

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

Réunion de proximité

VICHY, LE 12 OCTOBRE 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Bruno de TRÉMIOLLES
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Liliane PAUTROT

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 : Je vous remercie tous de vous être déplacés en nombre ce soir. C'est donc la troisième réunion de ce débat public sur le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon).

Avant d'aborder le fond du sujet et le thème de cette réunion publique, je voudrais donner la parole à Monsieur le maire de Vichy pour quelques mots d'accueil, puisqu'il est de tradition dans nos débats publics que le maire qui nous reçoit prononce ces mots d'accueil. Monsieur le ministre.

Claude MALHURET, Maire de Vichy : Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le président de la Commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le responsable du projet LGV POCL à RFF, ainsi que vos collaborateurs, Mesdames et Messieurs, mes chers amis, merci de me donner la parole quelques minutes pour ce mot d'accueil.

Je voudrais que ce mot d'accueil soit d'abord un mot de bienvenue. Je voudrais me féliciter, je suppose que c'est sans doute votre cas aussi, Monsieur le président, de voir cette salle aussi remplie, aussi nombreuse. Nous avons rajouté des chaises. Je voudrais me féliciter et vous féliciter, parce que si vous êtes là, c'est bien entendu que vous êtes conscients que vous êtes concernés par l'avenir de votre région, l'avenir de votre agglomération et que vous venez en discuter ce soir parce que vous savez que c'est un projet fondamental. Vous êtes des citoyens concernés, bienvenue à vous.

Je voudrais vous souhaiter plus particulièrement la bienvenue également à vous, Monsieur le président, et à ceux qui travaillent avec vous dans cette Commission, parce que c'est un véritable marathon que vous faites, un marathon ou un tour de France, si nous voulons

prendre un exemple sportif, je ne sais pas lequel nous pourrions prendre mais c'est un véritable marathon. Vous étiez à Clermont il y a quelques jours, je salue le maire de Clermont qui est ici, vous étiez à Orléans pratiquement le lendemain, vous êtes à Vichy aujourd'hui. 24 réunions tout au long de ces semaines, cela veut dire que ce débat public ne sera pas factice, il ne sera pas virtuel, mais bien réel.

Je voudrais également vous dire, Monsieur Allary, j'étais à Clermont, je n'étais pas à Orléans, mais vous allez aussi faire 24 fois au minimum la même présentation, avec peut-être quelques différences. Cela ne doit pas être facile. Pour ma part, je déteste répéter d'une fois à l'autre la même chose, mais la répétition est l'arme de la pédagogie. Donc, vraiment, bienvenue, particulièrement à tous ceux qui sont sur cette estrade.

Je ne vais pas me prononcer sur le fond du débat, je le ferai tout à l'heure après la présentation, comme chacun d'entre nous. Je voudrais juste faire deux réflexions pour commencer.

La première de ces réflexions, je crois qu'elle paraîtra évidente à tout le monde, c'est un projet considérable, important, c'est une chance historique pour l'Auvergne, une chance historique pour l'Allier et une chance historique pour Vichy et sa région.

C'est une chance historique, vous avez tous, même si vous ne connaissez pas l'ensemble du projet, du débat, puisque c'est un livre assez important, peut-être que tout le monde ne l'a pas lu, mais vous en avez entendu parler : demain, dans quelques années, Vichy à 1 h 30 de Paris, à moins d'une heure de Lyon, reliée au réseau des TGV nationaux et internationaux, c'est évidemment un changement fondamental, peut-être encore plus fondamental pour Vichy que pour d'autres villes ou d'autres collectivités, parce que bien entendu, pour tous, sur le plan économique, c'est une différence considérable avec aujourd'hui, mais c'est, pour cette ville touristique, cette ville thermale, cette ville de congrès qu'est Vichy...

En plus, deux exemples, la liaison directe avec les aéroports internationaux que sont ceux de Paris et de Lyon, très rapidement, bien plus rapidement qu'aujourd'hui, c'est aussi, dans cette concurrence en matière touristique, le tourisme d'affaires, le fait d'avoir une adresse TGV, des villes, beaucoup de villes aujourd'hui, notamment touristiques, ont cette adresse ou ne sont pas loin d'une adresse TGV. Nous ne l'avons pas, c'est un problème économique, un problème pour Clermont-Ferrand, pour Moulins, pour Montluçon, pour Nevers, Monsieur le maire de Nevers. Pour Vichy, c'est un atout considérable et je pense que tout le monde en est conscient. Voilà ma première réflexion.

Ma deuxième réflexion est la suivante : cette chance historique qui nous est offerte aujourd'hui, avons-nous un risque de la laisser passer ? Ma réponse est, hélas, oui, nous avons un risque de la laisser passer. Je voudrais en dire deux mots.

Jusqu'à présent, le projet est allé vite parce que toutes les régions concernées, toutes les collectivités concernées, ont parlé d'une même voix. Il y a quelques semaines, le G12 a publié un cahier d'acteurs commun, a parlé d'une même voix. Le G12, ce sont les régions Rhône-Alpes et Auvergne, ce sont les départements de la Loire, du Puy-de-Dôme et de l'Allier, ce sont les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne, de Roanne, de Clermont-Ferrand, de Vichy, de Moulins, de Montluçon, je ne pense pas en oublier. Cela s'appelle le G12 et ils ont fait un cahier d'acteurs commun, c'est-à-dire qu'ils ont exprimé une position commune sur un certain nombre de souhaits et de demandes.

C'était en septembre, il y a moins d'un mois. Depuis, les choses ont un peu changé. Nous l'avons vu à Clermont, à l'ouverture du débat public, aujourd'hui, chacun est en train de publier son propre cahier d'acteur. C'est normal, chacun doit déterminer sa position, mais chacun est aussi, depuis que le débat public est annoncé, en train de publier ses

communiqués, sa solution idéale et de se répondre les uns aux autres. Nous l'avons vu, certains d'entre vous étaient peut-être à Clermont à l'ouverture du débat, que dès que les uns disent : « Voilà le tracé qu'il faut », les autres disent : « Pas du tout, ce n'est pas le tracé qu'il faut ». Ce risque que nous avons de laisser passer cette chance porte un nom : il s'appelle la division.

Je voudrais vraiment insister là-dessus, parce que ce n'est que si nous arrivons à parler d'une même voix que nous arriverons à être entendus. Que se passe-t-il si, au bout du débat public, dans quelques semaines, les positions des uns et des autres continuent à être contrastées, voire antagonistes ? Il se passe que l'État et RFF vont nous dire deux choses : au minimum, le moins grave, c'est : « Puisque vous ne pouvez pas vous mettre d'accord, nous allons décider à votre place et nous prendrons nos critères et pas les vôtres ». Le plus grave est de nous dire : « Si vous ne vous mettez pas d'accord, si vous n'êtes pas capables de vous mettre d'accord, vous repasserez la prochaine fois ». Étant donné le nombre de régions qui attendent des lignes à grande vitesse, il n'y aura pas de prochaine fois.

C'est pour cela que je pense que nous avons un risque de laisser passer cette chance.

Je voudrais terminer en disant cela, je voudrais faire un appel en disant : de grâce, pas de sectarisme, pas d'anathème, pas de position définitive. Au contraire, si nous voulons aller de l'avant, il va falloir que nous discussions ensemble, que nous négociions ensemble, ce n'est pas un gros mot, que nous dialoguions ensemble et que nous arrivions, ce n'est pas un gros mot non plus, à faire les compromis nécessaires, les compromis réalistes.

Voilà ce que je pense vraiment. Cela ne sert à rien que les uns et les autres gardent leur position idéale jusqu'au bout. C'est une position qui sera un beau rêve, mais qui ne se réalisera pas. Au contraire, c'est peut-être moins glorieux, moins exaltant, mais avoir une position commune au bout, qui n'est peut-être pas l'idéal pour tout le monde, sera de toute façon bonne pour tout le monde car, quels que soient les tracés, à part un, je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus, ils seront favorables à l'Auvergne. Si nous le faisons, alors, nous arriverons à une solution qui sera faisable et c'est le principal.

Je voudrais juste employer un dernier mot, j'aimerais faire à chacun et à chacune d'entre vous un appel à la responsabilité, parce que je crois que c'est cela dont nous avons besoin aujourd'hui, la responsabilité de chacun et chacune d'entre nous. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Si vous le voulez bien, dans un premier temps, j'aimerais dire quelques mots sur ce qu'est le débat public, parce que tout le monde ne le sait pas. C'est vrai, je le répète à chaque réunion mais, à chaque réunion, il y a de nouveaux participants.

Le débat public est un processus d'expression démocratique des citoyens sur des grands projets. C'est la loi qui a prévu que nous donnions la parole à nos concitoyens, à la fois pour qu'ils puissent informer, mais aussi qu'ils puissent donner leur avis sur les grands projets qui ont ou qui auront un impact sur leur vie de tous les jours. Le Code de l'environnement exprime tout cela et la Commission nationale du débat public, qui est chargée d'organiser le débat public en France, a été créée par une loi, la loi de 1995. Elle est devenue autorité administrative indépendante par une loi de 2002. Elle est là pour veiller à ce que ce débat public qui nous réunit aujourd'hui soit effectivement mis en œuvre.

Pourquoi y a-t-il un débat public sur ce projet ?

La loi dit que quand un projet à un certain nombre de caractéristiques, son importance, ses impacts, les maîtres d'ouvrage doivent saisir la Commission nationale, ce qu'a fait RFF, Réseau ferré de France sur ce projet POCL qui, par bien des caractéristiques, est un peu exceptionnel, à la fois par ses impacts sur l'économie des régions, par son coût, par ses caractéristiques en termes d'impact sur l'environnement. Bref, tous les critères qui conduisent à décider de la mise en œuvre d'un débat public sont réunis concernant ce projet.

Donc, la Commission nationale a décidé en mars dernier qu'il y aurait un débat public sur ce projet POCL. Le débat public, c'est quoi ? Ce sont quelques principes à respecter et qui sont mis en œuvre. D'abord, c'est un débat qui, comme son nom l'indique, est public, donc ouvert à tous. Il s'effectue dans la transparence, en ce sens que le maître d'ouvrage met tout sur la table, pour utiliser une expression bien claire, il n'y a rien sous le coude, toutes les données sont accessibles, y compris sur le site Internet de la Commission, où nous retrouvons tous les dossiers, tous les documents du projet.

Le principe d'équivalence est un principe important : toutes les personnes qui interviennent dans ce débat, notamment dans les réunions publiques, ont toutes le même poids dans leurs interventions. Il n'y a pas de hiérarchie des interventions, quiconque s'exprime, sa parole à autant de poids que celle de son voisin.

Argumentation des avis : c'est un point important. On peut poser des questions, s'interroger et interroger le maître d'ouvrage sur ce qu'est le projet et ce qu'il contient. On peut donner son avis, mais il faut argumenter. C'est vrai que si on dit « je suis pour » ou « je suis contre », il vaut mieux expliquer pourquoi on est pour ou pourquoi on est contre.

Le débat est animé par une Commission particulière. La Commission nationale, qui décide chaque année d'une quinzaine de débats publics ou concertations, ne les anime pas, ne les organise pas. Donc, elle confie cela à une Commission particulière nommée à cet effet. J'ai été nommé président de cette Commission.

À cette tribune :

- Liliane Pautrot.
- Marie-Françoise Sévrain,
- Bruno de Trémiolles
- Arlette Dubois-Besnard.

Ils sont membres de la Commission et ont été nommés par la Commission nationale. Ils contribuent à la préparation de ce débat depuis le mois de mars – nous préparons, nous organisons – et à son animation.

Nous avons un secrétariat général pour nous appuyer. Le secrétaire général est Frédéric Cochet.

Le rôle de la Commission :

Le rôle de la CPDP est de préparer, d'organiser, notamment de diffuser l'information. Nous aurons un point important, une étape importante qui sera le compte rendu du débat public. Évidemment, il nous appartiendra de le faire à un moment donné, mais je reviendrai là-dessus.

Le maître d'ouvrage :

- Lilian Carle, responsable de l'agence Auvergne de Réseau Ferré de France
- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Études à RFF, qui suit ce projet depuis plusieurs années.

Dans ce débat, le maître d'ouvrage prépare les documents et présente le projet. Il répond aux questions. Puis, il aura à prendre une décision, à la fin de ce débat public. Je reviendrai tout à l'heure sur le calendrier.

L'information du public :

L'information du public est un défi pour un projet comme celui-ci. Je rappelle que ce projet est le plus important que nous ayons eu en débat public, si nous excluons le cas du grand Paris qui, en termes d'investissement, était supérieur mais, en termes de couverture du territoire, de niveau d'investissement, d'impact qu'on imagine ou qu'on peut mesurer de ce projet pour les régions concernées, c'est de très loin le projet le plus important que nous ayons eu en débat public.

C'est un défi parce que 17 millions de personnes, 16 départements, 5 régions administratives, c'est un territoire très important sur lequel il faut informer le public pour qu'il vienne. Cela justifie de mobiliser des moyens, des outils. Deux outils que je veux souligner :

- Le site Internet : je vous encourage à aller le voir car, sur ce site, on peut poser des questions, donner un avis, se renseigner sur l'ensemble du projet et ses caractéristiques. C'est un site qui joue un rôle tout à fait clé ;
- les cahiers d'acteurs : Monsieur le maire a évoqué cette notion. Le cahier d'acteurs est en fait un 4-pages proposé aux personnes morales pour qu'elles expriment leurs points de vue et donnent leur avis sur le projet. C'est un outil important de diffusion de la position des collectivités locales, des chambres de commerce, des départements, sur le projet. C'est un outil tout à fait clé.

Je voudrais d'ailleurs souligner, dans les relais de cette information, le rôle important que joue la presse, notamment la presse des collectivités locales, dans la démultiplication de l'information sur les réunions et le déroulement du débat.

Comment participer à un débat public ?

La première façon de participer à un débat public est de participer aux réunions publiques et encore une fois, merci d'être venus nombreux. C'est quand même ce moment-là qui est privilégié dans le contact avec le maître d'ouvrage et l'interrogation qu'on lui adresse.

On peut également participer avec le site, je l'ai dit, on peut écrire à la Commission. Il existe différents moyens de verser sa contribution.

Trois types de réunions :

- Des réunions de proximité : celle de ce soir est une réunion de proximité, c'est-à-dire qu'on expose le projet dans sa totalité. Il y aura un zoom sur la situation de Vichy et du territoire de Vichy, mais c'est l'ensemble du projet qui est mis en débat ;
- Des réunions thématiques : ce sont des réunions comme à Moulins, par exemple, sur l'environnement, sur le choix de la grande vitesse et le développement du territoire, des réunions où l'on débattera d'un thème : le financement, l'impact sur l'environnement, les TER et la LGV, etc.

Il y a 13 réunions de proximité, 8 réunions thématiques avec 2 réunions consacrées à l'environnement.

- Des auditions publiques : c'est une forme un peu particulière de débat public, le mot débat n'y est pas. Ce sont des personnalités, des experts, des autorités que nous auditionnons. Autrement dit, nous enregistrons leur position sur le dossier.

Normalement, il n'y a pas de débat avec la salle, mais enfin, comme ce sont des réunions publiques et qu'il y a le public, nous passons la parole au public malgré tout. Il y en aura deux, une sur le fret à Lyon : le fret n'est pas l'objet principal de ce projet POCL, néanmoins des gens s'y intéressent et il faut qu'ils puissent s'exprimer, donc nous avons prévu une audition ; par ailleurs, une audition dans la Creuse. La Creuse n'est pas à proprement parler dans le scope, dans l'épure de ce projet, donc il n'était pas question d'y faire une réunion publique. Toutefois, nous essayons quand même de sérier le territoire du débat public au territoire concerné directement par le projet. Néanmoins, la Creuse s'est fortement exprimée depuis des mois sur la question de la ligne POLT, du lien avec POCL. Donc, nous avons jugé utile de faire une audition publique des acteurs de la Creuse, à Guéret.

Je ne vais pas développer les 27 réunions, vous les avez dans les documents disponibles à l'entrée.

Réunion de proximité d'aujourd'hui, les modalités en quelques mots. Dans un instant, RFF va présenter le projet. Ensuite, ce sera le débat avec la salle. Bruno de Trémiolles animera ce soir ce débat.

Y a-t-il des questions là-dessus, mis à part le fait qu'il y a d'autres départements ? Deux ou trois questions sur ce que je viens de dire, mais ce n'est pas le fond de la soirée.

Guillaume BERTRAND, Limoges : Si j'interviens maintenant, c'est juste pour m'inquiéter que, dans ce débat, nous n'ayons pas intégré toutes les possibilités, notamment en termes de transversalité.

