le point de vue que nous avons émis les quatre présidents des Conseils généraux de l'Allier, du Cher, du Puy-de-Dôme et de moi-même, il y a quelques jours, en faisant preuve de pragmatisme et en recherchant le compromis qui permettait la réalisation de cette ligne LGV que nous attendons tous.

Au regard de ce que sont nos départements, de leur problème d'enclavement et du fait qu'ils aient été au cours des dernières décennies un peu abandonné des logiques d'aménagement du territoire et des voies de communication les plus modernes. Ce pragmatisme nous a conduits à constater au regard des décisions prises par nos assemblées délibérantes – trois Conseils généraux qui se prononcent sur les familles Ouest et celui de la Nièvre sur Ouest et Médian – de constater qu'il y avait un consensus possible autour du tracé Ouest et que par pragmatisme nous nous retrouvions sur cette solution possible. C'est un des points importants puisque l'on sait très bien que le compromis nécessaire passera à la fois par des enjeux politiques – c'est ce que j'exprime maintenant – puisqu'il s'agit d'aménagement du territoire par des logiques financières aussi, c'est-à-dire un niveau d'investissement financier et puis également une rentabilité nécessaire.

Je voudrais vous dire aussi que les présidents des Conseils généraux ont considéré que si cette ligne LGV était indispensable à l'aménagement de leur territoire, ils considéraient aussi

que cela ne devait pas se faire au détriment des lignes classiques et que les calendriers, l'échelonnement dans le temps permettaient de concilier à la fois les uns et les autres. Ils ont souhaité que rapidement, d'ores et déjà en accompagnement de ce projet, des travaux puissent être engagés sur les dessertes Moulins-Bourges ou encore la voie ferroviaire Centre-Europe-Atlantique permettant de réaliser à la fois les liaisons nord-sud et est-ouest nécessaires aux désenclavements de nos territoires. Je voulais donc aujourd'hui apporter cet élément complémentaire qui a été le résultat de cette rencontre et de cette communication que je viens d'évoquer, et vous dire aussi que c'est ce débat qui a permis les rapprochements et le compromis que je souhaitais présenter aujourd'hui.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président.

(Applaudissements.)

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Deuxième Nivernais à s'adresser ce soir à vous, je voudrais vous saluer toutes et tous et remercier le Maire d'Orléans de nous accueillir dans sa ville ; adresser des remerciements à mon tour à la Commission et à RFF pour le travail d'organisation formidable qu'ils ont mené, de pédagogie.

Quelques mots pour vous dire que les Nivernais, à la fois Nevers, la Nièvre et la Bourgogne, sommes attachés à ce que certaines fonctionnalités puissent intégrer le projet. C'est la possibilité de relier Nevers à Paris, à Lyon et à Clermont-Ferrand en moins d'une heure avec une gare nouvelle proche de Nevers. Nous sommes favorables au tracé Médiann qui a notre préférence, mais nous sommes d'abord habités par la conviction qu'il faut aider ce projet à se réaliser et que seule l'unité le permettra. Donc, nous avons fait une campagne, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer devant vous il y a quelque temps, une campagne vigoureuse, animée par une conviction, celle que seule la sagesse du possible fera voir le jour au projet POCL. Nous avons donc été un certain nombre d'acteurs à chercher les rapprochements possibles et je suis, moi, très satisfait de ce débat, et j'en tire une conclusion : il a permis ce rapprochement autour du tracé Ouest, et une grande force largement majoritaire s'est aujourd'hui composée avec les villes de Bourges, de Nevers, de Moulins, de Vichy, de Montluçon, d'Orléans, bien sûr ; les départements de la Nièvre, du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme qui a pris une position forte, et puis les régions Centre et Bourgogne qui se sont rapprochées, avec la position de neutralité bienveillante de la région Rhône-Alpes.

Cette immense force majoritaire est acquise à un tracé possible, à une solution qui permettra au TGV POCL de voir le jour, c'est la solution Ouest. Au fond, pour résumer, nous étions divisés initialement, nous avons débattu, nous nous sommes frottés parfois assez vigoureusement les oreilles, mais nous nous sommes rapprochés. Et nous sommes en capacité de dire ce soir que ceux qui veulent ce projet se sont donné les moyens de sa réalisation. Nous partîmes 500, mais par un prompt renfort, nous nous vîmes 5 000 en arrivant au port.

Voilà la conclusion que nous pouvons tirer de ce débat, et je dirais simplement que d'immenses défis nous attendent : celui du financement, celui du respect de l'environnement, celui de la définition d'un tracé définitif. Je crois qu'il faut compléter l'unité des territoires en intégrant celle des collectivités qui ne nous ont pas encore rejointes. J'espère qu'elles le feront et que là où il y a une volonté il y a un chemin et nous resterons actifs pour faire voir le jour à ce beau TGV.

Merci à vous.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci.

Charles-Antoine DE VIBRAYE, Vice-président Association Blois Paris Illico : En cette période de vœux, je souhaite longue vie au scénario Ouest qui, grâce au bon sens commun, au mois de juin se transformera en tracé Ouest, n'en doutons pas.

Ce projet, on l'a bien dit, on est tous d'accord là-dessus, il est capital, primordial, mais à mon sens, il est également prioritaire ne serait-ce que sur le plan de l'équité et de la justice nationale. Cela me fait dire qu'il peut y avoir de bonnes nouvelles en termes de financements si notre projet devient prioritaire. Toutes nos régions sont oubliées par la grande vitesse depuis le début, et je vis très mal les autres projets dont on parle comme le TGV PACA, par exemple, la LGV Bretagne Pays de Loire. Je pense que toutes les villes, comme Rennes, comme Marseille, comme Bordeaux, sont desservies par le TGV depuis longtemps et tous ces projets-là visent à les servir une deuxième fois. Alors que nous, toutes nos régions, nous attendons encore un premier TGV. C'est la raison pour laquelle je souhaiterais que sur le plan de l'équité et de la justice notre projet, notre beau projet POCL devienne un projet prioritaire devant tous les autres. Ce qui fait qu'en termes de financement, cela devrait nous laisser certaines marges de manœuvre.