Michel GAILLARD : Excusez-moi, vous êtes déjà dans le fond du dossier, donc vous interviendrez tout à l'heure, quand RFF l'aura présenté.

Guillaume BERTRAND : À l'Ouest de la Creuse, tout un tas de collectivités, de populations, seraient intéressées pour se raccrocher sur le projet.

Michel GAILLARD : Je l'ai bien compris, c'est pourquoi nous avons fait une audition dans la Creuse. Vous voyez que nous ne sommes pas totalement autistes, nous l'avons entendu. Ceci étant, le dossier POCL, pour le moment, s'arrête à Châteauroux.

Sur le débat public et les propos que je viens de tenir, y a-t-il besoin d'éclaircissements ? (Non). Monsieur Allary, passons à la présentation du dossier.

PRESENTATION DU PROJET

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) : Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour camper le décor et ce sera avec plaisir, comme vous le disiez Monsieur le Maire, puisque c'est important pour nous de faire cet exercice de pédagogie, recadrer dans un premier temps, puis faire un petit zoom sur Vichy puisque nous sommes à Vichy aujourd'hui.

Donc, quatre temps dans la première partie : expliquer d'où vient le projet, expliquer le projet qui sera proposé tout au long du débat public, un aperçu de ses bénéfices, puis quelques premiers éléments d'évaluation, pour pouvoir servir de support à nos échanges.

- Pourquoi le projet ?

Il est important de comprendre que le projet repose sur deux piliers.

Le premier enjeu : la desserte du Centre de la France. Nous voyons que le réseau à grande vitesse français s'est constitué en étoile autour de Paris et que le Grenelle de l'Environnement a prévu – nous les voyons en rouge – d'étendre encore ce réseau de lignes à grande vitesse mais que, malgré cela, Orléans et Clermont restent les deux dernières capitales régionales à ne pas être desservies par la grande vitesse. Cela inclut un certain souci pour pouvoir développer tous les potentiels de développement économique territorial.

Donc, premier enjeu : desservir toute cette zone du Centre de la France par la grande vitesse ferroviaire.

Le deuxième enjeu majeur est la problématique de la saturation de la ligne existante LGV entre Paris et Lyon. Nous voyons sur cette carte qu'elle est un goulet d'étranglement du réseau à grande vitesse français, et même européen si nous élargissons la carte. Son trafic est dès aujourd'hui très important: près de 40 millions de voyageurs. Les études ont montré qu'il allait encore augmenter jusqu'en 2035. En soi, ce n'est pas un problème. Le problème est l'exploitation qui devient extrêmement compliquée, compte tenu de ce trafic, et en particulier des retards de plus en plus importants.

Nous voyons que nous sommes à moins de 80 % de régularité sur cette LGV, quand nous sommes par exemple à 88 % sur la LGV Paris–Strasbourg.

Donc, nous pouvons tenir pendant 15 ans avec plus de rames doubles, plusieurs étages, l'amélioration des systèmes de signalisation, etc. mais, à terme, nous n'avons pas d'autre choix que de doubler la LGV entre Paris et Lyon.

L'idée de POCL était de réunir ces deux enjeux avec un seul projet. C'est ce qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement : un projet qui ferait d'une pierre deux coups en desservant le Centre de la France et en doublant Paris-Lyon.

Le ministre des transports a décliné les attentes de l'État à travers quatre objectifs fixés à Réseau Ferré de France :

- 1) Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse – c'étaient les termes exacts de la lettre du Ministre.
- 2) Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures (aujourd'hui, c'est au mieux 3 heures).
- 3) Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.
- 4) Constituer une alternative économique pertinente à l'actuelle LGV Paris-Lyon, ce qui s'est concrétisé dans nos études par l'objectif d'un temps de parcours au moins équivalent au temps actuel entre Paris et Lyon.

Dès le début, nous avons travaillé en concertation avec un maximum d'acteurs du territoire concernés et des objectifs, des attentes complémentaires ont émergé, que nous avons essayé de prendre en compte chaque fois que possible :

1. L'amélioration de la relation entre Clermont et Lyon, entre Auvergne et Rhône-Alpes de façon générale.
2. L'amélioration des relations transversales Est-Ouest, même si, par nature, POCL est un projet Nord-Sud.
3. La connexion aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

À partir de là, RFF, en partenariat avec les régions concernées, RFF a élaboré plusieurs scénarios. Quatre scénarios seront présentés au débat public : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Nous y reviendrons.

Tous ces scénarios ont des hypothèses communes d'arrivée sur Paris et sur Lyon. Ce ne sera donc pas discriminant entre les scénarios, même si nous pourrions revenir sur ces aspects.

Nous avons deux variantes à présenter au débat, à savoir, pour les scénarios Ouest, Médian et Est, il existe deux possibilités d'arriver à Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon. Si l'un de ces scénarios était retenu, une seule de ces variantes serait conservée, nous ne passons pas à la fois des deux côtés.

Trois options seront présentées :

Une option est un enjeu qui a été identifié, étudié, dont l'intérêt n'est pas encore forcément avéré au sein du projet, donc il n'est pour l'instant pas intégré dans le coût et dans la réalité du projet. Le débat public doit nous montrer dans quelle direction nous devons aller.

- ✓ 1^{ère} option : une gare nouvelle à Orly, sous l'aéroport ;
- ✓ 2^{ème} option : la desserte directe de Saint-Étienne, sans passer par Lyon ;
- ✓ 3^{ème} option : le raccordement direct de la ligne POCL à la gare de Lyon-Perrache, sans passer par Lyon-Part Dieu.

Quelques mots pour décrire maintenant ces quatre scénarios.

Le premier scénario, dans l'ordre géographique, est le scénario Ouest-Sud : nous voyons sur ce schéma, en traits épais, ce que pourrait être une zone de passage de la future ligne à grande vitesse, une zone dans laquelle nous pourrions réaliser des études de fuseaux, puis de tracés. En traits plus fins, bleus, vous voyez les sections de réseaux existants sur lesquelles les TGV circuleraient également. Le principe est d'utiliser le réseau existant et de le valoriser pour desservir un maximum de villes, les fameuses villes du Grand Centre. Ce sont les 13 villes que vous voyez sur la carte et qui seraient desservies par le TGV grâce au projet POCL. Nous verrons ensuite comment, avec quelques exemples.

Vous voyez en pointillés l'option de Saint-Étienne et vous voyez, avec les gros points verts, les possibilités de gares nouvelles envisagées.

De façon générale, le principe retenu pour les gares et plutôt la desserte de chaque ville en gares existantes. Aujourd'hui, c'est ce qu'attendent en général les voyageurs, les acteurs du territoire, les acteurs du ferroviaire également.

Ceci dit, quand il y avait soit une nécessité géographique, soit une opportunité particulière, nous n'avons pas écarté la possibilité de certaines gares nouvelles. Ce sont celles que vous voyez. C'est quelque chose qui ne sera pas forcément tranché à la fin du débat. Là, nous avons besoin de nous nourrir énormément du débat et nous pouvons bien sûr l'étudier beaucoup plus précisément par la suite.

Donc, là, trois possibilités de gares nouvelles, à Bourges, entre Vichy et Moulins et à Roanne, sachant qu'en termes de futurs tracés, la zone de passage du Ouest-Sud part de Paris, passe vers Orléans, vers Vierzon, un peu au Nord de Montluçon, puis elle oblique vers l'Est pour rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais et par Roanne. L'arrivée à Lyon se ferait sur la ligne existante Paris-Lyon, un branchement, juste au Nord de Montanet, l'endroit où la ligne se sépare entre la ligne qui pénètre dans le centre de Lyon, qui dessert les gares de la Part-

Dieu et de Perrache, et la ligne de contournement qui passe à l'Est de Lyon et qui dessert la gare TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry.

En se branchant au Nord de Montanet, les trains pourraient ensuite être envoyés soit dans le centre de Lyon, soit à Saint-Exupéry. Les deux seraient possibles techniquement, au choix de l'exploitant.

Le deuxième scénario : le scénario Ouest. Vous retrouvez les mêmes principes de schématisation, avec cette fois-ci une zone de passage qui partirait toujours vers Orléans, vers Vierzon. Par contre, elle obliquerait au niveau de Bourges directement vers l'Est, passerait juste au Sud de Nevers, puis pourrait rejoindre Lyon par deux possibilités : soit la variante Roanne, par Roanne et les Monts du Lyonnais, même type d'arrivée que précédemment, ou un trajet allant de Nevers jusqu'à Mâcon et, entre Mâcon et Lyon, nous devrions doubler la ligne existante en construisant une deuxième ligne, parallèle à l'actuelle LGV. Dans les deux cas, branchement toujours au Nord de Montanet, desserte possible du centre de Lyon ou de l'aéroport de Saint-Exupéry.

Trois gares nouvelles envisagées et possibles, vers Bourges, vers Nevers et vers Roanne.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Celui-ci part un peu plus directement vers le Sud en sortant de l'Île-de-France et contourne la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne. Il se dirige vers Nevers, puis nous retrouvons les deux mêmes variantes d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon.

Deux gares nouvelles envisagées, à Nevers et à Roanne.

Vous vous rappelez que, dans les objectifs du projet, nous avons la desserte d'Orléans et de Bourges. Donc, les deux flèches qui relient Orléans et Bourges sont bien en traits épais, ce sont des sections à grande vitesse. C'est uniquement au-delà d'Orléans ou au-delà de Bourges que le TGV utiliserait le réseau existant. Nous sommes en desserte grande vitesse intégrale jusqu'à Orléans et jusqu'à Bourges.

Le dernier scénario : le scénario Est. Il part un peu de la même façon, mais encore plus à l'Est, pour rester toujours du même côté de la Loire et éviter des franchissements. Nous passons à l'Est de Nevers, puis nous retrouvons nos deux mêmes variantes d'arrivée par Roanne et par Mâcon, puis nous retrouvons nos deux barreaux grande vitesse jusqu'à Orléans et jusqu'à Bourges.

Deux gares nouvelles possibles, à Nevers et à Roanne.

Quelques illustrations maintenant pour expliquer comment cette ligne pourrait fonctionner. Nous allons le faire dans un premier temps sur le scénario Ouest-Sud, pour le trajet Paris Clermont-Ferrand. C'est une question qui nous est souvent posée, et elle est normale, le projet s'appelle Paris Orléans Clermont Lyon, mais la ligne ne passe pas à Clermont. On voit que le TGV part de Paris, en l'occurrence, utilise la ligne à grande vitesse jusqu'à un lieu entre Vichy et Moulins, puis rejoint Clermont-Ferrand, à partir de là, par la ligne existante. C'est le TGV qui change de voie, ce n'est pas le voyageur qui change de train. Ce n'est pas une correspondance. C'est bien un trajet direct depuis Paris jusqu'à Clermont-Ferrand, et en l'occurrence jusqu'à Vichy ; puisque la desserte de Vichy se fait systématiquement par le TGV qui irait à Clermont-Ferrand.

Nous le voyons ici sur le scénario Ouest, avec exactement le même principe, mais un décrochage à un endroit différent. Dans le scénario Médian, nous retrouvons exactement le même principe, et également dans le scénario Est.

Deuxième exemple, qui peut intéresser directement Vichy : la relation Clermont Lyon, dont nous avons vu que c'était un d'objectifs complémentaires du projet. C'est une liaison permise dans tous les scénarios par les variantes Roanne. Nous le voyons sur le scénario Ouest-Sud qui passe par Roanne systématiquement. Le TGV part de Clermont, utilise le réseau existant, puis la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon. Nous le voyons ici sur le scénario Ouest, avec exactement le même principe, sauf que le raccordement ne se fait pas au même endroit, et l'utilisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon. Nous pouvons le voir sur le scénario Médian, c'est le principe, et également sur le scénario Est. Nous reviendrons sur d'autres exemples éventuellement dans la suite de la réunion.

Les bénéfices que peut apporter ce projet :

Les bénéfices répondent aux deux piliers que nous avons énoncés :

Le premier pilier : desserte du Centre de la France.

Il y a même des effets que j'appellerai collatéraux de construction du système, sur les transports régionaux, en particulier en Île-de-France et dans le Centre de la France.

Quelques exemples pour le montrer. Sur l'aspect desserte du Centre de la France, nous avons des gains de temps et de nouvelles relations permises dans tous les scénarios : Paris-Clermont en moins de 2 heures était un des objectifs. Nous avons Clermont-Lyon, nous l'avons vu dans toutes les variantes par Roanne, avec un gain d'au moins 50 minutes, selon les scénarios, sur le temps actuel. Nous avons accès aux aéroports de Roissy et de Saint-Exupéry en liaison directe et nous avons des liaisons Est-Ouest plus rapides, même par rapport au passage par Paris aujourd'hui.

Le deuxième pilier : doublement de la ligne Paris-Lyon.

Le fait de doubler la LGV Paris Lyon, le gain qui est valable dans tous les scénarios et le fait que nous pourrions désaturer la ligne existante, reporter des trains de la ligne existante sur la ligne nouvelle. C'est un gain de régularité pour les usagers qui seraient reportés sur la nouvelle ligne, puisqu'ils seraient sur une ligne moins empruntée au départ, puis un gain aussi pour ceux qui resteraient sur la ligne nouvelle, puisque comme il y aurait moins de trains, ils pourraient aussi gagner en régularité. C'est donc un gain pour tous les usagers de la ligne existante et dans tous les scénarios.

Nous avons en plus, dans les deux scénarios Médian et Est, un gain de temps de parcours de 10 minutes entre Paris et Lyon, permis par la taille du parcours qui est plus court dans ces scénarios. Ce n'est pas forcément important pour le trajet Paris-Lyon. C'est relativement plus important pour le trajet Paris Sud-Est, Paris-Marseille par exemple, parce que cela permet d'envisager des reports modaux de l'aérien vers le mode ferroviaire beaucoup plus importants.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ce sont des éléments d'études que nous avons pu réaliser dans ces derniers mois, qui serviront à éclairer le projet, serviront de support à nos échanges. C'est par nature incomplet à ce stade. Nous allons parler un peu de socioéconomie, d'aménagement du territoire, d'environnement. Je vous donnerai quelques éléments. De toute façon, ce sont à ce stade des outils d'aide à la décision. Aucun ne peut se substituer en lui-même à la future décision qui devra être prise et surtout, il nous manque un élément fondamental d'évaluation du projet qui est ce qui ressortira du débat public, que nous aurons dans quatre mois.

- L'environnement

Vous voyez ici la grande zone d'étude du projet. Dans cette zone, nous avons essayé d'identifier toutes les zones les plus sensibles sur le plan environnemental au sens large. Par exemple, les zones de milieu humain, les zones urbaines, le patrimoine. Nous voyons Paris et Lyon, mais aussi toutes les villes concernées par le projet. Nous avons identifié le milieu physique, comme le relief, les grands cours d'eau. Nous voyons très bien la Loire, l'Allier, la Saône, puis, le milieu naturel, avec les zones les plus sensibles : la Sologne, la Sologne bourbonnaise, la zone Natura 2000 du Clunisois, etc.

Nous voyons, compte tenu de la taille du projet, qu'aucune des bandes de passage que nous pouvons dessiner ne peut éviter toutes les zones sensibles identifiées. Nous allons donc forcément, dans tous les scénarios, croiser à un moment ou un autre des zones sensibles. À ce stade du projet, nous n'avons pas de tracé technique, nous ne savons pas dire que nous allons impacter tel endroit. Nous sommes sur des bandes très larges de 10 km, donc c'est beaucoup trop grand. Par contre, nous savons dire que là, nous avons un risque d'impact, parce que nous savons que la grande zone de passage croise telles zones sensibles.

Nous avons donc essayé d'évaluer le risque d'impact, scénario par scénario, à partir d'expertises environnementales. Ce tableau synthétise les résultats de cette évaluation avec deux scénarios un peu plus pénalisés sur le milieu humain, en particulier les Ouest-Sud et Ouest, du fait du passage dans la zone très dense d'Orléans et dans le site du Val de Loire, classé au Patrimoine mondial de l'Humanité et de l'Unesco, et aussi des sensibilités plus fortes en termes environnementaux sur le plan naturel, avec la traversée du massif de la Sologne, plus grande zone Natura 2000 d'Europe, avec les risques environnementaux et juridiques qui y sont associés.

- L'aménagement du territoire

C'est le deuxième volet. C'est une étude intégralement qualitative, puisque nous ne savons pas quantifier l'effet aménagement du territoire. Les retours d'expérience que nous avons sur d'autres projets d'infrastructures de cette taille montrent qu'une ligne à grande vitesse n'a pas d'impact en elle-même. Elle est un levier, un support pour permettre aux acteurs locaux de développer des politiques de développement territorial, économique, etc.