Merci beaucoup.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien. Monsieur le Maire de Clermont.

Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand : Merci. Quelques mots d'abord pour redire que ce débat – j'ai participé à un bon nombre de réunions – a été un débat particulièrement fructueux, intéressant. On s'est parfois frotté un peu, mais il en sort aujourd'hui, je crois, quelque chose. Et je voudrais dire qu'il a été riche : riche en idées, riche en propositions.

On a pu mesurer la qualité de ce débat à la qualité de ceux qui l'on animé. Permettez-moi de vous dire, Monsieur le Président, Cher Michel Gaillard, combien les Clermontois ont apprécié la qualité avec laquelle vous avez pu mener ces débats. Je ne voudrais pas non plus oublier dans ces remerciements, ces félicitations, Thomas Allary qui a su écouter, qui a su comprendre, qui a su apporter des réponses et parfois, des réponses claires bien sûr, mais aussi précises et imaginer et proposer des solutions à des problèmes qui paraissaient tellement contradictoires et difficiles qu'on les croyait inextricables. Pas pour vous, pas pour RFF et je vous en sais gré.

Il faut revenir maintenant au fond du problème. Ce débat public s'achève, il sera perpétué par un autre débat, d'autres travaux en Comité de pilotage. Ce débat s'achève et on voit bien aujourd'hui vers quel consensus on est en train de s'acheminer très clairement. La région Auvergne, l'agglomération clermontoise ont défendu dans un premier temps le projet Ouest-Sud. C'était logique de leur part, sinon, sans défendre ce projet sous cette forme, on pouvait se demander à quoi servait le C dans POCL. Une ligne passant à 140 km de Clermont n'était évidemment pas acceptable.

Aujourd'hui, les choses sont différentes puisqu'autour du projet et sur les propositions que nous a expliquées tout à l'heure Monsieur Allary, on voit poindre des solutions qui sont une sorte de synthèse – la cinquième solution en fait – entre Ouest et Ouest-Sud. Je voudrais simplement rappeler que cette synthèse va dans le sens de ce qui a été voté par Clermont communauté, de ce qui a été voté par la ville de Clermont, à savoir les temps de parcours qui ont été rappelés – je ne vais pas y revenir ici, moins de 2 h et 1 h 15 –, mais aussi la réalisation d'une plaque d'interconnexion qui soit convenablement située au sein de la région Auvergne, c'est-à-dire à quelques kilomètres au nord de Vichy, entre Vichy et Moulins, et idéalement située, cela a été dit au moins par deux d'entre nous ce soir, à Saint-Germain-des-Fossés.

Deuxième point, autre chose qui a été dite de manière très importante, me semble-t-il, je voudrais le rappeler rapidement parce que je vois que le temps passe. C'est l'amélioration du réseau actuel. Autant nous sommes pressés pour avoir le TGV et j'espère qu'il ne mettra 20 ans et que l'on ne dépassera pas les 15 ans, mais il faut dès maintenant, et cela a été demandé, réhabiliter le réseau historique dont nous aurons besoin pour compléter le TGV dans 15 ans, mais dont nous avons besoin aujourd'hui pour nos activités économiques.

Voilà simplement ce que je voulais dire. J'ajoute une chose : si cette perspective du scénario Ouest, Ouest-Sud améliorée, Ouest amélioré, on l'appellera comme on veut, mais desservant correctement la plaque urbaine clermontoise, alors demain nous serons à vos côtés dans les comités de pilotage parce qu'il faudra encore continuer le travail pendant de longues années.

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien, Monsieur le Ministre.

Serge LEPELTIER, Maire de Bourges : Merci, Monsieur le Président. Je ne vais pas exprimer de nouveau ce que Bourges a déjà exprimé, c'est-à-dire que nous sommes très clairement pour le tracé Ouest, nous l'avons clairement indiqué et le consensus se forme très clairement.

Je voudrais simplement revenir sur la question qui a été posée : que pensez-vous des conclusions de RFF et de l'avenir ?

Je voulais simplement attirer l'attention de RFF sur une inquiétude. Quand j'entends vos conclusions, Monsieur Allary, et Dieu sait si le débat a été remarquablement mené et le Maire de Clermont l'a très nettement indiqué, je suis totalement solidaire de cela, je suis un peu inquiet parce que dans l'expression que vous avez donnée, nous avons l'impression que l'on éliminait Est – cela, nous sommes tous d'accord –, mais que, mon Dieu !, nous allions rester sur la perspective de trois tracés. Et je crois là que ce ne serait pas prendre en compte le débat public.

J'imagine que les conclusions de la Commission Nationale du Débat Public vont être assez claires, et cela a été exprimé très clairement ce soir, et je pense vraiment que tout au long des débats le consensus s'est exprimé sur un tracé, et je ne comprendrais pas que la conclusion de RFF ne prenne pas en compte réellement ce qui a été dit pendant ce débat public, parce qu'alors on se demandera à quoi sert un débat public. Donc, je voudrais simplement vous dire qu'une conclusion de RFF fin juin disant que nous laissons en perspective trois tracés qui ont été exprimés ne correspondrait pas du tout à la conclusion du débat public et là je m'en ramène à la loi de Michel Barnier en me disant « à quoi servirait un débat public si dans les conclusions de RFF on ne tient pas compte de ce qui a été dit pour ce débat public » et le consensus exprimé ce soir, mais qui est très clairement ce qui a été exprimé tout au long des réunions, c'est vraiment le tracé Ouest.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Ministre.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'association ALTRO : Merci, Monsieur le Président. Merci à la Commission, merci à RFF pour le bon déroulement du débat.

Je voulais revenir sur la dimension européenne parce que c'est quelque chose à travailler puisqu'aujourd'hui ce projet n'a aucune dimension européenne. Effectivement, LN1 aujourd'hui assure déjà des Bruxelles-Marseille, des Paris-Figueras et des Paris-Milan, donc

il n'ajoutera pas de fonctionnalités supplémentaires à celles nord-sud déjà exprimées. On voit bien que le salut européen passe par l'axe Bordeaux-Lyon qui devra être en tronc commun avec le POCL.

Je vais vous dire qu'effectivement je suis content qu'il y ait un consensus ce soir, un consensus total entre Paris et Bourges et Roanne et Lyon, parce que, ne nous y trompons pas, on n'est pas dupe, c'est-à-dire qu'au sud de Bourges, l'Ouest et le Médian, c'est la même chose. C'est vrai ? C'est vrai ! Donc, ce que je veux dire par là, c'est qu'il faut, comme l'on dit les représentants de Vichy Val d'Allier, de Clermont, travailler sur un cinquième scénario ou un Ouest amélioré, entre Bourges et Roanne, qui prenne en compte le fait que Montluçon doit être intégré à ce projet de façon à permettre des liaisons directes entre Montluçon et Lyon en 1 h 55. Il faut qu'il y ait cette gare de Saint-Germain-des-Fossés qui soit cette plateforme d'interconnexion, et il faut bien sûr que Nevers et Moulins ne soient pas des culs-de-sac et qu'ils soient situés sur l'axe Paris-Lyon.

Enfin, j'aimerais aborder un problème qui n'a pas été jusque-là évoqué, qui est le problème des dessertes. Vous avez présenté des possibilités de dessertes, faites d'une manière un peu mathématique : il y a tant de voyageurs, on divise par le nombre de trains, cela fait tant de dessertes, en précisant que celui qui aura le dernier mot sera l'opérateur. Donc, finalement, ce que vous nous promettez, la réalité peut être pire ou meilleure. Ce que je veux dire par là c'est que les collectivités vont être appelées à payer ce projet sans avoir à aucun moment, sauf 5 ans avant la mise en place du projet, une visibilité sur ces dessertes. Et c'est quand même terrible de faire quelque part un chèque en blanc ; on acquiert un produit dont on ne sait pas ce qu'il va réellement produire. Je pense qu'à l'avenir c'est quelque chose qui doit être creusé afin que ce projet ne soit pas un marché de dupe.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci.

Alain DENIZOT, Vice-président du Conseil général de l'Allier : Merci, Président.

Je voudrais commencer par présenter mes félicitations à l'ensemble des membres de la Commission du Débat Public parce que je crois qu'au départ, chacun, légitimement, a vu ces différents scénarios en termes de territoire, en termes local, et progressivement, on a bien senti que les choses évoluaient, que chacun prenait conscience qu'il y avait nécessité d'arriver à un socle commun pour obtenir cette ligne LGV qui est une des priorités pour nos territoires : priorité pour nos populations, priorité économique et je crois que l'on est tous d'accord là-dessus.

Ce socle commun, dans l'Allier, on a réussi à l'obtenir, le cahier d'acteurs a été voté à l'unanimité des membres de l'assemblée, avec trois villes, Montluçon, Moulins, Vichy, qui ont adhéré à ce cahier d'acteurs.

Je voudrais aussi confirmer, soutenir les propos du Président Joly. Le département de l'Allier a travaillé avec les autres départements pour arriver à ce consensus et pour dire qu'effectivement dans le socle commun qui existe actuellement c'est le tracé Ouest. Je crois que c'est grâce au débat public, c'est grâce aux réponses qui ont été fournies aussi par Monsieur Allary que les choses ont pu évoluer, que chacun a pris conscience que si nous voulions ce TGV, et nous le voulons dans l'Allier, il fallait que chacun fasse quelques concessions. Je crois que c'est ce qui a été fait.

Maintenant, pour répondre plus précisément à la question que vous avez posée, je crois qu'effectivement il n'y a pas de scénario parfait, il y a des scénarios qui peuvent convenir, c'est le cas du Ouest, mais il peut être encore sans doute perfectible, sans doute amélioré. Je voudrais vous dire du département de l'Allier que nous travaillerons avec vous dans les

ateliers pour faire en sorte que nos territoires soient le mieux possible desservis, tout cela pour le bénéfice de nos populations. Je pense qu'avec ce scénario Ouest, en l'améliorant, en le travaillant, on peut arriver à un consensus encore beaucoup plus large.

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Jacques CABOT, Maire de Bouray-sur-Juine : Merci. Nous sommes une commune de 2 000 habitants au sud de Brétigny et je voudrais faire entendre ce soir la voix des communes potentiellement traversées par ce projet.

Nous avons fait déjà un cahier d'acteurs, le numéro 173, et je voudrais dire que notre commune est favorable au développement de la région Centre, mais un développement complet du territoire, pas uniquement des grandes métropoles. Ce qui se traduit notamment par la mise à niveau du réseau ferré local. Nous souhaiterions également que la prise en compte du fret soit inscrite. Nous voudrions également l'appréciation de la notion de vitesse qui pour nous ne justifie plus aujourd'hui de créer des lignes spécifiques. Nous sommes par contre pour des temps de parcours acceptables entre les grandes métropoles, mais aussi entre les villes de moindre importance. Et bien sûr, nous sommes pour une amélioration de notre RER.

On voudrait également le respect du choix de vie des citoyens des localités traversées. Nous avons fait le choix d'une vie à la campagne avec des contraintes de dessertes et de services moindres, mais nous ne pouvons pas accepter les nuisances de TGV qui conduiraient des voyageurs à Orly notamment pour ensuite, ces mêmes voyageurs, passer au-dessus de nos habitations ; le respect de l'environnement de notre cadre de vie. Nous avons fait il y a quelques années le choix d'adhérer à un PNR – le PNR du Gâtinais – et de vivre dans une vallée classée, la Vallée de la Juine. Nous ne comprendrions pas que ces cadres réglementaires ne s'appliquent pas aux structures étatiques. La sauvegarde des terres agricoles qui deviennent de plus en plus rares en Ile-de-France, qui plus est des terres de qualité et à l'heure où il nous est recommandé de consommer durable, de consommer des produits locaux, notamment dans nos cantines.