Ce que nous avons essayé est, aire urbaine par aire urbaine, de recenser, à partir des données sociologiques, démographiques et économiques que nous pouvons avoir, les potentiels de chaque zone et en quoi la ligne à grande vitesse pourrait être un support plutôt favorable à ce type de politique et de développement. Nous pourrions revenir sur Vichy tout à l'heure. L'enseignement global du tableau est que nous avons quand même beaucoup de vert et que dans son ensemble, le projet POCL est de toute façon un support relativement fort pour des politiques de développement territorial.

- L'analyse socioéconomique

Il faut bien voir que nous ne sommes pas dans une analyse financière. Nous sommes vraiment dans une analyse socioéconomique, c'est-à-dire l'évaluation pour la collectivité nationale, dans son ensemble, des avantages que va lui apporter le projet, avantage de temps, de confort et de sécurité. Puis, nous évaluons aussi les coûts, pas seulement financiers, mais aussi environnementaux, etc.

Tout cela est monétarisé et mis dans une seule unité, en l'occurrence l'euro, mais cela aurait pu être n'importe quoi, par exemple des abricots. C'est une unité de référence. Nous utilisons des données extérieures au projet, des hypothèses macro-économiques, l'évolution du PIB, de la démographie, du prix du pétrole. Nous avons des valeurs tutélaires fixées par l'État, par l'INSEE. Puis, nous utilisons des données propres au projet, en particulier le coût d'investissement. Tous les bénéfices que j'évoque depuis tout à l'heure ont évidemment un

coût, compte tenu de la taille du projet. Nous sommes, sur l'évaluation des travaux, entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios. Donc, un enjeu financier important.

Un autre point important propre au projet est le gain de voyageurs permis par le projet. Le gain de voyageurs, c'est le nombre de voyageurs nouveaux qui emprunteraient la ligne au lendemain de sa mise en service, par rapport à ceux qui l'empruntent avant la mise en service. Autrement dit, c'est ceux qui, avant, soit ne se déplaçaient pas et qui vont maintenant y trouver un avantage en termes de temps, de confort, de sécurité, soit se déplaçaient par un autre mode, automobile ou aérien, et qui, parce qu'ils y trouvent là aussi un avantage, vont venir sur le ferroviaire.

Tout cela fait l'objet de calculs. Des modèles socioéconomiques, qui sont les mêmes dans tous les projets d'infrastructures, sont mis en œuvre et nous obtenons deux indices :

- La valeur actuelle nette : c'est la différence entre tous les avantages évoqués, pour l'ensemble de la collectivité, et tous ces coûts. Nous sommes entre 1,1 milliard d'euros et 10,6 milliards d'euros, selon les scénarios. C'est à nouveau une unité de référence, ce n'est pas de l'argent frais qui est créé.

Première leçon : c'est positif dans tous les cas. Cela veut dire que tous les scénarios créent de la valeur socioéconomique pour la collectivité.

Deuxième leçon : cela en crée dans des proportions contrastées selon les scénarios, et nous pourrions l'expliquer.

- Le taux de rentabilité interne : il reflète la même notion, rapportée à l'investissement initial. En l'occurrence, nous voyons que nous sommes entre 3,8 % et 5 % selon les scénarios. Il faut le comparer, dans le cadre du projet POCL, à un taux de 3,6 %, un taux tutélaire imposé par l'État. Donc, même enseignement : nous sommes supérieurs à cette valeur dans tous les cas, dans des proportions contrastées.

- Le financement

Un petit mot sur le financement, avant de passer à Vichy, pour vous dire qu'il n'existe que deux sources de financement pour un projet de ce type. Il est important de le savoir. Même si, au débat public, nous ne parlerons pas du tour de table financier, du montage financier du projet, en revanche, nous pouvons dire que RFF apportera une part, c'est le maître d'ouvrage, et que la part que RFF apporte est contrainte par l'article 4 de ses statuts, c'est la loi, c'est ce que le projet va pouvoir lui rapporter ultérieurement. RFF n'a pas le droit de s'endetter nouvellement pour investir dans une ligne nouvelle. Il ne peut mettre que ce que le projet lui rapportera. Ce que le projet lui rapportera, c'est ce que lui payeront les entreprises ferroviaires, comme la SNCF, qui circuleront sur la voie. Ce que la SNCF va lui payer, c'est une partie de ce que les voyageurs nouveaux auront pu payer à l'entreprise ferroviaire. Autrement dit, la source de financement de RFF, c'est le voyageur nouveau permis par le projet.

En général, la part de RFF ne suffit pas pour financer l'ensemble d'un projet de ce type. Nous faisons appel ensuite aux collectivités publiques dans leur ensemble, État, collectivités locales et éventuellement autres, comme l'Europe. Là, la source de financement est le contribuable via son impôt.

Ce sont les deux seules sources de financement pour un projet de ce type, nous n'en avons pas d'autres. Même si nous sommes par exemple dans un partenariat public-privé, cela change les modalités de financement et le partage des risques, mais cela n'ajoute pas de

financeurs supplémentaires. Le partenaire privé, dans ce cas-là, est un partenaire technique, ce n'est pas un mécène.

Un petit zoom maintenant pour terminer sur Vichy, avec là aussi plusieurs aspects que je vais essayer de développer : aménagement du territoire, environnement, etc.

Nous allons commencer tout de suite par quelques données sur les temps de parcours. C'est un avantage important du projet. Nous avons essayé de diviser les données pour les villes les plus importantes qui seraient touchées par le projet. Nous avons parlé de Paris, de Roissy, de Lille, de Lyon. Nous avons différencié entre des temps de parcours qui seraient directs, sans correspondance et avec correspondance, puisque nous offrons quand même pas mal de possibilités. Je vous laisse regarder le détail. Nous nous rendons compte que pour la grande majorité des villes, pour ce qui concerne Vichy en tout cas, les temps de parcours sont relativement peu différents entre scénario et que nous avons des gains de temps de parcours particulièrement importants par rapport à l'existant. Sur Paris, nous passons entre 1h30 et 1h40, selon les scénarios, là où nous sommes aujourd'hui à 2h45. Sur Lyon, c'est important aussi, nous passons à moins de 1h pour tous les scénarios, là où nous sommes aujourd'hui à 1h45. Nous avons une illustration par exemple pour un trajet avec correspondance sur Marseille, où nous passerons là aussi à moins de 2h30, là où nous sommes aujourd'hui à 3h15 avec correspondance.

Ici, nous avons les hypothèses de fréquence qui vont avec, puisque le temps de parcours n'est pas tout, il faut voir aussi le nombre d'allers-retours quotidiens envisageables pour le projet. Il faut bien voir que les hypothèses que nous vous donnons sont les hypothèses RFF. C'est bien le transporteur, la SNCF et peut-être ses concurrents à l'échéance du projet, qui feront circuler des trains, mais comme nous sommes 15 ans avant, ces entreprises ne sont pas en mesure de dire aujourd'hui quelle pourrait être la desserte. Elles ne connaissent pas leur politique industrielle et commerciale à cette échéance. C'est donc RFF qui bâtit des hypothèses économiques. Nous répondons uniquement à la question : remplissons-nous suffisamment de TGV ou pas pour équilibrer une exploitation ? Après, il y aura d'autres considérations à prendre en compte par le transporteur, que nous ne prenons pas en compte : des stratégies d'entreprise ou des disponibilités de matériel roulant.

Pour ces hypothèses RFF, nous voyons par exemple que sur Vichy-Paris, là où nous avons aujourd'hui 7 TEOZ, nous passerions, en trajet direct sans correspondance, entre 6 et 13 allers-retours quotidiens. Il faut ajouter à cela pour le scénario Ouest-Sud, les possibilités d'aller prendre le TGV en gare nouvelle, Moulins-Vichy, à hauteur d'environ 4 TGV complémentaires, soit une dizaine d'allers-retours quotidiens pour Paris.

Pour Lyon, il y aurait la possibilité économique de maintenir la desserte actuelle, à hauteur d'environ 8 allers-retours quotidiens, puis création de services type Vichy-Lille, Vichy-Roissy, avec des correspondances dans différentes gares nouvelles.

Pour une synthèse des enjeux environnementaux que nous avons essayés de zoomer sur Vichy... Il nous manque un élément majeur sur la carte, qui est l'option de passage des différents scénarios, je ne sais pas si nous l'avons, puisque l'idée était de vous montrer que les options de passage que nous avons dessinées évitent au maximum les zones sensibles. Nous allons voir tout de suite que, par exemple, tous les scénarios évitent la Sologne bourbonnaise. Inversement, nous voyons aussi que, dans certains cas, nous ne savons pas éviter d'autres zones. Celle qui est le plus au Sud est le scénario Ouest-Sud. Ce qui passe au-dessus du mot Moulins, c'est l'arrivée des trois scénarios Ouest, Médian et Est. Nous voyons après la fourche, ce sont les deux variantes par Mâcon et par Roanne. Nous voyons la Sologne bourbonnaise au milieu de cette fourche, qui est évitée dans tous les scénarios.

Nous voyons la zone du franchissement de l'Allier, qui est évitée au maximum mais qui, dans le cas du scénario Ouest-Sud, doit quand même être croisée à un moment pour permettre le franchissement. Nous voyons la forêt de Tronçais qui doit être touchée obligatoirement, compte tenu de sa taille, dans le scénario Ouest-Sud, etc. Nous pourrions revenir sur chacun de ces enjeux plus en détail si vous le souhaitez.

Dernier petit point d'approfondissement, l'aspect aménagement du territoire. Je vous avais dit que nous avions essayé de regarder aire urbaine par aire urbaine, quel pouvait être le potentiel. Pour Vichy, il a été plutôt mis en évidence une potentialité relativement importante de modernisation, portée déjà aujourd'hui par les politiques des collectivités locales en particulier, avec l'idée d'une modernisation de l'image, de reconforter la vocation de ville de séjour de Vichy, la possibilité d'une reprise démographique toujours plus importante et le point particulièrement important de l'attractivité, du rôle-clé de Vichy au sein de l'aire urbaine et même de la plaque urbaine Vichy-Clermont.

Quand nous essayons de regarder un petit comparatif entre scénarios, à ce stade et compte tenu de la taille des études, nous n'identifions pas de différence de potentiel entre les scénarios par les variantes Roanne. Nous avons en revanche un potentiel qui pourrait être moins facilement développé dans les variantes Mâcon, du fait que la liaison Vichy-Lyon à grande vitesse n'est pas permise par cette variante.

Voilà pour les premiers éléments d'éclairage, pour introduire le débat.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Nous allons maintenant commencer le débat proprement dit. Quelques petites règles avant ce début. Ce débat est filmé. Si certains ne souhaitent pas être filmés, qu'ils le disent avant de prendre la parole.

Tous les propos qui seront tenus dans cette salle sont intégralement reportés dans le verbatim. Le président tout à l'heure a évoqué rapidement le principe d'équivalence. C'est un principe extrêmement important. Chaque personne, quelle que soit son origine, a un temps de parole de trois minutes. Pourquoi trois minutes ? Pour permettre au maximum de personnes dans cette salle de pouvoir s'exprimer. Ne m'en veuillez pas si je suis un peu gardien du temps sur ces trois minutes.

L'autre point, pour pouvoir multiplier interventions et questions, vous pouvez poser des questions par écrit. Sur chaque chaise, vous avez un formulaire. Écrivez vos questions, les hôtes les rassembleront, elles seront portées en tribune où mes collègues les trieront et réponse sera apportée, soit au cours de cette réunion ce soir, soit par écrit.

Avant de prendre la parole, vous vous présentez, nom et fonction. Maintenant, le débat est ouvert.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'association Altro : J'aimerais revenir sur la gare nouvelle, qui est effectivement une formidable chance pour l'Auvergne. Je rappelle que la gare nouvelle doit apporter des fonctionnalités et des services supplémentaires et non pas se substituer à la gare centrale qui a toute son importance.

De par le poids démographique de cette gare, Vichy, Moulins mais au-delà, l'Allier, Clermont-Ferrand et la région Auvergne dans son ensemble, cette gare aura un statut européen, convoité par les opérateurs. Nous pouvons dire d'ores et déjà que ce sera, de toutes les gares nouvelles prévues sur le projet, celle qui aura le plus grand nombre de dessertes, de par ce statut.

Au niveau des dessertes, nous pouvons dire que c'est une fusée à deux étages. Au départ, nous aurons bien sûr, avec l'ouverture du POCL, des Turin, des Milan, Marseille, Nice, Montpellier, Barcelone, Tours, Nantes, Bruxelles. Dans une deuxième étape, avec l'ouverture du barreau Est-Ouest – ce n'est pas dans la commande, mais une étude menée actuellement par le gouvernement, suite à la rencontre qu'il y a eue entre Nathalie Kosciusko-Morizet et le président Souchon, président d'Altro, président d'Auvergne –, nous aurons, avec l'ouverture de ce BOA, de nouvelles destinations vers Limoges, Bordeaux, Bilbao, Madrid, Porto, Lisbonne, la Rochelle.

Ensuite, j'aimerais dire que cette gare TGV auvergnate, de portée européenne, porte d'Auvergne, n'est pas un luxe, quand nous savons que, par exemple une région voisine, qui n'a que 400 000 habitants de plus que l'Auvergne, pourrait avoir jusqu'à cinq gares TGV nouvelles. Donc, il y a là quelque chose à faire en matière d'aménagement équilibré du territoire.

En plus, une gare nouvelle de cette portée, qui s'appellerait porte d'Auvergne, est une visibilité assurée non seulement pour Vichy-Moulins mais, encore une fois, pour Clermont-Ferrand et l'Auvergne tout entière.

Après, c'est la dynamisation de cet axe Nevers Moulins Vichy, l'axe traditionnel jusqu'à Clermont voire Issoire, qui nécessitera une circulation plus intense de TER, donc il y aura des retombées locales.

Ce projet, cette gare nouvelle, nous l'avons bien compris, c'est le scénario Ouest-Sud qui le porte et qui est là pour rassembler le maximum de collectivités. Tout à l'heure, nous aurons la ritournelle sur les coûts, l'intimidation par les coûts, je dirais, où l'on va nous brandir les 14 milliards, c'est-à-dire 6 % de plus que les autres projets. Je dirais qu'afficher un coût comme cela tout nu, sans les fonctionnalités, cela n'a aucun sens parce qu'il faut bien mettre en regard les fonctionnalités. C'est cela qui est important.

Voilà ce que je voulais dire, encore une fois, pour cette gare nouvelle Auvergne qui, dans ce projet, est une pièce maîtresse, non seulement pour la région mais, au-delà, pour la desserte européenne.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci, je vous félicite pour votre rigueur.

René CHANAUX, Fédération Allier Nature : Nous avons réfléchi à la question en commun et voilà nos conclusions. Dans tout projet, nous devons tenir compte de plusieurs paramètres, notamment cette crise écologique grave que nous vivons actuellement, qui est liée à la surexploitation des ressources, destruction de la biodiversité, des habitats naturels, des continuités écologiques. Un département français est bétonné tous les sept ans, c'est le ministère de l'agriculture qui a fourni ces chiffres. Tous les sept ans, la valeur d'un département est bétonnée. Nous sommes à deux doigts d'une crise alimentaire, avec la stérilisation des serres agricoles, des craintes pour l'eau potable ; aussi, la crise énergétique, pic de Hubbert et fin du pétrole à bon marché ; la crise climatique, avec les gaz à effet de serre et surtout les voitures, qui sont en cause ; une crise sociale, des riches de plus en plus riches, mais des exclus en augmentation, notamment par le phénomène de la vitesse qui provoque une dilatation de l'espace. Les activités que nous avons dans le temps à pied ou en vélo, aller à l'école, faire ses courses, aller se distraire, maintenant, si nous n'avons pas de voiture, nous sommes exclus.

Cette crise nous impose notamment de trouver une alternative à la voiture, ce que ne fera pas la LGV. La voiture, c'est 85 % des déplacements et 80 % à moins de 150 km.

D'autre part, Paris-Clermont est ridicule en termes de débit. La rentabilisation du financement privé aboutira à une hausse des prix des billets, accentuant les inégalités sociales. Le progrès passe certainement par l'optimisation des moyens existants qui sont actuellement dans un état catastrophique : aménager les parcours de chacun, les petits déplacements quotidiens. Compte tenu des enjeux énergétiques et climatiques, nous devons créer un fort report modal de la route vers le rail, avec des TER fiables, attractifs, maillant bien la région.

En l'état, le modèle proposé nous paraît frustrant, mensonger, gaspilleur et suicidaire.