La municipalité de Bouray se prononce dans ce dossier pour une mise à niveau du réseau ferré aussi bien entre les grandes métropoles que les villes moyennes et de moindres importances, l'utilisation des voies existantes, la modération de la notion de vitesse, la recherche de la moindre consommation de terres, et la mise en œuvre de toutes les techniques permettant de diminuer l'impact visuel et le bruit des aménagements du POCL.

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci.

Nicolas CHILOFF, Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la région Centre : Bonsoir. Tout d'abord, je ne vais pas revenir sur notre position qui rejoint bien entendu les scénarios Ouest et Ouest-Sud qui ont été soutenus par l'ensemble des élus présents ce soir de manière assez vigoureuse et claire.

Je voudrais remercier la Commission du Débat Public, RFF, Monsieur Allary pour sa présence à toutes les réunions et sa courtoisie. Ceci étant, je voudrais réagir sur les quelques

propositions et orientations possibles proposées par RFF ce soir, puisque c'était l'objet de la question tout à l'heure.

Nous avons constaté sans surprise l'abandon du scénario Est et de la variante Mâcon, ce qui semblait une évidence dès le départ, pour nous en tous les cas. Par contre, nous sommes agréablement surpris par l'annonce de la remise en cause de certaines hypothèses et la nécessité de nouvelles interrogations, chose que nous demandions depuis le début des débats publics, car certaines hypothèses étaient à notre sens volontairement discriminantes pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud et nous rejoignons à ce sujet Monsieur le Maire d'Orléans.

Nous retenons qu'il y a une volonté de coordination avec le RER C, n'ayant pas compris si les TGV circuleraient sur les mêmes voies que le RER ; ceci nécessite un approfondissement, car il ne faudrait pas que l'on recrée ici ce qui était à l'origine du débat public de l'interconnexion sud TGV, à savoir des TGV qui circulent sur des voies lentes. De plus, cette coordination pourrait éventuellement oublier la gare d'Orly qui pour nous est vitale.

Nous apprenons également l'abandon vraisemblable du passage à Lieusaint et que l'on envisage un passage à l'ouest d'Étampes, ce qui, dans l'état actuel de nos connaissances, pourrait avantager les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Ceci est une très bonne nouvelle, mais vous l'avez compris, je suis volontairement optimiste.

Enfin, je vous confirme que le monde consulaire répondra présent dans le cadre de la mise en place des ateliers thématiques que Monsieur Allary vient d'évoquer. Nous resterons néanmoins vigilants et combattifs afin que le choix final du tracé réponde aux critères des scénarios Ouest pour la traversée de la région Centre.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci beaucoup.

Philippe CHARLOT, Collectif Stop LGV POCL : Bonsoir. Monsieur le Président, je voudrais remettre en cause le terme de quasi-consensus sur l'opportunité de réaliser le projet que vous avez employé à Clermont-Ferrand. Pardon de cette mise en cause directe.

Aux 18 réunions publiques auxquelles j'ai assisté depuis le début du débat, il s'est toujours manifesté – et encore ce soir – une opposition argumentée au principe même de la LGV : des raisons environnementales, augmentation du CO² jusqu'en 2045, atteinte à la biodiversité, consommation des terres agricoles ; des raisons financières évidentes : les élus semblent avoir du mal à mettre de l'argent dans le projet et souhaitent que l'État mette le maximum. Enfin, des raisons sociétales : pourquoi gagner 10 minutes sur un trajet ?

En face, nous avons eu les discours souvent très proches d'élus locaux consulaires qui nous ont expliqué que leur territoire avait été injustement oublié dans la distribution des LGV, que c'était à leur tour d'en bénéficier. La LGV apporterait le développement économique, le désenclavement et la repopulation, mais la démonstration du lien entre LGV et développement économique n'a jamais été faite pour les villes moyennes.

En conclusion, je serais plus consensuel, et je voudrais vous féliciter, Monsieur le Président, de la façon remarquable dont vous avez mené tous ces débats.

Merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien. Vous verrez tout à l'heure que j'ai un peu amendé cette question !

Si vous le voulez bien, je prends une autre intervention.

Jean-François MARTINET, Périgord Rail Plus : Bonjour. Je représente une association d'usagers de la Dordogne. Cela va vous surprendre, mais on est directement concernés malgré ce que vous avez dit en intervention, à savoir que le débat public portait sur le projet POCL et que l'on ne pouvait pas raccorder le POLT, mais il est évident que le scénario qui sera choisi aura une influence très nette sur la desserte vers le POLT et il est évident – je pense que c'est avec une notion géographie simple – que les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont les plus appropriés pour combiner la grande vitesse et l'amélioration du réseau existant vers Limoges et le sud de la partie POLT.

Je voudrais revenir juste sur la question qui est posée, c'est-à-dire la façon dont on perçoit l'analyse de RFF. Il y a une chose qui me surprend un peu dans les analyses de RFF, c'est que l'on a l'impression qu'il n'y a pas de cohésion entre les différents services de RFF et les différents projets : je pense au barreau Poitiers-Limoges, je pense au projet POCL et je pense à la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Pour appuyer mon argumentation, il faut savoir que RFF sachant qu'il y a, par exemple, le barreau Poitiers-Limoges propose à la ville et à l'agglomération de Périgueux une desserte par Coutras et par la ligne Sud-Europe-Atlantique, ce qui rallonge *grosso modo* le trajet entre Périgueux et Paris d'environ 150 km. C'est loin d'une logique géographique, économique et financière – je parle pour les usagers, parce qu'évidemment, 150 km de plus, cela a un coût.

Je souhaiterais, je demande en tout cas, que RFF intègre un minimum de cohésion entre tous les projets qu'il présente et qu'il tienne compte de simples réalités géographiques.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci beaucoup.