Bruno de TREMIOLLES : Merci pour votre propos. Je crois que le président Dufrègne voudrait s'exprimer.

Jean-Paul DUFRÈGNE, Président du Conseil général de l'Allier : Je ne peux pas ne pas me féliciter, comme l'a fait le maire de Vichy tout à l'heure, sur la salle qui est largement garnie et je pense qu'avec les agglomérations, les villes, nous avons participé aussi à cette mobilisation que nous souhaitons pour ce projet. Nous pourrions ne pas être là. Aujourd'hui, si nous sommes là, c'est parce qu'il y a un projet et je dis très clairement : c'est une chance historique, effectivement, et cette chance, il faut la saisir. C'est loin, diront certains. C'est maintenant que les décisions se prennent. Je sais aussi que certains diront que le TGV, c'est bien, mais que d'autres problèmes sont à régler : problème de ligne, problème d'électrification Montluçon-Bourges, les arrivées en gare, l'état du matériel, etc. Ce sont de vraies questions et je pense qu'elles doivent être traitées, mais elles ne doivent pas être un prétexte et s'opposer au projet. Ce sont des questions différentes, donc, n'opposons pas ce projet aux questions actuelles qui se posent.

Ce projet est essentiel pour l'attractivité de notre territoire. Les territoires qui n'auront pas la grande vitesse dans 20, 30 ou 40 ans souffriront de handicap, nous le voyons dans notre département, notamment avec le problème des infrastructures routières, même s'il ne suffit pas forcément d'avoir le TGV pour se développer. Pour nous, le TGV, c'est aussi la modernité, une image et un signe que nous donnons à nos jeunes.

En tant que Président du Conseil général, et sans devancer les décisions qui sont prises dans une Commission générale qui se tiendra avec l'ensemble des conseillers généraux le 25 octobre prochain, nous avons une approche départementale. Je comprends que certains maires, certains présidents d'agglomération veuillent focaliser ou s'arrêter plus longuement sur tel ou tel scénario qui pourrait éventuellement paraître plus avantageux pour tel ou tel territoire. Toutefois, je pense, comme l'a dit le maire de Vichy tout à l'heure, que l'essentiel est que nous puissions maintenir cette unité et dire tous ensemble que l'Allier a besoin du TGV.

C'est pourquoi le Conseil général ne proposera pas, au début de ce débat public, un choix particulier sur un scénario, et s'appuiera sur ce débat public pour poser un certain nombre de questions et permettre à chacun d'avancer aussi dans ses arguments. Je pense que nous devons être responsables et jouer l'unité, plutôt que la division.

Je vais faire court, j'ai beaucoup élagué ce que je voulais dire. D'ores et déjà, nous pouvons dire certaines choses. Pour nous, nous rejetons le scénario Est. Pour nous, le passage par Roanne est impératif. Pour l'Allier, chacune des trois villes de l'Allier doit pouvoir bénéficier d'allers et retours dans la demi-journée, avec Paris et avec Lyon. Si nous avançons vers ces scénarios, pour l'instant, nous disons que les scénarios Ouest et Ouest-Sud doivent être améliorés, respectivement en faveur de Montluçon et de Moulins, pour une prise en compte de l'ensemble du département.

Quelques questions très rapides, pour commencer de rentrer un peu dans le débat. Concernant la gare nouvelle de Moulins Vichy, nous nous interrogeons beaucoup sur ses avantages éventuels et sur d'autres questions qui pourraient se poser. Quels sont les enjeux de cette gare présentée comme optionnelle et figurant uniquement dans le scénario Ouest-Sud ? Quelles dessertes inter-secteurs sont-elles envisageables dans cette gare nouvelle ? Comment s'articule la complémentarité entre gare centre et gare nouvelle ?

Quel est l'avenir des schémas de desserte des trains TEOZ et, en particulier, du train d'équilibre du territoire Clermont-Paris ?

Thomas Allary a apporté quelques précisions concernant la desserte Vichy-Lyon, mais dans le dossier du maître d'ouvrage, les temps de parcours et les fréquences possibles vers Lyon, depuis et vers les trois agglomérations du département, sont absents. Nous aimerions avoir ces précisions.

Demande d'explication aussi sur les prévisions de fréquences aller-retour par jour, qui sont plus importantes pour Vichy et clairement dans les scénarios Ouest, Médian et Est, passant à 12, voire à 13. Également, existe-t-il une étude sur le barreau Est-Ouest ? Si oui, quelle est son articulation avec le projet POCL et le niveau d'évolutivité des différents scénarios pour la prise en compte de ce projet ?

Dernière question : quelles peuvent être les hypothèses sur la politique tarifaire à venir, pour permettre un accès le plus large possible au train dans une vraie logique de solidarité ? Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup, Monsieur le président. Monsieur Allary, vous voici à la tête de quelques questions et si vous aviez l'amabilité d'éclairer la salle...

Thomas ALLARY : Oui, et je vais faire vite, mais j'aurais peut-être besoin d'un peu plus de trois minutes quand même, compte tenu du nombre de questions. Je vais les prendre dans l'ordre.

Les avantages trains inter-secteurs en gare nouvelle de Moulins-Vichy : nous reprendrons peut-être le tableau que nous avons tout à l'heure sur les versions depuis Vichy. La gare nouvelle, il faut voir déjà pourquoi elle a été imaginée dans ce scénario. Elle a été imaginée parce que, compte tenu de l'option de passage entre Moulins et Vichy, nous n'avions plus de dessertes possibles TGV intéressantes de Moulins. C'est donc dans l'idée de pouvoir desservir la ville de Moulins grâce à un TGV que l'idée de la gare nouvelle est née. De fait, compte tenu du secteur, nous l'avons appelée Moulins-Vichy et elle peut servir aux deux villes.

Les avantages et les inconvénients d'une gare nouvelle, nous pouvons répondre de façon générale et c'est peut-être plus nous qui avons envie d'entendre aussi le public sur le sujet. Nous avons des exemples, la gare de Vendôme, la gare Meuse, où il ne s'est absolument rien passé autour de gares nouvelles. Nous avons des exemples de gares nouvelles mieux travaillées, elles étaient peut-être un peu plus urbaines aussi, je pense au Mans où cela a beaucoup mieux marché. Il n'y a pas de règle en la matière, c'est vraiment ce qu'en font les territoires. Donc, là-dessus, pas de position de principe.

Pour revenir sur la question : quel train, vous avez raison, ce serait majoritairement des trains inter-secteurs, c'est-à-dire les trains province-province, qui s'arrêteraient en gare nouvelle de Moulins-Vichy. Nous retrouvons par exemple les Vichy-Lille, les 4 avec correspondance. Ce serait des trains depuis Vichy vers Roissy et Lille, qui s'ajouteraient aux deux trains directs que nous voyons dans la troisième ligne – je parle du scénario Ouest-Sud, puisque c'est le seul où existe la gare de Moulins-Vichy – qui viennent de Clermont.

De la même façon, sur les Vichy-Marseille, nous avons les 8 qui vont vers Lyon, qui permettent une correspondance à Lyon, plus 7 qui seraient des Lille-Marseille, qui passent ici et qui s'arrêteraient et permettraient une correspondance pour Vichy.

Là, nous voyons que nous retrouvons le même type de fonctionnement sur les autres scénarios, mais avec d'autres gares nouvelles. En l'occurrence, nous les aurions à Nevers dans les scénarios Ouest, Médian et Est, pour ce qui concerne Marseille. Nous retrouvons aussi des correspondances avec des inter-secteurs Est-Ouest. Nous avons essayé d'identifier ceux qui allaient vers Tours et Nantes. Là, nous aurions 4 inter-secteurs qui iraient vers Tours et Nantes et qui seraient accessibles à Vichy, avec un temps de parcours entre Lyon et Nantes assez considérablement réduit.

Voilà quelques exemples de trains inter-secteurs qui pourraient s'arrêter dans cette gare. La complémentarité avec la gare existante : je disais tout à l'heure que le principe retenu dans ce cas est de pouvoir permettre la desserte d'une gare nouvelle par les TER. Le principe serait d'avoir un maximum de trains TER permettant de relier Vichy d'une part, Moulins d'autre part à la gare nouvelle située au milieu. Si c'est une desserte automobile, le pari est plutôt perdu et ce n'est normalement pas l'objectif.

Vous avez posé une question sur les TEOZ qui aujourd'hui desservent Nevers, Vichy, Moulins, Clermont depuis Paris. Le principe est bien qu'ils disparaissent, puisque l'intégralité des voyages qui sont actuellement opérés par TEOZ seraient opérés par TGV. Donc, c'est un remplacement intégral des TEOZ par les TGV.

Sur les temps de parcours que vous évoquez, effectivement, le dossier des maîtres d'ouvrage n'a pas permis de reprendre l'ensemble de toutes les origines et destinations possibles avec le projet, leur temps de parcours, leur fréquence. Vous pouvez le retrouver dans des documents plus techniques, qui sont les études du projet et qui sont disponibles sur le site que la CPDP a mis en place. Je n'ai pas toutes les données sous la main pour ce qui concerne toutes les villes de l'Allier et, pour Vichy, nous pourrions revenir à la diapositive précédente pour avoir le temps de parcours entre Vichy et Lyon. Nous avons donc des temps de parcours inférieurs à 1 heure dans tous les scénarios, contre 1 h 45 aujourd'hui, et la possibilité d'aller à Lyon Saint-Exupéry, comme je le disais, une possibilité nouvelle avec des trains directs.

Une explication que je vais essayer de faire simple sur les différences de fréquence potentielle entre scénarios, pour Paris-Clermont, Paris-Vichy en l'occurrence. J'aurais aimé m'appuyer sur une diapositive. Il faut bien voir qu'en fait, les hypothèses de desserte que nous avons préparées reposent uniquement sur des considérations économiques : y a-t-il suffisamment de potentiel de voyageurs pour remplir tel nombre de trains ? Plus nous aurons de villes desservies au passage, plus le potentiel augmente, plus nous pouvons mutualiser les trains et les remplir, donc plus nous avons de trains. Nous avons fait des schémas qui se rapprochent de l'esprit des scénarios de POCL. Dans la première solution, nous voyons que nous allons de la ville A à la ville B tout en bas, en desservant toutes les villes au passage. Donc, hypothèse, cela nous permet 13 allers-retours quotidiens.

Si nous faisons ensuite une deuxième politique de desserte, deuxième solution, où nous desservons cette fois-ci la deuxième et l'avant-dernière ville par un TGV et un autre TGV qui dessert les trois villes du milieu, nous éclatons la desserte en deux et, forcément, les potentiels ne sont plus ajoutés, ils sont séparés. Cela peut aboutir en l'occurrence à 10 allers-retours pour une des deux dessertes et quatre allers-retours pour la seconde desserte.

Troisième solution, nous pouvons encore desservir toutes ces villes autrement, avec d'un côté une des villes, puis nous prenons les trois autres en ligne directe. À nouveau, la desserte est éclatée, mais avec des potentiels qui peuvent être différents. Dans l'exemple, nous aboutissons d'un côté à 2 et de l'autre à 12. C'est ainsi que nous arrivons à des potentiels

différents, entre la ville du haut et la ville du bas, vous aurez évidemment reconnu Paris et Clermont ou Paris et Vichy, au choix.

Ce sont ces hypothèses de desserte qui expliquent la différence dans le potentiel qui peut être calculé à la fin.

J'ai entendu une question aussi sur le barreau Est-Ouest. Là aussi, j'aurais voulu m'appuyer sur une diapositive parce que je ne sais pas si tout le monde sait ce qu'est le barreau Est-Ouest. C'est un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement, sous le vocable barreau Est-Ouest. Vous voyez ici une carte du Schéma National des Infrastructures de Transport. La flèche entourée de vert est un grand faisceau pour POCL. C'est une carte éditée par l'État et actuellement soumise en discussion au Parlement. La grande flèche rouge est ce qui symbolise un barreau Est-Ouest.

Aujourd'hui, nous ne savons pas exactement ce qu'est ce barreau Est-Ouest, nous avons sa mention dans la loi, c'est tout. L'État n'a pas fixé de commande en définissant les fonctionnalités qu'il attendait derrière ce barreau. Est-ce du fret, est-ce des voyageurs, est-ce les deux, est-ce regrouper des éléments existants ou faire un projet nouveau ? Aujourd'hui, tout cela n'est pas défini. Donc, de fait, le barreau Est-Ouest n'est pas inclus dans les études de POCL, puisque, même si nous voulions le faire, nous ne savons pas quoi inclure.

De toute façon, nous ne pouvons pas l'inclure parce que la loi prévoit aussi qu'il soit réalisé après POCL. Nous pouvons donc en parler de façon qualitative en disant : nous avons bien cela dans le paysage, nous avons un barreau Est-Ouest inclus dans la loi. En revanche, en termes de méthodologie, nous ne pouvons pas l'inclure dans des études socioéconomiques. Nous n'allons pas dire : mettons aussi les avantages du barreau Est-Ouest parce que sinon, le jour où nous mettrons le barreau Est-Ouest, il n'y aura plus d'avantages à compter, ils auront déjà été comptés et le projet ne se ferait pas. Du coup, il y a quelque chose qui ne va pas.

Donc, quelle articulation avec POCL ? C'est le débat et des évaluations qualitatives du public qui nous permettront de prendre en compte des fonctionnalités, et non pas un projet puisqu'il n'existe pas.

J'ai entendu une question sur la politique tarifaire. Évidemment, RFF ne connaît pas la politique tarifaire de la SNCF à l'horizon 2025. Je pense que la SNCF n'est pas non plus en mesure de la définir aujourd'hui. Par contre, j'en profite pour faire un petit point de méthodologie. Dans nos études, nous avons évidemment intégré une hypothèse d'évolution tarifaire, pour pouvoir avoir une sensibilité au prix du billet. Ce que nous avons intégré, c'est évidemment une inflation annuelle, hausse des prix en général, puis une hausse du prix du billet liée au service nouveau rendu : moins de temps, plus de confort, plus de sécurité. Tout cela a un coût en termes d'exploitation pour la SNCF qui opère des TGV, et en termes de construction, il faut construire la ligne. Tout cela a un coût et se répercute partiellement dans le prix du billet.

L'hypothèse utilisée est une valeur à la minute gagnée : 0,13 euro la minute gagnée. Quand nous faisons des retours d'expérience, nous vérifions que c'est ce qui s'est passé sur des villes comme Reims, par exemple, quand la desserte TGV a été mise en place. Pour donner une petite illustration, sur un Paris-Clermont, cela voudrait dire une augmentation du billet de l'ordre de 9 à 10 € en moyenne, sans tenir compte des éventuelles politiques commerciales des opérateurs, que nous ne maîtrisons pas. C'est pour donner un ordre de grandeur de ce que cela veut dire.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean CHAMBEAU, porte-parole Europe-Ecologie Les Verts Auvergne : Je voudrais dire que, pour ma part, il me semble qu'un projet de transport doit se cadrer à partir d'un modèle de société que nous voulons mettre en place. Pour le moment, ces projets, tels qu'on les présente, sont tout à fait dans le consensus actuel du credo dans la croissance. Pour moi, en tant que citoyen, je ne suis pas dans cette optique. Je pense, comme l'économiste de Lille Jean Gadrey, qu'il faut aller vers une société pas du toujours plus, pas du toujours plus vite, mais du mieux avoir, de la qualité et non du toujours plus quantitatif.

Je suis inquiet, parce que finalement, c'est la continuation de la politique du tout TGV, en complet, comme nous l'avons vu. La France est déjà bien irriguée, mais le Centre ne l'était pas. Pour le moment, il y a eu des effets induits assez remarquables, dans le mauvais sens du terme, c'est que le tout TGV – c'est comme sur le problème du tout nucléaire, qui a permis de développer les économies d'énergie – a fait que nous avons laissé en jachère tout l'entretien des réseaux secondaires.

C'est facile de voir une carte ancienne de la France avec le réseau ferré. C'était comme un corps, il y avait des artères, des veines, des vaisseaux. Je crois que dans la crise économique et sociale que nous vivons actuellement, dont nous ne connaissons encore ni la profondeur, ni la durée, des projets d'une telle ampleur sont risqués, parce que je ne suis pas sûr que ce soit vraiment une chance historique et qu'ils apportent de l'emploi, de la protection sociale.

Notamment, j'ai été très intéressé par un article que j'ai pu récupérer sur Internet, de M. Jean-Marc Hoffner, du laboratoire technique Territoires et sociétés de l'École nationale des ponts et chaussées, université de Paris XII, et membre du CNRS, qui dit : « Depuis la révolution industrielle du XIXe siècle, ce paradigme de la causalité n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication, du chemin de fer puis du train à grande vitesse, des voies routières puis autoroutières, des tramways puis des métros, partageant souvent le même credo saint-simonien : hommes politiques et scientifiques voient dans le transport, sinon un gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation d'aménagement. Mais l'administration de la preuve a-t-elle été effectuée ? Rien n'est moins sûr. Pourtant, la relation de cause à effet continue de fournir à l'économie des transports un cadre d'analyse privilégié. »

Quelles sont les garanties pour qu'un tel projet ne détruise pas un peu plus les terrains agricoles et n'envoie pas encore autant de CO2 dans l'atmosphère ?

Je vais conclure, car je ne suis pas Monsieur Dufrègne... l'égalité des droits... Je terminerai en disant par exemple qu'il me semble qu'il faudrait une planification des moyens de transport. Il n'est pas normal qu'Air France se sente concurrencé par le TGV et mette en place des lignes low cost.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Y a-t-il des questions écrites qui sont arrivées à la tribune ?

Michel GAILLARD : Peut-être deux questions : de Philippe Gauthier, qui s'interroge sur la gare d'arrivée. Effectivement, nous n'avons pas indiqué quelle était la gare d'arrivée à Paris, je ne sais pas si cela a été précisé. Puis, l'influence et l'incidence sur Clermont-Vichy, qui ne figurait peut-être pas au tableau. Enfin, dernière question : à propos du financement apporté par RFF, sur quelle durée portent les recettes prises en compte ? Quelle est la durée d'études économiques ? C'était une question de Monsieur Marc Voitelier.

Bruno de TREMIOLLES : Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Effectivement, confirmation du fait que c'est la Gare d'Austerlitz qui est prévue comme gare d'arrivée à Paris. En 2025, la Gare de Lyon sera saturée, alors

qu'inversement, la Gare d'Austerlitz dispose dès aujourd'hui de réserves de capacités. Donc, le principe retenu est bien la Gare d'Austerlitz, pour rééquilibrer les deux gares, d'une part, et permettre le développement des services sur POCL, étant entendu que nous essaierons quand même peut-être dans la suite des études, si nous devons poursuivre le projet, de maintenir une possibilité d'arriver Gare de Lyon de façon marginale, pour des souplesses d'exploitation ou la visibilité commerciale de certaines circulations.

Le deuxième point, l'incidence sur Clermont-Vichy. Sur Clermont-Vichy, nous aurons bien tous les TGV Paris-Clermont, qui s'arrêteront à Vichy, et nous aurons donc déjà cette possibilité TGV. Tous les TER qui circulent actuellement ou qui circuleraient à l'horizon 2025 n'ont aucune raison d'être impactés, donc l'hypothèse est qu'ils sont intégralement maintenus.

Dernier point, sur la prise en compte de la durée dans les études pour le financement, là aussi, cela peut dépendre des projets. Nous sommes dans le cadre de POCL sur des études qui retourneront sur une exploitation de 50 ans, compte tenu de la taille du projet.

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Mesdames.

Muriel SAUVEGRAIN, adjointe au maire d'Orléans : Bonsoir. Oui, nous sommes deux adjointes au maire d'Orléans. Nous avons souhaité venir en Auvergne, d'abord pour le plaisir d'y venir, puis aussi pour vous expliquer la position d'Orléans. Cela permet aussi d'éclairer le débat. Vous avez déjà rappelé que l'objectif de ce projet était finalement double, il y avait à la fois de désaturer la ligne Paris Lyon en TGV et puis, surtout, vous l'avez montré tout à l'heure sur la carte, de relier les deux capitales régionales qui ne sont pas reliées aujourd'hui au réseau TGV, qui sont Orléans et Clermont-Ferrand.

Dans la présentation des quatre scénarios qui a été faite tout à l'heure par RFF, nous constatons que les scénarios Est et Médian s'écartent vraiment des préoccupations du Grenelle de l'environnement puisque, vous l'avez rappelé, le POCL est inscrit dans le Grenelle I, pour trois raisons. D'abord, vous évoquez les zones classées, puisque les scénarios Est et Médian évitent en partie ces zones classées, mais ne sont pas évoqués des dommages à la biodiversité un peu ordinaires qui pourraient être causés.

Seconde raison, nous l'avons vu sur les tracés, il faut des barreaux de raccordement, à la fois pour desservir Orléans et Bourges et, pour faire des barreaux, cela crée des discontinuités écologiques pour pouvoir relier.

La troisième raison, principale à notre sens, à la fois pour la ville d'Orléans et sa communauté d'agglomération, est que ces scénarios Est et Médian intègrent beaucoup moins les préoccupations d'aménagement du territoire, puisque, vous l'avez rappelé, s'est inscrit devant nous, le projet de ligne à grande vitesse, c'est Paris Orléans Clermont Lyon et, pour nous, les scénarios Est et Médian ne desservent pas directement Orléans. À ce titre, ils ne respectent pas complètement l'esprit du Grenelle de l'environnement.

C'est la même chose pour les villes de l'Ouest et du Sud de la région Centre qui seraient, dans ces scénarios, mises à l'écart de la grande vitesse.

Bien évidemment, nous l'avons vu dans les analyses que vous avez faites, il y a un gain de temps sur le parcours Paris-Lyon, avec des scénarios assez rectilignes, mais cela se fait, à notre sens, au détriment de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Donc, notre choix est clair : privilégier une logique basée sur des recettes supplémentaires sur le Paris-Lyon, avec un tracé plus rectiligne, ou alors avoir une approche beaucoup plus large avec l'aménagement du territoire. Vous l'avez compris, le territoire orléanais est favorable

aux deux scénarios Ouest, l'Ouest et l'Ouest Sud, puisque ce sont à notre sens les seuls qui répondent aux enjeux, et d'aménagement du territoire, et de développement durable.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Avez-vous un commentaire, Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : J'ai surtout pris note de toutes les observations qui ont pu être faites. J'avais quand même juste un point à préciser en termes techniques, puisqu'il a été dit que deux scénarios ne desserviraient pas directement Orléans. Je tiens à insister sur le fait que les quatre scénarios desservent directement Orléans par la grande vitesse. La ligne à grande vitesse arrive systématiquement à Orléans, à chaque fois Orléans est desservie de la même manière en termes de temps de parcours et de fréquence. Vichy, où nous sommes aujourd'hui, ne serait pas desservie directement puisque là, nous avons l'utilisation du réseau existant. Nous le voyons sur les différents scénarios, à chaque fois, le TGV va bien directement à grande vitesse jusqu'à Orléans. C'est juste une précision technique.

Sur le deuxième point, j'en profite pour faire un petit éclairage sur un aspect. J'ai cru comprendre, Madame, que vous disiez que, dans certains scénarios en tout cas, pour faire Paris-Lyon, cela se faisait au détriment de l'aménagement du territoire. Là, juste un éclairage avec la diapositive 126, à partir des éléments socioéconomiques dont nous disposons, donc éléments chiffrés, quand nous essayons de les décomposer par ce que nous appelons des moteurs, c'est-à-dire d'où vient la valeur socioéconomique créée que je vous montrais tout à l'heure. Tout à l'heure, je vous l'ai montrée au total et là, nous avons essayé de la décomposer pour voir ce qui venait de l'aspect relation avec le territoire du Centre de la France et ce qui venait plutôt de l'aspect doublement de la relation Paris-Lyon.

Nous nous rendons compte qu'entre scénarios, le moteur territoire est finalement relativement équivalent. Nous avons évidemment quelques petites différences, que nous pouvons qualifier de mineures, alors que nous voyons qu'avec le moteur Sud-Est, nous augmentons beaucoup au fur et à mesure que nous allons sur des scénarios qui vont vers l'Est.

Donc, en fait, l'amélioration, si nous pouvons le dire ainsi, de l'aspect doublement de Paris-Lyon ne se fait pas au détriment de la desserte du Centre de la France. Nous n'avons pas du tout un phénomène de vases communicants. Nous nous rendons compte qu'en fait, nous avons quelque chose de plutôt constant d'un côté et quelque chose qui augmente de l'autre côté, grâce aux gains de temps de parcours entre Paris et Lyon.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Guy CHARMETANT, maire de Montbeugny, délégué communautaire rail-route de la communauté d'agglomération de Moulins : Merci, Monsieur le président. Monsieur Allary, jusqu'à maintenant, j'étais tout à fait d'accord avec votre présentation, sauf qu'aujourd'hui, vous avez employé un nouveau terme pour la gare nouvelle, c'est Moulins-Vichy. Pourtant, cette gare isole complètement Moulins, elle met Moulins en cul-de-sac ou elle fait raccorder Moulins, la seule ville qui redescendrait pour aller chercher le TGV.

Donc, autant vous dire que je vous demanderais maintenant de ne plus mettre Moulins. Que Monsieur le maire de Vichy veuille continuer à l'appeler Vichy, cela ne me pose pas de problème, mais pas Moulins.

Toujours sur cette gare nouvelle, je voudrais qu'on explique pourquoi une gare nouvelle en attractivité pour le territoire apporte plus d'attractivité que des gares, par exemple en restant

sur Vichy, Moulin, Nevers ? Pourquoi une seule gare est-elle plus attractive que trois ou quatre gares ?

L'autre question est dans votre calcul du temps de parcours, par rapport à Vichy. Vous avez parlé d'un temps de parcours de 1 h 30. Ce que je voudrais savoir, c'est si ce calcul est fait au départ de la gare nouvelle ou au départ du centre de Vichy, c'est-à-dire est-ce qu'il intègre dedans le temps pris par les gens pour aller prendre le TER ou le bus ou autre moyen de locomotion pour rejoindre ce TGV, le temps dans le train et le temps d'attente, encore, entre le TER éventuel et le TGV.

Ma dernière question sera pour l'ensemble des vichyssois : je serais intéressé de savoir s'ils préfèrent 13 dessertes et 5 minutes de plus ou seulement 6 dessertes et gagner 5 minutes ?

Je voulais dire aussi, par rapport à la gare nouvelle, aujourd'hui, nous positionnons cette gare par rapport à une hypothétique voie Altro. Dans la démonstration que vous nous avez faite tout à l'heure, j'ai vu une ligne rouge dans laquelle elle peut être d'une largeur de 130 km. C'est à mon sens utopique de baser une gare aujourd'hui sur un éventuel passage d'une éventuelle ligne Est Ouest. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : J'ai noté votre souhait d'enlever le nom de Moulins à la gare. Je vous avoue qu'effectivement, les hypothèses de gares n'ont pas de nom aujourd'hui. J'essaierai de m'appliquer à l'appeler gare d'Auvergne, par exemple.

J'ai peut-être moins compris votre deuxième question où vous me demandiez pourquoi il y a plus d'attractivité en gares nouvelles qu'en gares existantes. Je ne crois pas avoir dit cela et je ne peux pas parler pour les autres.

Donc, nous allons parler du temps de parcours. Vous évoquiez 1 h 30 pour Vichy. Je veux bien que nous revenions à la diapositive sur les temps de parcours depuis Vichy, puisqu'il y avait deux types de liaisons indiquées : des liaisons directes, qui sont des liaisons de gare centre à la ville choisie, en l'occurrence Paris. Nous sommes sur des temps de Vichy Centre Paris, donc 1 h 30, 1 h 40, 1 h 35, directs, sans correspondance : on monte dans le train à Vichy et on va à Paris.

Sur la première ligne de la deuxième partie du tableau, le 1h35 que nous voyons tout seul dans le scénario Ouest-Sud est aussi depuis Vichy centre mais avec une correspondance à la gare d'Auvergne. Le petit astérisque, et vous avez raison de me poser la question, je me rends compte que la légende a sauté, donc les petites astérisques veulent dire que le temps de correspondance n'est pas compté. Là, nous ne savons pas vous dire s'il faut compter cinq minutes, une demi-heure. Cela dépendra de l'organisation des horaires, je n'en sais rien pour 2025. Donc, effectivement, c'est très regrettable que la légende ait sauté, la petite étoile veut dire qu'il faut rajouter un temps de correspondance, que chacun est libre d'estimer à ce stade.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Guillaume BERTRAND : Elle porte tout à fait sur le sujet. Je voudrais dire, par rapport au POCL, que je trouve que la commande de départ n'est pas bonne. Du coup, cela s'en ressent dans les études qui présentent beaucoup de lacunes, qui permettraient davantage d'éclairer les débats et peut-être même, justement, de pouvoir négocier, discuter, s'entendre entre des villes comme Nevers, Montluçon, Limoges, Clermont.

Le premier défaut est que le projet est excessivement parisiano-centré, c'est-à-dire que nous opposons deux moteurs de trafic qui sont le Paris-Lyon-Marseille et l'aménagement du territoire. Je dirais que c'est assez mauvais parce que, quand nous regardons sur les liaisons performantes Est-Ouest, elles sont relativement peu développées dans l'hexagone, il y a un grand vide entre Paris et Montpellier. D'où l'intérêt d'intégrer les transversales. On dit que le tracé Ouest-Sud est le plus coûteux, mais en fait on oublie la moitié de ses fonctionnalités et on oublie des parts de financement énormes. Cela pourrait être aussi bien le fret, le flux Lyon-Bordeaux, qui est quand même un élément d'une liaison transversale qui irait de Lisbonne à Kiev.

Je dirais aussi que nous devons repenser le TGV d'une autre façon aujourd'hui, c'est-à-dire qu'il ne s'agit plus de faire Paris-Lyon-Marseille, mais de réfléchir comment nous relient les villes moyennes, les capitales régionales, par exemple, comment nous ferons pour aller de Nevers à Bordeaux, de Nevers à Lyon ou à Marseille, de Moulins à la Rochelle et comment nous essayons de travailler à la fois la synergie entre le réseau classique et les lignes à grande vitesse. J'ai entendu que le barreau Est-Ouest est hypothétique et à long terme. Quelque chose est à terme plus rapproché, c'est par exemple la région Limousin qui s'intéresse à l'électrification de l'axe St-Sulpice-Laurière, Saint-Germain-des-Fossés, de même que la Dordogne est aussi intéressée par la transversale et s'intéresse à vouloir électrifier entre Limoges, Périgueux et Bordeaux. Donc, il y aura des moyens termes, c'est-à-dire qu'on ne pourra pas sortir l'argent dès demain sur la table, il faudra réfléchir quels sont les tronçons que nous faisons en premier.

Je dirais qu'il ne faut pas se lancer dans une guerre de tranchée entre les villes, mais qu'il faut sortir de ce regard parisiano-centré pour voir, entre les différentes villes, quelle est la meilleure façon d'aménager le territoire, en voyant les morceaux qui sont à faire tout de suite et ceux qui sont à faire plus tard. Je pense que l'étude doit être beaucoup plus complète que ce qui nous a été présenté jusqu'à présent.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Avez-vous un commentaire à apporter, Monsieur Allary, à l'intervention de Monsieur ?

Thomas ALLARY : Pas de commentaire sur la qualité de la commande initiale, qui relève de l'État. Par contre, des termes peuvent apparaître plus surprenants, dans le fait d'une soi-disant opposition, c'est ce que j'ai compris en tout cas, entre Paris Lyon et l'aménagement du territoire. POCL, c'est tout l'inverse d'une opposition, c'est la mutualisation des deux enjeux dans un seul projet. C'est mutualiser les coûts et additionner les avantages. Je crois que ce n'est pas en Auvergne que je dois rappeler l'historique des projets LGV d'aménagement du territoire, qui ont tous échoué pour une raison ou une autre. Pour la première fois, nous avons un projet pour le centre de la France qui semble un peu plus solide, parce qu'il a un deuxième pilier qui lui permet de tenir debout. Donc, nous ne sommes pas sur une opposition, nous sommes vraiment sur une complémentarité.

Le deuxième point, sur le caractère hypothétique du barreau Est-Ouest, je n'ai pas utilisé ce terme. J'ai bien rappelé qu'il était inscrit dans la loi. J'ai en revanche aussi précisé que nous ne savons pas ce qu'il était, quelles fonctionnalités en étaient attendues. Le fait que vous évoquiez vous-même le Limousin, la Dordogne, d'autres évoquent parfois la Bretagne, la Normandie... Nous ne savons pas tout faire dans un seul projet. Si vous me demandez de faire Bordeaux-Lyon et Paris-Lyon dans le même projet, je vous garantis que personne ne saura le faire.

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Il y a beaucoup de questions. Rassurez-vous, tout le monde pourra s'exprimer.