Jean-François BOUBAULT, Retraité : Je suis simple citoyen et j'ai suivi avec attention tous les débats. Il s'avère que j'ai bien remarqué, dès le départ, que Réseau Ferré de France avait une préférence pour la ligne Médián alors qu'il y avait un consensus très important sur la ligne Ouest. Donc, si c'est la ligne Médián qui est retenue, il s'avérera qu'à ce moment-là tous ces débats n'auront servi à rien et avec de beaucoup de dépenses inutiles.

On s'est réjoui par exemple de Printemps de Tunisie, etc., tous ces pays-là. Si ces pays-là voient comment se présente un débat public de cette façon-ci dans un pays démocratique, à ce moment-là ils auront beaucoup de mal à comprendre.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Merci bien. Je rappelle que ce soir ce n'était pas un débat à proprement parler, c'est pour cela que je n'ai jamais redonné la parole à RFF pour réagir aux interventions, mais quand même, quelques minutes de commentaires. On dit 4 minutes ?

Thomas ALLARY : Oui, on peut dire très rapidement, Monsieur le Président !

Déjà, une petite précision : j'ai entendu plusieurs fois le terme d'analyse de RFF. À nouveau, c'est une réaction à chaud que nous avons proposée ce soir. L'analyse reste à mener pendant les cinq mois qui viennent et la décision est pour le mois de juin. On est là aussi, devant une réflexion évolutive.

Je veux juste prendre deux ou trois petits points qui étaient mis en exergue.

L'idée du cinquième ou d'un nouveau scénario : c'est revenu plusieurs fois ce soir – ou d'un consensus sur un seul scénario existant qui est revenu aussi. Quand on parle d'un éventuel scénario qui pourrait être retravaillé à la sortie du débat, on n'a jamais parlé de Saint-Germain-des-Fossés ni de quoi que ce soit d'autre ce soir. On a parlé de fonctionnalités sur lesquelles le projet pourrait reposer. Et c'est sur ces fonctionnalités qui ont émergé que nous vous proposerions un travail commun. On a vraiment senti que le débat devenait constructif à la fin quand on a parlé de ces fonctionnalités. Nous espérons que nous ne retomberions pas trop vite dans des discussions sur des tracés. Nous pensons que le travail collectif autour de ces fonctionnalités de base est le meilleur gage de réussite pour le projet.

La méthodologie qui a été à nouveau évoquée : je voudrais juste rappeler que cette méthodologie n'est pas sortie du chapeau de RFF. C'est la même pour tous les projets de lignes à grande vitesse, de projets d'infrastructures linéaires en général. C'est la même pour tous les scénarios qui étaient proposés. L'éclairage était peut-être imparfait, mais en tout cas il est homogène. Ceci dit, je confirme bien que le questionnement sur les hypothèses a été entendu et que nous pourrions, dans une éventuelle suite, retravailler tous ensemble puisque l'on n'a pas eu de contre-expertise, en particulier pendant le débat public.

Je voulais revenir sur l'idée d'un chèque en blanc demandé aux collectivités sans connaître les avantages définitifs, en particulier les dessertes. Deux points importants là-dessus : les collectivités aujourd'hui, quelles qu'elles soient, ne sont pas appelées au financement du projet. Le tour de table financier c'est pour plus tard dans le projet, c'est quelques années avant les travaux, avant la mise en service. Et en parallèle des études dont je parlais tout à l'heure, la connaissance des dessertes et ce que pourraient proposer les opérateurs le moment venu, cela va être aussi approfondi. Autrement dit, le moment où le tour de table financier définitif devra être travaillé, les collectivités auront une connaissance évidemment beaucoup plus fine des dessertes associées.

Je vais en rester là sur le fond. Je me permets, comme hier Monsieur le Président, juste quelques mots pour vous remercier à nouveau vous-même et les membres de la Commission pour l'organisation de ce débat, pour l'avancée que cela a vraiment permis dans notre réflexion, grâce à l'action que vous avez pu avoir pendant tout ce temps-là et je tiens aussi à avoir mes derniers mots pendant ce débat pour RFF en général, les équipes qui m'ont accompagnée, pour mon équipe en particulier. Ils ont énormément travaillé pendant tous ces mois. Je vous dis très sincèrement et publiquement merci.

(Applaudissements.)

CE QUE LA CPDP RETIENT DU DÉBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Comme prévu dans le déroulé de la soirée, je voudrais livrer de manière un peu synthétique quelles sont un peu les premières esquisses de ce que nous, Commission, retenons de ces débats, sachant que ce n'est qu'une esquisse évidemment. Nous avons beaucoup de dossiers à compiler et tout le site à analyser, et les verbatim de ces réunions pour être sûrs que l'on ne se trompe pas dans l'analyse du compte rendu.

L'opportunité du projet

Je voudrais revenir à la première question qui est posée dans le débat public – je l'ai rappelée sans cesse –, qui est celle de l'opportunité.

Pour reprendre la formulation du Maître d'Ouvrage, ce projet repose sur deux piliers, et une des remarques que je voulais faire avant tout chose, c'est qu'il y a un pilier qui pratiquement – on va dire – n'a jamais été débattu : c'est celui de la ligne Paris-Lyon actuelle. Cela se comprend, on a fait des débats publics en régions, donc l'aspect aménagement du territoire

est évidemment fondamental, mais c'est une simple observation que je voulais faire : ce premier pilier assez absent des débats que nous avons vus.

Le débat public a montré qu'il y avait un large soutien – je reprends la formule – à ce projet en raison justement de sa dimension aménagement du territoire, un large public voyant dans ce projet une facilitation de la mobilité des personnes, une opportunité de relancer les activités économiques, de maintenir des populations, voire de les développer, et puis, je l'ai évoqué aussi en début de mon intervention, il y a une dimension image du territoire qui est loin d'être absente dans ce soutien apporté au projet.