Jean-Claude CAUSERET, retraité : Ce sont divers représentants commerciaux de la région et clubs voyagistes qui voudraient que je vous lise un petit texte :

« La ligne Sud-Est Paris-Le Creusot-Lyon-Marseille est saturée. Pour irriguer les provenances du Sud-Est vers Nantes, Le Havre, l'Angleterre et la Belgique, il faut une ligne à l'Ouest, mais il faut savoir que la France a toujours conçu les lignes Est de Paris, Dijon Marseille, et Ouest de Paris, Orléans Tours Bordeaux. C'est donc le trou en Auvergne, et déjà de longue date. Il faut agir pour le raccordement des deux réseaux. L'Auvergne a été la dernière pour obtenir les autoroutes. Elle est aussi la dernière avec le TGV.

Pour les autres régions, sont-elles meilleures que l'Auvergne et mieux desservies ? Il faut que les élus locaux soient plus proches des entreprises et du transport en général. Volvic a dû utiliser le privé, alors que la SNCF, financée par l'État, a laissé le travail déjà existant. C'est pareil à Saint-Eloy-les-Mines, Rocoule et bien d'autres. Ici, les Malavaux portent le ballast en camion, alors que les trains complets ont desservi toute la France. D'où, la grande utilité d'avoir en Auvergne une gare TGV proche des réseaux routiers, ce qui donne un atout aux entreprises pour le choix du transport région à région, donc un meilleur service public. Sans oublier de garder le service des voyageurs de petits parcours, car le TGV pour la SNCF ne concerne que les longs parcours. Développer le TER est une première chose, développer le TGV est une deuxième chose. »

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Votre déclaration sera intégralement rapportée dans cette réunion.

Philippe TREYVE, Chambre de Commerce et d'Industrie Moulins-Vichy : Je voudrais dire que la Chambre de commerce de Moulins-Vichy est naturellement à fond pour le TGV. Nous participons d'ailleurs depuis le début, deux ou trois ans, à l'association qui regroupe le TGV Grand Centre.

Je voudrais affirmer une position qui est un peu la nôtre : nous aurions souhaité qu'il y ait moins de choix, car trop de choix tue le choix, en quelque sorte, entre sept possibilités. C'est le cas actuellement, sans compter la huitième, les gens qui sont contre, en plus. Je ne parle que des gens qui sont pour. Pour ceux qui sont pour, il y a sept possibilités. Nous aurions souhaité qu'il y en ait un peu moins. Nous aurions souhaité, et je rejoins le président du Conseil général, que la solution Est soit éliminée et qu'il y ait absolument un passage par Roanne, que la solution Roanne, parce que c'est la liaison avec Lyon pour Clermont, soit utilisée.

L'autre solution, qui ne nous apparaît à l'heure actuelle pas utilisable, et je regrette un peu que dans son discours, Thomas Allary n'en ait pas parlé, est quand même l'importance et le choix du financement. Si nous nous situons dans le cas Ouest-Sud, nous avons vu que la rentabilité était très basse, qu'il coûtait plus cher et mettait plus de temps. On nous a dit : c'est de l'aménagement du territoire, mais nous avons regardé d'assez près quel était le nombre de dessertes. Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, si je prends les trois villes de l'Allier, il y a 32 dessertes de trains qui passent en quai au total, de Moulins, Vichy et Montluçon. Il y en a 14 à Moulins, 14 à Vichy et 4 à Montluçon. Là, ce qu'on nous propose, c'est de descendre à 22, cela fait -30 %, donc il n'y a pas d'aménagement du territoire dans ce système qui est le tracé Ouest-Sud.

C'est pourquoi nous pensons que, pour arriver à un consensus – puisque c'est cela qui est très important, il faut que tout le monde parle du même niveau –, il aurait été préférable de centrer un peu le travail et les questions sur les deux qui sont a priori les mieux placés en

termes de rentabilité et de possibilités de financement, à savoir le tracé Ouest et le tracé Médian.

Voilà ce que j'avais à dire depuis la Chambre de Commerce. Je vois que je suis juste dans les temps.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Un mot de Monsieur Allary en réponse à votre intervention.

Thomas ALLARY : Oui, un petit mot sur le financement, déjà, pour dire que cette problématique sera approfondie puisque la Commission a souhaité organiser une réunion thématique sur le sujet, où nous ne parlerons que de ce thème. Juste un tout petit point pour compléter ce que je disais tout à l'heure, quand j'expliquais que nous sommes à un stade où nous ne savons pas et ne sommes pas en mesure de définir les participations, celle de RFF en particulier, seulement en rappelant que notre participation est basée sur le nombre de voyageurs nouveaux permis par le projet. D'ores et déjà, nous savons quand même dire, en fonction des études que nous avons pu mener, dans quel scénario notre participation sera plus importante. Par contre, nous ne savons pas encore dire dans quel niveau, même si nous essayerons d'y travailler le plus possible, mais ce sont des choses que nous maîtrisons très mal au stade du débat public de façon générale.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Bertrand SALVAT, secrétaire général d'Altro : Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Commission, j'ai eu l'occasion d'évoquer à Clermont un certain nombre d'arguments qui militent objectivement pour le tracé Ouest-Sud. J'ai fait remarquer que, par contre, les ratios qui étaient projetés par RFF méritaient manifestement une correction, dans la mesure où ils me semblaient orientés. Pour la première fois, Monsieur Allary, ce soir, vous avez publié un faisceau qui peut correspondre au barreau Est-Ouest. C'est la première fois. Je vous en félicite, mais à partir de là, vous ne pouvez pas dire : effets induits, zéro. Il y a par conséquent, en matière de trafic, un effet induit. Vous ne pouvez pas, par conséquent, le passer sous silence.

D'autre part, tout ce qui est aménagement du territoire est compté aussi pour un effet induit zéro. Je crois que là aussi, vous ne pouvez pas rester sur cette position. Un certain nombre de ratios, par conséquent, qui désavantagent manifestement le tracé Ouest-Sud, sont faussés.

Je voudrais également indiquer que vous n'avez pas chiffré sans doute l'incidence des obstacles naturels ou écologiques présentés comme graves, coûteux, mal solubles à l'ensemble du tracé Ouest-Sud, et sous un jour beaucoup plus remédiable pour d'autres tracés. Une illustration parmi d'autres : les fleuves et rivières finiraient par être autant voire plus difficiles à traverser en amont qu'en aval, où leur vallée alluviale est cependant beaucoup plus large.

Quelle ampleur et quels coûts comparés de travaux entre des tunnels plus nombreux sur le tracé Ouest-Sud et des tranchées plus nombreuses sur les autres tracés ? Quelles incidences chiffrées sur les ratios des ravages de ces tranchées défigurant pas leur largeur des paysages, démantelant des exploitations agricoles en zones classées et allant à l'encontre de la circulation des eaux ? Tout cela ne me semble pas avoir été pris en compte. Est-ce qu'un tunnel abîme un paysage, est-ce qu'une tranchée l'améliore ?

Enfin, le document qui nous est proposé fait état des coûts. L'obstacle financier ne saurait tenir. On nous dit, c'est la crise, il faut donc ne rien faire. Cela signifie par conséquent, de la

part de ceux qui le disent, qu'ils envisagent que la crise va bien durer jusqu'en 2025. À ce moment-là, nous n'avons plus qu'à rentrer chez nous et ne plus rien faire.

Je voudrais également m'opposer à une petite musique que nous avons pu entendre sur des chaînes de télévision ou dans des articles de journaux. Vous avez eu raison, Monsieur Malhuret, de dire qu'il ne fallait pas polémiquer via la presse.

Je termine en disant que nous avons entendu qu'il fallait nous contenter d'une ligne plus courte, moins chère et plus rapide à construire. C'est un gag peu sérieux, car nous laisserions à nos enfants et petits-enfants un ouvrage à réadapter ou à réaménager à grands frais.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Monsieur Allary, vous avez un développement important.

Thomas ALLARY : Je vais essayer de faire vite, dans mes trois minutes. Là aussi, je reprends les idées que j'ai entendues un peu dans l'ordre, sans forcément les structurer.

Sur l'aspect barreau Est-Ouest, effectivement, comme nous avons entendu que la question revenait, nous avons pensé qu'il fallait l'expliquer à l'ensemble du public. En revanche, effets induits zéro, oui. Le barreau Est-Ouest, quel qu'il soit, et à nouveau je répète que je ne sais pas ce qu'il est, s'il doit arriver, il arrive après POCL. Je confirme qu'il n'a aucun effet induit sur POCL, puisqu'il arrive après. Si vous voulez signifier que POCL peut avoir un effet induit sur le barreau Est-Ouest, oui, ce sera compté dans les études du barreau Est-Ouest. C'est de la méthodologie... J'entends bien ce que vous dites, mais si je comptais les choses aujourd'hui du barreau Est-Ouest dans POCL, si je pouvais le faire, il ne resterait plus rien après pour le barreau Est-Ouest et il ne se ferait jamais. Il y a un petit hiatus dans la méthodologie qui m'empêche de le faire.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF : Un petit complément. Dans les quatre scénarios proposés pour le projet POCL, tous permettent la liaison Lyon-Bourges. Dès lors que nous sommes à Bourges, la ligne étant connectée soit à l'Est, soit à l'Ouest de Bourges, nous avons déjà fait une grande partie du chemin dans l'axe Est-Ouest.

Thomas ALLARY : Vous avez aussi évoqué un effet induit zéro dans l'aménagement du territoire. Non, quand nous valorisons dans la socioéconomie, puisque c'est le seul endroit où nous valorisons des choses, toutes les relations avec le territoire du Centre de la France, que ce soit avec Paris, avec Lyon ou pour les villes entre elles, nous valorisons bien des échanges nouveaux, des gains de temps, des gains de confort, des gains de sécurité qui ont un sens local. On ne s'amuse pas à faire des calculs justes pour dire : il y a des déplacements. Non, ces déplacements ont lieu pour un développement territorial et économique local. Donc, cet effet est déjà valorisé, de fait, dans les études.

Vous parlez de l'incidence des obstacles. Je ne peux pas répondre en détail, mais je vous invite à regarder les études qui sont mises en ligne sur le site du débat public et toutes nos hypothèses de coût unitaire sont bien intégrées. Nous avons expliqué quel ratio nous prenons, dans quel type de terrain, avec quel type de difficultés, des tunnels, etc. Tout cela est bien expliqué.

Bruno de TREMIOLLES : Merci.

Bernard AUCHÈRE, Vichy : Je suis handicapé et maintenant retraité. Je ne vais pas poser une question, je vais plutôt témoigner. Lorsque j'étais en bonne santé, je devais aller à Niort. J'y allais en voiture, cela mettait 4 h 30 à 5 h 00 maximum, en toute sécurité, en ne

roulant pas trop vite. Une fois que j'ai eue mes ennuis de santé, j'y suis allé en train. Il fallait passer par Paris pour arriver à Niort. Vous imaginez le temps qu'il faut pour faire ce parcours ? En plus, prendre ce TEOZ, un train d'une génération que nous devrions maintenant ne plus avoir sur nos lignes. Imaginez la difficulté pour monter, pour descendre. Heureusement que Paris était un terminus et que j'avais le temps de décembre. À Vichy, le train parfois repartait sans que je sois descendu. À chaque coup, cela faisait quelques éclats de voix.

Dans les jours qui viennent, je dois aller à Bourges. Bourges est à 150 km à peu près. Il faut plus de 3 heures pour y aller en ce moment.

Je voulais faire une remarque également sur la réalité des choses. Il ne faut pas tergiverser, il faut le faire. Nous avons déjà manqué beaucoup trop d'occasions pour avoir un Centre de la France aménagé. Nous ne l'avons pas fait. Là, nous allons nous disputer pour des parcours. Il faut prendre celui qui nous distribue le mieux.

Ensuite, j'ai une remarque à faire : la plupart des intervenants ce soir ne vont pas avoir la ligne TGV faite. C'est pour nos enfants que nous le faisons. Je pense qu'il y a des gens qui auraient dû faire cela bien avant.

J'ai encore un mot, je ne me souviens plus de ce que je voulais dire. Excusez-moi, et je vous remercie de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Anne BABIAN-LHERMET, conseillère municipale de Bellerive, conseillère communautaire de Vichy Val d'Allier : Je suis porte-parole régionale d'Europe Ecologie Les Verts. Pour Europe Ecologie Les Verts Auvergne, nous soutenons le principe du TGV, tout en rappelant que ce projet de long terme ne doit pas occulter les urgences de court terme que sont l'amélioration des liaisons classiques régionales et interrégionales et le développement du fret ferroviaire.

Par contre, Europe Ecologie Les Verts Auvergne est opposé, absolument opposé à un financement par les collectivités locales d'une infrastructure nationale. Les écologistes défendent le train depuis toujours, parce que c'est le plus efficace des moyens de transport. La LGV constitue une excellente alternative à l'avion. Le train consomme six fois moins d'énergie par passager que l'automobile, il émet très peu de gaz à effet de serre et pollue très peu. Il consomme cinq fois moins d'espace que la route à trafic équivalent. Mais le train est encore sous-développé en France, les performances médiocres, en dehors des grands axes, des fréquences insuffisantes, une régularité loin d'être irréprochable.

La perspective de saturation de l'axe Paris-Lyon actuel est une opportunité intéressante. Au lieu de doubler la ligne TGV actuelle par le même tracé via la Bourgogne, il semble judicieux d'adopter un tracé plus central qui desservirait l'Auvergne et le Centre. Un passage entre Vichy et Moulins permettrait une connexion avec la ligne classique Paris Clermont-Ferrand et donc, assurerait une liaison rapide avec la capitale et le Nord de la France.

L'autre intérêt du passage par un tracé Ouest-Sud est l'amorce d'une transversale, qui pourrait se connecter avec les lignes classiques vers la façade atlantique. Par ailleurs, cette ligne TGV doit être au maximum intégrée au réseau classique, dessertes directes et correspondances TER.

Les impacts environnementaux, c'est une question qui nous préoccupe beaucoup. Surtout, il faut absolument réduire au maximum les impacts environnementaux de cette ligne, en particulier sur la forêt de Tronçais et le bocage bourbonnais. Nous suggérons que soit privilégiés au maximum les corridors existants que constituent les autoroutes, les lignes haute tension.

La recherche de la plus grande vitesse possible ne doit pas se faire au détriment de l'environnement. Tout doit être mis en œuvre pour réduire au maximum ses impacts environnementaux. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Marie-Hélène RIAMON, 1^{ère} adjointe au maire de Roanne, conseillère régionale Rhône-Alpes, référente LGV POCL : Nous sommes aujourd'hui la veille d'un anniversaire important pour nous. C'était la première réunion à Roanne, le 13 octobre 2009, de ce que nous avons appelé le G10, et Monsieur Malhuret y a fait référence, puisque depuis, nous sommes 12. 12 collectivités qui prenaient acte de l'inscription de la LGV POCL dans la loi Grenelle et décidaient de parler d'une seule voix.

Par sa variante Roanne, nous avons compris que la LGV POCL doit d'abord être un outil d'aménagement du territoire, au-delà de la nécessité du doublement de la LN1. Ce projet suscite un engouement populaire énorme à Roanne, vous le verrez, Monsieur le président, dès demain.

Il peut permettre enfin le désenclavement de Roanne en rendant accessible notre région, notre ville, à Paris mais aussi en nous reliant rapidement à Clermont-Ferrand et, au-delà, à l'Ouest de la France, en nous reliant bien mieux à Lyon et, au-delà, au Sud de l'Europe. Mais aussi, Roanne serait ainsi mieux reliée à Saint-Étienne, car loin d'opposer TGV et TER, la variante Roanne de la LGV ouvre la possibilité aux 500 000 habitants de l'agglomération stéphanoise de relier Paris en 2h15.

Pour permettre cette liaison à Roanne, nous sommes prêts à accueillir le TGV en gare centrale, grâce à la maîtrise foncière du quartier de la gare en cours de reconquête urbaine. C'est sans hésiter que le président Queyranne et l'exécutif de la région Rhône-Alpes ont soutenu notre constat, me chargeant d'exprimer au comité de pilotage national d'avril 2010 que le Conseil régional Rhône-Alpes privilégie les familles de scénario Ouest et Sud, excluant la variante Mâcon.

Les 6 millions d'habitants de Rhône-Alpes, première région industrielle de France, connaissent parfaitement le rôle de plaque tournante ferroviaire de Lyon. Point de passage obligé entre Paris et Marseille, entre Lille et Montpellier, entre Strasbourg et Turin. La réussite de POCL repose sur une condition nécessaire, Monsieur Allary le sait, c'est la résolution de la saturation du nœud ferroviaire lyonnais, afin d'accueillir dans de bonnes conditions la LGV POCL en gare de Lyon, sans obérer les développements futurs du fret ferroviaire et des TER Rhône-Alpins.