Une autre raison est l'alternative qu'apporte POCL au déplacement avec d'autres moyens de déplacement, donc ce que l'on appelle le report modal de la voiture vers le train, de l'avion vers le train. Cette contribution à la réduction de l'effet de serre, nombreux sont ceux qui l'ont soulevée et évoquée à propos de l'intérêt de ce projet. On notera cependant, quand on évoque cette question du report modal, que la question du fret a été souvent évoquée : POCL, certes, n'est pas un projet fret, c'est un projet voyageurs, mais n'empêche que cette question a été très présente. Elle l'a été à Lyon, nous avons fait une réunion spécifique sur le sujet, et nous aurons évidemment à en parler.

À titre d'illustration encore partielle de cet appui apporté au projet, je voulais signaler que sur 220 cahiers d'acteurs qui ont été déposés auprès de nous, il n'y en a en fait que 23 qui s'opposent au projet. Ceci étant dit, je maintiens et je l'ai rappelé à différentes occasions, je souhaite souligner qu'il y a eu de nombreuses interventions et pas seulement l'une des dernières de ce soir, pour s'opposer à ce projet. Je répète : même s'il bénéficie d'un très large soutien, il y a beaucoup de gens qui s'y opposent. À des motifs différents : pour un motif de protection de l'environnement, considérant que ce projet de LGV est très agressif vis-à-vis de l'environnement ; pour des raisons financières, considérant qu'il y a mieux à faire – je vais résumer – avec ces grosses sommes d'argent que de construire une ligne à grande vitesse. Le réseau actuel attend beaucoup d'investissements et de dépenses pour être à la hauteur de ce qu'en attendent les Français au quotidien. Autre raison, elle a été évoquée, je crois, par Thomas Allary, on a plusieurs fois entendu le refus de la civilisation de la vitesse, choix de société, c'est vrai, mais n'empêche que nous aurons évidemment à répercuter ce que nous avons entendu.

Autre argument qui est évoqué par ceux qui s'opposent au projet, le refus, l'absence de nécessité de dédoubler l'actuelle ligne LN1, en tout cas à l'échéance du projet, à l'échéance que l'on évoque à propos de POCL.

Dernier point concernant cette opportunité du projet : je voudrais dire un mot sur le monde agricole et l'expression que nous avons entendue de la part du monde agricole.

Le monde agricole soutient le projet POCL dans son ensemble. Il y a bien sûr des opposants comme dans tout groupe humain, mais globalement le monde agricole soutient ce projet. Par contre, il a énormément attiré l'attention à Gien de RFF sur la captation de terres arables que représente un tel projet et le monde agricole souhaite que le Maître d'Ouvrage fasse vraiment le maximum pour éviter ce détournement de terres cultivables, en évoquant notamment le jumelage des installations avec des infrastructures existantes, même si l'on sait qu'un certain nombre de difficultés techniques ont été rappelées pour arriver à réaliser ce type de jumelage.

Voilà ce que je voulais dire à propos de l'opportunité.

Un projet sous fortes contraintes

Je voudrais dire un mot sur la question des scénarios.

Au fond, tout le monde a constaté, reconnu, admis que sur ce dossier pesaient deux contraintes très fortes :

- La contrainte environnementale, peu ou prou, quel que soit le scénario,
- La contrainte financière : le financement sera une des clés de la réalisation du projet, avec des coûts d'investissement que je viens d'évoquer.

Une opinion qui a été souvent évoquée également, qui a été souvent mise en avant, est la nécessaire rénovation du réseau existant, sa modernisation. Elle est revenue comme un leitmotiv dans les interventions. Il est clair que cette modernisation est pour tous un complément indispensable au projet qui est d'ailleurs en partie prévue ou largement prévue ou intégrée dans le projet POCL comme vous l'avez rappelé, Monsieur Allary.

Le choix du scénario

À propos du choix du scénario, faisons d'abord une remarque préalable, que j'ai un tout petit peu esquissée au début, entre scénarios de tracé et fonctionnalité. Le lien a pu sembler nourrir parfois des incompréhensions. La relation entre lieu de passage de la ligne et conditions de desserte des territoires n'étant pas toujours bien perçue.

L'expression « en cul-de-sac » régulièrement exprimée par telle ou telle ville et dans tel ou tel scénario souligne *a minima* la nécessité de clarifier cette question-là.

Derrière cette apparente incompréhension, parfois traduite dans la mise en cause du « non » lui-même du projet, cela a encore été évoqué ce soir avec Orléans et Clermont, on a pu identifier deux arguments qui renvoient à la proximité de la ligne à grande vitesse, celui de l'image d'un territoire qui est ou n'est pas irrigué par la ligne à grande vitesse, et puis, celui d'un scepticisme parfois perçu sur la qualité de service que pouvait offrir des lignes classiques sur lesquelles serait appelés à circuler des trains à grande vitesse. Orléans et Clermont, les deux principales plaques urbaines entre Paris et Lyon admettent difficilement des scénarios de tracés qui semblent l'éviter pour la première, l'éloigner excessivement du réseau à grande vitesse pour la seconde, ce qui soulève la question clé pour la région Auvergne du lieu d'implantation d'une gare TAGV en Auvergne.

Le débat sur les scénarios, au fond, se ramène pour nous, dans une première analyse – je le dis avec une certaine prudence – à quatre grandes familles d'arguments :

Tout d'abord la recherche du compromis admissible par le plus grand nombre des territoires. Je ne vais pas développer, cela a été évoqué tout au long de la soirée. Il est clair que pour de plus en plus d'intervenants au cours du débat et pour un très fort nombre de participants à ces rencontres publiques, un très fort nombre de collectivités notamment, le scénario dit de consensus qui permettrait de mettre tout le monde d'accord a été une des familles d'intervention qui a cherché à réunir le plus grand nombre d'acteurs. Cette famille, évidemment, d'arguments soutient le scénario Ouest, on l'a tous compris, qui est ce scénario qui pourrait rassembler le maximum de gens autour d'un tel choix.

La seconde famille d'intervention est celle qui affiche une volonté d'agir sur le périmètre de valorisation du projet. En clair, le projet POCL devrait davantage valoriser un grand ensemble de relations nord-sud, devrait valoriser des relations est-ouest qui ont été encore rappelées ce soir, de manière à ce que soit maximisé le nombre de voyageurs utilisant cette ligne. Je rappelle que les réflexions ou les observations sur l'intégration de POLT, ce qui a été dit sur le barreau Poitiers-Limoges tout à l'heure, évidemment relève de cette démarche de vouloir étendre le projet pour l'enrichir en termes de nombre de voyageurs donc de faisabilité. C'est évidemment le scénario Ouest-Sud que soutiennent les tenants de cette famille d'acteurs.

Enfin, sur le Poitiers-Limoges, juste un mot, mais je l'ai déjà dit : le dossier vu de la CNDP est clôt. La décision de faire ou de ne pas faire est entre les mains du Maître d'Ouvrage. Il n'y aura pas de nouveaux débats publics sur cette question.

La troisième famille d'intervenants, ceux qui prônent l'amélioration de la faisabilité financière comme critère de choix du projet. Chacun aura compris que les tenants de ce scénario cherchent à aller plus vite à Lyon pour maximiser le nombre de voyageurs du Sud-Est, du Languedoc et évoquent l'intérêt d'une vitesse à 360 km/h pour compenser l'éloignement des villes du Grand Centre de manière à ce que la desserte respecte bien des temps d'accès de ces villes à Paris, à Lyon, qui soient compatibles avec ce qui est affiché à travers les ambitions du projet. Évidemment, les tenants de ce scénario soutiennent le scénario Médian, tout le monde l'aura bien compris.

Et puis, il y a ceux qui considèrent que ce projet est irréaliste, qu'il est nuisible – je viens d'en parler tout à l'heure – et qui soutiennent donc purement et simplement un scénario de modernisation des lignes, absolument pas la réalisation d'une ligne à grande vitesse. Comme je l'ai évoqué précédemment, cette famille d'intervenants, de fait, nie l'opportunité du projet.

Autour de ces quatre grandes familles d'argumentaire, ce que nous aurons retenu également, c'est deux sujets qui ont suscité pas mal d'interventions :

- Celui d'un nœud ferroviaire lyonnais qu'il convient de résoudre : la saturation, les difficultés du nœud ferroviaire avant que la ligne POCL n'entre en service,
- Par ailleurs, l'intérêt des sillons fret qui seraient libérés par la création de POCL sur des lignes classiques, où là il y a des attentes de la part des acteurs du fret sur la valorisation de ces sillons : combien ? Quand ? Etc., mais également quelle est l'ouverture qui pourrait être faite vers le fret à grande vitesse.

Voilà deux questions qui ont été évoquées.

Les délais de réalisation du projet

Une question que j'estime en tout cas avoir été peu débattue au cours du débat est l'urgence et le délai de réalisation du projet.

On voit des dossiers, des débats publics où cette question du délai est en permanence présente. Cela n'a pas été le cas dans POCL, même si l'on a eu quand même deux moments très forts sur ce sujet :

- à Clermont où le groupe Michelin a très clairement exprimé son soutien au projet, mais sa demande est qu'il soit réalisé dans les meilleurs délais compte tenu des contraintes qui pèsent sur l'entreprise, dans son recrutement, dans la gestion de ses cadres, dans la gestion de ses activités ;
- en Ile-de-France où on l'a évoqué tout à l'heure, les perspectives d'un POCL qui aiderait à résoudre les difficultés que connaît la ligne du RER C suscitent chez les Franciliens, chez les habitants du sud de l'Ile-de-France, une attente forte pour qu'il y ait une anticipation de POCL, si POCL est une réponse évidemment à ce besoin de désaturer la ligne C du RER.

Donc, deux cas de figure où il y a une très forte attente en termes de délai de réalisation de cette ligne.

Les points de « quasi-consensus »

Voilà ce que je voulais dire et en quelques lignes (vous voyez que j'ai corrigé la diapositive d'hier), au-delà du large soutien apporté au projet, car c'est vrai, vous avez raison, on ne peut pas parler de consensus sur le soutien au projet, sur l'opportunité. C'est un large soutien, mais il y a des voix qui s'y opposent.

- ✧ L'inadéquation du scénario Est, je crois que cela a été dit, je ne vais pas y revenir,
- ✧ le passage par Roanne et non pas par Mâcon,
- ✧ la modernisation des lignes classiques,
- ✧ la liaison avec Lyon qui a été très fortement soulignée comme étant tout aussi importante, voire plus pour certaines villes, que Paris,
- ✧ en Ile-de-France un projet acceptable s'il apporte des réponses à la question du RER C,
- ✧ un phasage, je l'ai déjà évoqué.

Des études et une concertation à approfondir

Et clairement, il y a des points de concertation à poursuivre. Bien évidemment le choix final d'un scénario...

Serge GROUARD : Ce n'est pas ce qui a été dit pendant toute cette réunion. Ce n'est pas normal. [...]

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Monsieur le Député-maire, ce qui a été dit tout au long de ce débat public...

Serge GROUARD : Non.

Michel GAILLARD : Excusez-moi, je voudrais pouvoir m'exprimer. Ce qui a été dit tout au long de ce débat public, ce qui a été redit ce soir, ce que j'ai redit, c'est que le scénario Ouest bénéficie d'un large soutien. Je n'appelle pas cela un consensus.

Serge GROUARD : C'est un consensus.