La région Rhône-Alpes, vous le savez, est familière des grandes infrastructures de transport, mais aussi d'économie d'énergie et de production d'énergie. Pour une région qui s'est engagée à réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, nous mettons une exigence absolue à la réalisation de cette LGV, c'est son intégration environnementale.

Je vous remercie de m'avoir écoutée.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Sur l'arrivée à Lyon, avez-vous quelque chose à rajouter ?

Thomas ALLARY : Nous sortons de POCL, donc juste un mot pour confirmer les mots de Madame Riamon qu'effectivement, il y a une problématique de capacité d'ensemble de ce qu'on appelle le nœud ferroviaire lyonnais, c'est-à-dire toutes les voix ferrées qui sont dedans et autour de Lyon et qu'une bonne arrivée de POCL dans Lyon nécessitera une résolution parallèle de cette problématique.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Nicole TABUTIN, 1^{ère} adjointe au maire de Moulins, conseillère générale de l'Allier : Le doublement de la ligne TGV Paris Lyon et la création de la LGV POCL sont une chance extraordinaire pour nos territoires. Plus nous serons unis, plus grandes seront nos chances d'avoir le TGV et de l'avoir vite. Il est naturel, il est humain que chacun souhaite privilégier l'idéal pour le développement de ces territoires. Malheureusement, l'idéal de l'un peut être plus néfaste pour le développement des autres.

Les tracés les plus à l'Est sont préférés par les territoires de l'Est, mais sont moins favorables pour ceux de l'Ouest. À l'inverse, les tracés les plus à l'Ouest sont favorables aux territoires de l'Ouest, mais sont inacceptables pour ceux de l'Est. Si nous souhaitons pouvoir obtenir un consensus sur l'ensemble des territoires, il ne faut pas rechercher le meilleur scénario des uns ou des autres, mais écarter les scénarios les plus défavorables aux uns ou aux autres.

C'est la raison pour laquelle nous avons pour notre part exclu les scénarios Est et Ouest-Sud et retenu aussi bien les tracés Ouest que Médian. Ceux qui souhaitent se positionner sur un tracé unique, a fortiori s'il est inacceptable pour certains territoires, voire le plus cher, le moins rentable et celui qui a l'impact le plus lourd sur l'environnement, ceux-là nous conduisent à l'échec. Ils nous feront manquer cette chance historique d'avoir le TGV dans l'Allier.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Michel TOURRET, Vichy : Je suis retraité du ministère de l'Agriculture. Comme l'ont souligné deux intervenants au moins, les grandes infrastructures telles que les autoroutes ou les lignes à grande vitesse ferroviaires ont un impact très important du point de vue de la destruction des milieux agricoles et naturels. Donc, surtout dans la période économique que nous vivons, il serait préférable de privilégier des solutions beaucoup plus respectueuses du point de vue du développement durable, dont on nous rebat sans arrêt les oreilles et qu'il faudrait peut-être un jour intégrer.

D'autre part, lorsqu'il y a eu le projet de TGV-Est, on nous avait dit qu'il existait une technique ferroviaire, la technique pendulaire, qui est une technique ferroviaire beaucoup moins coûteuse et qui avait été mise en place déjà dans certains pays d'Europe et qui permettrait d'utiliser les voies ferroviaires existantes. Elle allait un peu moins vite, mais dans les circonstances économiques actuelles, le fait à la fois d'être beaucoup moins coûteux et beaucoup plus respectueux de l'environnement me semble être quand même la solution qui devrait être intégrée davantage, du point de vue des décideurs.

Apparemment, ce sont toujours les décisions les plus coûteuses qui sont retenues, et les plus défavorables à l'environnement. Voilà ce que j'avais à dire. Pourquoi ne retient-on pas la

technique dite pendulaire ? Ce sont toujours des décisions beaucoup plus lourdes qui sont retenues.

D'autre part, je voulais ajouter, par rapport au tracé Ouest-Sud, que l'impact environnemental sur la forêt de Tronçais serait énorme, apparemment, parce que lorsqu'on traverse une forêt, un milieu naturel tel que la forêt de Tronçais, on mite complètement le milieu naturel, qui ne ressemble plus à rien du point de vue environnemental. J'ajoute que la forêt de Tronçais est quand même en Natura 2000.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Donc, deux questions, le pendulaire et la forêt de Tronçais.

Thomas ALLARY : De façon générale, j'ai entendu parler de développement durable, de terres agricoles aussi, donc effectivement, je vous confirme que l'impact sur les terres agricoles est mesurable, dans les étapes ultérieures du projet. Nous sommes à un stade beaucoup trop amont, mais c'est une problématique que nous prenons en compte. Dès aujourd'hui, nous avons déjà recensé les zones agricoles les plus importantes. Nous voyons ici la suite des études telles qu'elles pourraient se dérouler si le projet se poursuivait. C'est dans la suite des études, dans la deuxième étape, études préalables à l'enquête d'utilité publique, que nous rentrerions dans des problématiques foncières, et en particulier agricoles.

Sur la forêt de Tronçais, je l'ai citée tout à l'heure, je vous confirme sa prise en compte comme une sensibilité particulière dans le scénario Ouest-Sud.

Pour ce qui concerne le pendulaire, effectivement, la technique d'un matériel pendulaire est un matériel adapté qui s'incline un peu plus dans les courbes et qui permet d'utiliser le réseau existant à une vitesse plus rapide qu'un Corail, par exemple, mais par contre à une vitesse moins importante que le TGV. Des études ont été menées il y a déjà plusieurs années sur Paris-Clermont, sur Paris-Limoges. Elles ont montré que le gain de temps restait minime et qu'en revanche – nous voyons ici le fonctionnement d'un train pendulaire –, il nécessitait des investissements sur la voie, parce qu'il faut quand même modifier la voie à certains endroits, et des investissements dans des matériels roulants complètement neufs qui, eux aussi, étaient trop peu utilisés pour apporter un bénéfice global à l'opération.

Ce sont donc des hypothèses qui ont été étudiées sur plusieurs lignes et qui ont été abandonnées à ce stade.

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Questions écrites ?

Michel GAILLARD : Juste une question de René Perez qui s'interroge sur cette gare nouvelle entre Moulins et Vichy. « Pourquoi ne pas exploiter », je reprends sa formule, « la formidable plate-forme qu'est Saint-Germain-des-Fossés » ? Pourquoi une nouvelle gare ?

Thomas ALLARY : Ici, c'est le principe, l'opportunité d'une gare nouvelle qui a été inscrite entre Moulins et Vichy, dans le scénario Ouest-Sud. À ce stade, à nouveau, nous sommes sur des bandes de passages très larges, nous n'avons aucune idée de l'endroit précis où se situerait cette gare si ce scénario était retenu. Donc, Saint-Germain-des-Fossés, de mémoire, doit être dans le secteur concerné. Non ?

Sylvain CAILLOT : Saint-Germain-des-Fossés est un peu plus au Sud. Pour le passage dans ce scénario de l'option de passage, donc là où nous cherchons la bande de 10 km qui apparaît ici, pour le passage de la ligne, ce qui nous a guidé est le franchissement de l'Allier, un site écologique sur quasiment tout son linéaire, avec des qualités différentes en différents points.

Donc, nous avons évité les points d'enjeux majeurs et les contraintes aussi qui sont fixées par le relief, globalement. Plus nous allons au Sud, plus nous sommes confrontés à un relief fort et plus nous compliquons et renchérissons le projet. Donc, nous avons trouvé ici un point de passage qui pourrait être un compromis et qui permettrait une connexion avec le réseau existant. Nous pourrions donc implanter une gare à la rencontre entre cette grande option de passage de 10 km, entre Saint-Germain-des-Fossés et La Ferté. Le but est de pouvoir connecter, mettre des quais qui soient transversaux et qui permettent une correspondance entre une gare à aménager aussi sur la ligne existante. Là, les voyageurs pourraient passer de l'un à l'autre pour faire une correspondance.

Bruno de TREMIOLLES : Merci. Encore deux ou trois questions. Monsieur le maire.

Serge GODARD, maire de Clermont-Ferrand : Je vais peut-être reprendre ce que j'ai déjà dit à Clermont, mais je pense qu'il faut dire les choses plusieurs fois pour être sûr qu'elles passent bien.

En ce qui concerne Paris-Clermont, notre volonté était claire, c'était Paris-Clermont en moins de 2 heures et, pour ce qui concerne Lyon, c'était Lyon-Clermont en 1 h 15 – 1 h 20.

De ce point de vue, je suis heureux que le débat, qui n'avait pas prévu Clermont-Lyon au début, l'ait maintenant pris en compte. Cette prise en compte est importante, parce qu'il s'agit d'engager l'ouverture de Lyon vers l'Ouest et donc vers Clermont.

Pour clairement, il s'agit de s'inscrire dans un développement intermétropolitain, avec une métropole européenne avec laquelle, il faut le savoir, je parle de Lyon, nos échanges économiques sont quatre fois plus importants qu'avec Paris. Vous voyez donc l'importance de cette liaison Lyon-Clermont. Cette liaison Lyon-Clermont ne peut pas passer trop loin de Clermont et de l'Auvergne, bien entendu.

De ce point de vue, vous dites que, quelles que soient les circonstances, nous ferons des Lyon-Clermont en 1 h 15. J'ai une question à poser : comment pouvons-nous faire 1 h 15 avec une liaison aussi longue entre Saint-Germain-des-Fossés, dans le cadre de l'Ouest, alors que dans le scénario Ouest-Sud, cette liaison est beaucoup plus courte, beaucoup plus simple et n'exige pas de travaux très importants sur la ligne qui va de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.

D'ailleurs, au passage, j'en profite pour dire que lorsque j'ai dit que c'était les Lyonnais qui étaient intéressés par Clermont et Clermont par les Lyonnais, réciproquement aussi, j'ai bien écouté ma collègue de Roanne, les intérêts sont bien entendu importants entre Clermont et Roanne.

Je voudrais aussi, après avoir posé cette question, parce que j'ai quand même un doute de pouvoir le faire une liaison en 1 h 15 à travers une voie... Nous avons vu à l'instant la ligne et sa tortuosité. Je ne comprends pas comment nous arrivons à gagner du temps sur une ligne comme celle-ci. Ou alors, il faut peut-être faire comme pour Orléans, puisqu'Orléans, dans certains scénarios, mérite une antenne de 80 km ou 100 km de TGV, créer une antenne pour Clermont. Sans faire de jalousie, je crois que la plaque urbaine Clermont Vichy est au moins largement aussi importante, avec ses 600 000 habitants et toute son activité, qu'Orléans. N'en soyez pas jaloux, mais je crois qu'il faut le rappeler. À ce moment-là, il faut peut-être que tout le monde soit traité de la même manière.

Ce que je viens de dire, évidemment, milite pour le trajet Ouest-Sud, mais de surcroît, il faut penser que cette plate-forme clermontoise et vichyssoise concerne aussi le reste du Massif central, une bonne partie du Massif central, qui reste isolé dans un projet qui passerait trop au Nord.

La création d'une gare, ce n'est pas simplement pour le plaisir d'avoir une gare dans les champs. La création d'une gare d'entrée de la région Auvergne et du Massif central, autour de laquelle des activités pourraient se développer sur notre territoire, sinon, il n'y aura pas de gare dans les autres hypothèses, me paraît extrêmement importante.

Voilà pourquoi je continue, et nous continuons à Clermont et pour une bonne partie de l'Auvergne, j'en suis sûr, à militer pour ce trajet Ouest-Sud.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Thomas ALLARY : Je vais passer la parole à Sylvain Caillot juste après, pour bien vous expliquer dans le détail d'où vient la donnée que j'énonçais tout à l'heure de 1 h 15 à 1 h 20 dans tous les scénarios entre Clermont et Lyon. Juste deux mots avant sur l'hypothèse d'une antenne LGV pour Clermont. L'objectif sur Clermont était de faire Paris-Clermont en moins de 2 heures et l'objectif est bien rempli dans tous les scénarios, avec le projet tel qu'il est construit aujourd'hui.

La deuxième idée est que je confirme que les gains de temps permis par le projet jusqu'à Clermont-Ferrand concernent tout le reste du Massif central, grâce aux correspondances qui pourront être organisées avec les TER, en particulier pour les villes du Sud de l'Auvergne.

Sylvain CAILLOT : On reconnaît ici le scénario Ouest-Sud. Pour faire Clermont-Ferrand Lyon, on peut s'arrêter à Vichy et ensuite monter un peu au Nord, prendre un raccordement un peu après la gare nouvelle, passer par Roanne et rejoindre Lyon.

Dans un autre scénario, que ce soit l'Ouest, le Médian ou l'Est, cela marche dans les deux sens, nous avons à peu près le même principe. Juste, le raccordement n'est pas situé au même endroit, au lieu d'être au Nord, il est à l'Est, mais nous avons le même principe. Il y a le parcours à partir de l'Ouest de Roanne jusqu'à Lyon qui est en ligne à grande vitesse et qui permet d'assurer l'essentiel des gains de temps.

La décomposition entre Clermont-Ferrand, à partir de Clermont-Ferrand, le parcours se fait sur lignes existantes, jusqu'à Vichy. Ensuite, pour le raccordement, nous remontons vers le Nord, donc nous ne sommes pas sur un parcours qui va vers Lyon. Cela explique une partie du moindre différentiel : un raccordement et, ensuite, nous sommes sur la ligne à grande vitesse, mais que nous parcourons sur une distance d'environ 120 km, un parcours à grande vitesse de 24 minutes. Donc, 30 trois minutes sur la ligne existante environ, 4 minutes sur le raccordement, 24 minutes sur la ligne à grande vitesse et 12 minutes à partir du Nord de l'agglomération lyonnaise pour arriver à Lyon Part-Dieu. Au total, 73 minutes, en gros, 1 h 15 quand on arrondit.

Ensuite, les autres scénarios, avec la variante Roanne. Un parcours sur les lignes existantes plus long, 48 minutes, mais qui s'oriente déjà vers l'Est et a un point de raccordement sur la ligne à grande vitesse plus proche de Lyon ; un raccordement plus court, c'est la configuration qui est plus favorable ; ensuite, un parcours moins long sur la ligne à grande vitesse, de l'ordre de 95 à 100 km, d'environ 19 minutes ; et de nouveau, les 12 minutes pour accéder à Lyon Part-Dieu. Au total, 80 minutes, soit 1 h 20.

L'écart n'est pas exactement de 5 minutes, il est un peu plus de 5 minutes, plutôt de l'ordre de 7 minutes, mais ce n'est pas 10 minutes.

C'est le principe des arrondis. Comme vous le voyez sur nos cartes, nous avons des options de passage. Nous en sommes à un stade où nous n'avons pas de tracés. Pour être sûr du temps

de parcours à la minute, nous pourrions l'être d'ici cinq à huit ans d'études, une fois que nous aurons affiné tout cela. Aujourd'hui, nous ne savons pas exactement où passera la ligne à l'intérieur de l'option. Elle pourrait avoir une sinuosité plus forte et donc un temps plus long. Aujourd'hui, prendre des engagements à la minute serait fausser l'information que nous avons. Nous sommes capables de poser des calculs tels que nous vous les décomposons là, c'est-à-dire de montrer que si nous prenons tel linéaire par telle vitesse, nous obtenons tel résultat. Nous pourrions aussi obtenir un résultat à la seconde, mais nous vous apportons l'information que cette précision serait fautive. C'est pour cela que nous choisissons d'arrondir. Parfois, cela fait un arrondi au-dessus, parfois un arrondi en dessous. C'est la règle de l'arrondi. De temps en temps, vous allez avoir 10 minutes et, de temps en temps, vous allez avoir 5 minutes.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. D'autres questions ? Monsieur le maire.

Florent SAINTE FARE GARNOT, maire de Nevers : Monsieur le maire qui nous recevez dans votre ville, Mesdames Messieurs, chers amis, je voudrais vous saluer tous et vous remercier de votre accueil.

Je ne sais pas si nous allons réussir à tomber d'accord, je n'en suis pas certain. Vous avez arrondi les minutes, je vais, moi, essayer d'arrondir les angles. Nous avons une position commune avec les villes de Bourges, Moulins et Nevers pour être acteurs du succès du projet. Notre souci n'est pas de nous interroger sur le seul intérêt univoque de nos villes, mais de voir ce grand projet, dont l'intérêt territorial est considérable pour le cœur de France, pour toutes nos villes cumulées ensemble, se réaliser.