Michel GAILLARD : Non. Un consensus c'est quand tout le monde se met autour de la table et est d'accord sur le scénario. Ce n'est pas le cas. Il y a un très large soutien au scénario Ouest, mais j'entends encore des problèmes non réglés ici du côté de Ouest-Sud, j'entends encore des gens dans la Nièvre, il n'y a pas longtemps qui du côté de Cosne, du côté de La Charité, estiment que le scénario Médian est bien mieux que le scénario Ouest. Donc, ne parlons pas de consensus. C'est comme pour l'opportunité. Je ne peux pas en parler, moi, aujourd'hui. On va relire toutes les interventions, et si l'on s'aperçoit que l'on s'est trompé, que c'est 99 % des gens qui soutiennent Ouest, alors on parlera peut-être à ce moment-là de consensus. Mais aujourd'hui la seule chose que je puisse dire, c'est que Ouest bénéficie d'un large soutien. C'est déjà bien.

(Applaudissements.)

Et dans la concertation, évidemment d'autres points, comme :

- l'option liaison avec Saint-Étienne,
- le choix d'Orly, la connexion souhaitée avec Orly

Voilà des points difficiles pour certains sur lesquels il reste beaucoup de travail à faire.

Merci en tout cas à tous de m'avoir entendu.

S'il vous plait, il reste une étape. Monsieur Francis Lamy, Préfet de la région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme, Préfet coordonnateur du projet POCL a quelques mots à nous dire.

(Applaudissements.)

Francis LAMY, Préfet coordonnateur du projet POCL, Préfet de la région Auvergne, Préfet du Puy-de-Dôme : Monsieur le Président, Monsieur le Député-maire d'Orléans, Monsieur le Président du Conseil régional, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Préfet de région, Mesdames et Messieurs.

Je tiens d'abord à relever le succès de ce débat public et l'ampleur de la mobilisation quasi inégalée jusque-là, hormis pour un seul débat public, celui du Grand Paris. Une mobilisation que j'avais moi-même appelée de mes vœux lors de la réunion d'ouverture à Clermont-Ferrand en octobre dernier.

Je voudrais aussi souligner, comme cela a été fait tout à l'heure par de nombreux élus et d'autres participants, que les conditions d'organisation et de tenue du débat dont vous avez été le garant tout au long de son déroulement, Monsieur le Président, ont grandement contribué à sa réussite.

Les principes de meilleures informations, de transparence, de neutralité, de libre expression de chacun, quoi qu'il représente, ont été pleinement mis en œuvre. Monsieur le Président et Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière, soyez-en vivement remerciés.

La mobilisation a été très forte, plus de 14 000 personnes ont participé, plus de 200 cahiers d'acteurs, et vous l'avez dit aussi tout à l'heure, Monsieur le Président, une très nette majorité de cahiers d'acteurs favorables au projet, mais aussi des cahiers et des interventions qui ont permis l'expression de craintes, d'interrogations légitimes qu'il conviendra de prendre en compte avec attention lors des phases suivantes.

Je voudrais aussi à mon tour saluer le remarquable travail qui a été celui du Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France : la rigueur et la clarté avec laquelle l'information a été donnée au public, la qualité des études, la rigueur des représentations graphiques, chiffrées, soumises à chaque fois au contrôle de la Commission du Débat Public. Je salue le professionnalisme de son directeur de projet, Thomas Allary, ainsi que de toute son équipe.

Mesdames et Messieurs, l'année 2012 sera pour le projet POCL l'année décisive, c'est-à-dire celle du choix de poursuivre ou pas le projet. Pour sa part, le gouvernement a décidé de donner le plus de chance à ce grand projet, et je dois le rappeler, en l'inscrivant dans la loi Grenelle, en demandant à mon prédécesseur, le Préfet coordonnateur Stefanini, que les études préalables au débat public soient menées le plus rapidement possible, en finançant le débat public avec RFF et en l'inscrivant dans le SNIT.

Mesdames et Messieurs, pour l'État ce projet est véritablement majeur et stratégique. Comme préfet coordonnateur, il me revient de vous dire que le bon projet est celui qui se fera et qui se fera le plus vite possible ; qu'à cet égard, ce qui compte ce sont les fonctionnalités, le

temps gagné pour se déplacer, le trafic généré, le coût du projet, la meilleure préservation de l'environnement. Ce sont là les points clés de réussite du projet.

Il me revient aussi de vous dire que l'unité est préférable à la division. De grandes régions sont au cœur du projet, elles n'y sont pas seules ni isolées ; c'est unis, ensemble, avec les villes, les agglomérations, les départements qu'elles gagneront ce projet. Cela d'ailleurs, vous l'avez dans l'ensemble bien compris, bien exprimé, comme en atteste l'évolution de certaines positions. Converger c'est faire le pari de la réussite, se diviser c'est prendre le risque de l'échec et de laisser passer une chance. À cet égard, si l'on ne peut parler d'une unanimité, c'est-à-dire 100 %, en faveur d'un scénario, des convergences très fortes, un consensus qui se dessine, se sont fait jour ces dernières semaines. Nous l'avons vu hier à Clermont-Ferrand, et cela s'est confirmé très nettement ce soir.

Enfin, je terminerai en évoquant brièvement les échéances. La Commission du Débat Public publiera le bilan à la fin du mois de mars – vous l'avez dit, Monsieur le Président –. RFF, Maître d'Ouvrage prendra d'ici l'été sa décision sur la suite qu'il entend donner au projet. S'engagera alors, si le choix de réaliser le projet est retenu, une nouvelle phase de poursuite des études et aussi, vous l'avez souligné tout à l'heure, Monsieur Thomas Allary, de concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet. C'est durant cette nouvelle phase postérieure au débat public qu'en ma qualité de Préfet coordonnateur du projet, je présiderai le Comité de pilotage des études dont l'engagement aura été décidé et poursuivrai la concertation avec les collectivités et les partenaires associés au projet, afin de leur présenter l'avancement des études préalables à l'enquête publique et de recueillir leur position au fur et à mesure dans la concertation.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : On va clore cette rencontre. Je vous donne rendez-vous fin mars pour la publication de notre compte rendu et du bilan du Président de la Commission Nationale du Débat Public.

Ceci étant, je rappelle que le débat public reste ouvert jusqu'au 31 janvier et que sur notre site on peut continuer à déposer des questions, des avis.

Merci à tous.

(Applaudissements.)