Je crois qu'il faut d'abord que nous soyons conscients du fait que, compte tenu de son coût, entre 12 et 14 milliards d'euros, il existe des risques tout à fait sérieux pour que celui-ci ne puisse pas prospérer et qu'il soit, quand bien même son intérêt nous paraît à nous tous ce soir évident, oublié et qu'il soit remisé dans les oubliettes de l'histoire ferroviaire. C'est un risque réel, sur le plan financier, mais aussi sur le plan d'une éventuelle division politique, dans l'hypothèse où nous n'arriverions pas à nous mettre d'accord sur un tracé unique ou, à tout le moins, sur un tracé faisant un très large consensus. Je voudrais dire à cet égard que nous avons l'exemple en ce moment du TGV Nice Marseille, qui est condamné pour n'avoir pas su mettre d'accord les acteurs locaux.

Nous sommes acteurs du succès de ce projet. À ce titre, nous cherchons un accord le plus large possible. Nous avons commencé par nous appliquer à nous-mêmes la règle que nous aimerions que tous s'appliquent à eux-mêmes, c'est-à-dire de ne pas exclure. À ce titre, nous ne soutenons pas le projet Est, car il nous paraît à l'évidence inacceptable pour des territoires fondamentaux dans ce projet POCL, et notamment pour l'Auvergne. Quand bien même Nevers se verrait un destin de métropole nationale, que dis-je, européenne, nous n'avons pas cru légitime ni raisonnable de soutenir Est.

Dans cette même démarche, nous pensons qu'il faut aussi accepter un argument de bon sens qui veut que Ouest-Sud, qui maintient la Bourgogne, l'un des financeurs principaux du projet dans les collectivités territoriales avec l'Auvergne et la région Centre, en dehors du tracé, condamnant Nevers et Moulins à vivre en cul-de-sac, comme l'a fait jusqu'alors l'autoroute A77, que cette option est tout bonnement déraisonnable.

Pour autant, il faut trouver le chemin d'un accord dans lequel Vichy et, en général, l'Auvergne se trouvent prises en compte à la hauteur de leur importance. C'est pourquoi nous faisons la proposition de travailler sur Ouest ou Médiann par Roanne. J'ai entendu l'expression de la ville d'Orléans qui s'est déclarée intéressée sur Ouest. J'ai entendu l'expression de la ville de Roanne qui, tout naturellement, demande à être prise en considération. Nous écartons le

barreau par Mâcon, quand bien même celui-ci est moins onéreux, parce que nous considérons que Roanne doit avoir sa place dans ce projet.

Nous avons observé que Clermont aurait des liaisons Paris-Clermont, Clermont-Lyon de grande qualité. La démonstration a été faite à l'instant à l'invitation du maire de Clermont. La liaison Clermont-Lyon se fait dans Ouest ou Médian par Roanne, avec un écart de sept minutes par rapport à Ouest-Sud. Autorisez-nous tout de même d'arrondir les minutes...

Je conclus : je vous dis que, compte tenu des enjeux et de la difficulté à véritablement faire aboutir ce projet, il est déraisonnable de faire le choix des extrêmes et je me déclare, nous nous déclarons, Nevers, Moulins et Bourges, disponibles pour une discussion qui permettra de trouver le chemin de l'union, et je suis sûr que nous allons le trouver.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Avant-dernière ou peut-être dernière question !

Christian FOURNIER, de la Montagne bourbonnaise : Je vais peut-être faire entendre une voix un peu différente de ce discours consensuel que nous entendons depuis le début. J'avais préparé une intervention en sept points, mais je ne vais pas vous l'asséner, parce que ce serait un peu long, d'autant plus que beaucoup de points ont été déjà évoqués par ceux qui semblent être un peu comme moi, des opposants à la LGV. Pour ma part, je rajouterai que je suis aussi un partisan de Paris-Bercy, donc j'ai vraiment tout faux dans cette salle, mais tant pis, je suis habitué à être dans une minorité de plus en plus petite.

Ceci étant dit, je ne vais pas développer les sept points, comme je vous l'ai dit, je voudrais simplement poser une question à tous les participants qui ne sont pas de Vichy, avant de conclure par un petit côté un peu comique. Je voudrais savoir si ce soir, vous êtes venus dans la bonne ville de Vichy par le train, si vous comptez repartir par le train et si vous pensez sérieusement qu'avec une ligne TGV qui passe n'importe où, je m'en fous, parce que de toute façon, elle ne passera pas au fond de mon jardin, parce qu'il y a tellement de granit en montagne bourbonnaise que les ouvrages d'art seraient très durs à faire passer par là-haut, donc nous serons bien tranquilles, je voudrais savoir si vous pensez réellement qu'avec une ligne TGV, vous auriez mis beaucoup moins de temps pour venir à Vichy et que vous auriez été beaucoup plus contents de vous coucher ce soir quand vous rentrerez chez vous.

Voilà, c'était tout, avec la petite note comique sur le fond de mon jardin, je voudrais juste signaler que la montagne bourbonnaise a connu de nombreux ouvrages d'art pour la construction du Tacot, au début du XXe siècle, que celui-ci a fermé en 1949 et que ce qu'il en reste est entre autres un viaduc, dit le viaduc des Bœufs, très intéressant parce qu'on peut encore marcher dessus, c'est devenu un chemin de randonnée, mais malheureusement, il sert aussi pour que des habitants complètement isolés dans cette montagne bourbonnaise se jettent du haut pour se suicider.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le Président.

Jean-Michel GUERRE, président de l'agglomération de Vichy Val d'Allier : Je voudrais d'abord, cela a déjà été dit, mais remercier la population présente ici, tous les citoyens, les économiques, les sociaux, les environnementaux, saluer les élus d'autres régions qui viennent ici, autour de ce grand débat. Cela montre que nous ne sommes pas dans des querelles de clocher, cela montre que nous avons envie que cette LGV arrive dans nos territoires, parce que c'est notre avenir commun.

La ligne POCL n'est pas seulement un projet ferroviaire entre Paris, Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon. C'est aussi un projet de territoire pour le Massif central, pour notre région, notre département, notre agglomération, au service des entreprises et des habitants. C'est un rendez-vous, je crois que nous l'avons tous perçu, au moins aussi important que celui de l'arrivée du train en gare de Saint-Germain-des-Fossés il y a 160 ans. D'où l'importance de préciser clairement dans le cadre du débat public, notre volonté de voir aboutir ce projet de LGV et d'indiquer quel tracé serait, en l'état actuel des études, celui qui nous paraîtrait le plus intéressant pour l'attractivité de nos territoires et pour leur développement.

L'unité nécessaire ne peut se construire qu'à partir des avis pacifiquement mais clairement exprimés des uns et des autres. L'objectif aujourd'hui est de nous rapprocher de Rhône-Alpes, notre premier partenaire économique, l'Île-de-France également, mais aussi d'ouvrir l'agglomération, l'Allier et l'Auvergne, vers l'Europe. Quand j'évoque l'Europe, je pense à Transline, projet de transversale ferroviaire à grande vitesse inscrit dans la loi Grenelle, devant relier la façade atlantique à Poitiers, Limoges, Lyon, Turin et l'Europe de l'Est.

Or Mesdames et Messieurs, le tracé qui sera choisi pour la LGV POCL, dans sa partie entre le Nord de l'Auvergne et Lyon, induira le tracé de ce futur barreau Est-Ouest. L'Allier peut ainsi, d'ici 2050, se trouver au cœur d'une croix ferroviaire à grande vitesse européenne Nord-Sud et Est-Ouest, avec la proximité des plateformes aéroportuaires de Lyon, Orly où Roissy.

C'est pour cela qu'il nous faut la gare nouvelle, appelons-la comme nous voudrions, la gare d'Auvergne, à proximité de nos agglomérations vichyssoises et moulinoises, susceptible d'être le centre de cette croix ferroviaire à l'entrée Nord, Monsieur le maire de Clermont, de la grande plaque urbaine Clermont-Ferrand Vichy.

J'insiste sur ce fait que seule cette gare nouvelle garantit le passage de la liaison Est-Ouest future en Auvergne. Avec la gare nouvelle, la situation de Vichy serait très bonne. En effet, en plus des 16 dessertes en gare de centre-ville, la gare nouvelle proposerait 16 destinations supplémentaires quotidiennes, 4 vers le Nord et l'aéroport de Roissy, 7 vers Lyon et le Sud-Est et 5 vers l'arc Atlantique.

Le temps de parcours des gares centre de Vichy ou de Moulins, mes chers collègues, vers Lyon serait inférieur à 1 heure et pour Paris 1 h 30. Ce sont donc des avancées considérables.

La gare nouvelle offrirait des fonctionnalités intéressantes, par exemple pour le Sud du bassin moulinois, je pense à Montdenis, Saint-Pourçain-sur-Sioule, mais également Varennes, Saint-Germain-des-Fossés, les zones d'activités communautaires du Nord de l'agglomération.

Je voudrais terminer en citant des données complémentaires qui ont été publiées récemment par RFF. Il s'agit des gains moyens par actif : dans le cadre du scénario Ouest-Sud, nous serions à 613 euros par habitant, pour Vichy, contre 306 dans le cadre du scénario Médian Sud, soit deux fois plus. Pour Moulins, le gain moyen par actif est évalué à 198 € pour l'Ouest-Sud contre 53 pour le Médian Sud, soit quatre fois plus.

J'observe, pour terminer, que les études économiques, l'étude Mancina, à l'initiative de l'inter-consulaire Rhône-Alpes Auvergne, ou l'étude d'aménagement du territoire COD, commandée par la région Auvergne et les deux départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme, aboutissent toutes les deux aux mêmes conclusions. On voit bien que l'ensemble de nos territoires a tout à gagner avec la gare nouvelle et je constate, Mesdames et Messieurs, que seul le tracé Ouest-Sud la prévoit.

C'est pourquoi le conseil communautaire de Vichy Val d'Allier s'est prononcé à l'unanimité sur ce scénario. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup.

Thomas ALLARY : Deux petits points d'éclairage sur quelques points que Monsieur le président a bien voulu souligner. Déjà, peut-être un petit éclairage technique sur le fait que seul le tracé Ouest-Sud prévoit des opportunités nouvelles de liaison par la gare nouvelle de Moulins Vichy. Oui, c'est normal, c'est le seul scénario dans laquelle figure la gare nouvelle de Moulins Vichy, mais ces mêmes liaisons sont permises à d'autres endroits dans les autres scénarios : dans la gare nouvelle de Nevers, en gare de Lyon, etc.

Un petit éclairage qui me semble vraiment nécessaire sur une évocation que vous avez bien voulu faire sur le gain moyen par actif. Qu'est-ce que le gain moyen par actif ? Nous avons entendu beaucoup dans nos études : « Vous faites des études socioéconomiques, RFF, et vous ne quantifiez pas l'aménagement du territoire ». Ce à quoi nous répondions : oui, personne au monde ne sait quantifier un aspect aménagement du territoire, cela n'existe pas. Il n'existe pas de méthode. Puis, on nous le disait, donc nous avons voulu relever les manches et nous nous sommes dits : saurions-nous inventer quelque chose ?

Il existe une méthode, qui a été développée par Jean Poulit, ancien directeur adjoint de l'équipement d'Île-de-France, directeur de l'IGN, qui a développé une méthode consistant à dire : les études socioéconomiques classiques valorisent le gain de temps. Vous allez de A à B en dix minutes. Avec le futur projet, vous irez en cinq minutes. Eh bien, on valorise les cinq minutes de gagnées, on donne une valeur au temps. Lui a dit : nous allons faire autrement, nous allons dire que nous allons toujours utiliser le même temps de parcours et du coup, nous irons plus loin que le point B. En fait, ce que va apporter le projet est non pas un gain de temps, mais des possibilités nouvelles d'avoir des emplois, des activités commerciales, des loisirs, etc. On s'ouvre l'univers de choix. C'est cet univers de choix nouveau qui est quantifié, à partir des données INSEE, du nombre d'emplois disponibles par canton, etc.

Ce modèle n'est pas un modèle ferroviaire, c'est un modèle qui correspond à un modèle urbain, parce que c'est en ville qu'on a constaté que plus les transports sont améliorés, plus les usagers vont loin. Ils profitent de l'amélioration du transport pour aller plus loin et non pas pour réduire leur temps de parcours. C'est en ville que ce constat est fait.

Puis, cela a été fait pour le mode routier. On s'ouvre l'univers de choix, parce qu'on va où on veut, à dix minutes plus loin. Or le ferroviaire n'est pas en ville, par nature, surtout la grande vitesse. C'est fait pour relier des villes entre elles et non pas pour un modèle urbain. Puis, ce n'est pas une voiture, on ne s'arrête pas où on veut.

Donc, la méthode Poulit en elle-même ne marche pas pour le ferroviaire. C'est constaté, partagé, la méthode Poulit en elle-même étant par ailleurs sujette à débat. Toutefois, nous avons dit : considérons qu'elle vaut quelque chose, puis nous essayons de l'adapter au ferroviaire. Nous sommes les premiers à le faire. Nous l'avons fait sur POCL, nous l'avons tenté sur deux scénarios, juste pour voir ce que cela donnait, en complexifiant les formules mathématiques qui sont déjà extrêmement compliquées, et nous avons abouti à quelque chose. Nous ne savons absolument pas ce que cela vaut, évidemment, c'est un exercice exploratoire et nous n'avons aucune référence sur le sujet, mais nous nous sommes dits, puisque nous l'avons fait, nous le mettons à disposition, nous le donnons à la Commission du débat public et la Commission l'a mis à disposition du public sur le site Internet.

Le résultat, évidemment global, qui valorise avec des euros, mais cela aurait pu être autre chose, l'augmentation de l'univers de choix, quand nous la valorisons en tout, nous nous sommes rendu compte – je ne vous donne même pas d'écarts parce que nous n'avons pas suffisamment de recul – que les scénarios sont globalement équivalents. Après, ce que nous

avons essayé de faire, c'est de sectoriser le gain permis par canton, parce que c'était la donnée de base, et de voir un peu comment cela se répartissait. Là, nous le voyons dans le scénario Ouest-Sud, plus c'est rouge, plus nous avons de gains, donc nous voyons à peu près où peuvent se situer des gains par cette méthode. Dans le scénario Médian, nous voyons qu'au global, c'est à peu près équivalent et que ce n'est pas tout à fait au même endroit. Quand on superpose un peu les deux, on se rend compte – c'était le Médian, nous avons la variante Mâcon et la variante Roanne – que la différence est que c'est un peu plus étalé dans le scénario Médian et que, dans le scénario Ouest-Sud, c'est un peu plus concentré. Voilà ce que cela veut dire.

Monsieur Guerre a voulu évoquer le gain moyen par actif. À titre personnel, mais c'est personnel parce qu'à nouveau, nous n'avons pas assez de recul et de comparatif, je ne pense pas que ce soit le bon critère parce que, déjà, ramené par canton, je vous le présente vraiment à titre indicatif ; ramené par actif, nous tombons sur une valeur unitaire que nous ne maîtrisons absolument pas. D'ailleurs, vous avez évoqué le résultat pour Vichy, ce qui est bien normal, vous avez évoqué une multiplication par six entre certains scénarios que nous avons faits. Inversement, si nous le regardons pour Nevers, il y a une division par 24, dans le même scénario. Donc, faut-il multiplier par 6 d'un côté pour diviser par 24 de l'autre ? Je pense que nous sommes sur des données qui, à mon avis, ne veulent plus dire grand-chose, sur le gain par actif.

L'enseignement que je retiens, à titre personnel parce que nous sommes vraiment sur un exercice très exploratoire, est que cette méthode qui est nouvelle semble nous dire que « l'impact » aménagement du territoire, si nous essayons de le quantifier, nous semble plutôt équivalent selon ces scénarios et c'est la répartition qui diffère, mais vraiment avec toutes les réserves que je viens de dire et que je répète.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Y a-t-il dans la salle une dernière question avant celle de Monsieur le maire de Vichy ?

Julien BASSINET, conseiller municipal de Vichy : J'ai juste une question très simple qui appellera une réponse simple. Au niveau de vos tracés, des fuseaux que vous nous proposez, est-ce que ces fuseaux sont déjà figés ou est-ce qu'on peut imaginer, au terme du débat public, une solution hybride entre deux fuseaux, par exemple, qui pourrait être proposée au final ? Merci.

Thomas ALLARY : Au niveau du débat public, le principe pour RFF est non pas de défendre des options de tracés, mais de présenter l'état des lieux de nos réflexions et de prendre une décision à l'issue du débat qui prenne en compte tout ce que nous avons pu entendre. Autrement dit, tout est possible, nous pouvons vraiment modifier soit à la marge, soit, le cas échéant, de façon plus fondamentale des options de passage, comme peut-être réfléchir à d'autres scénarios qui n'auraient pas été imaginés depuis le début des études, comme arrêter le projet si le débat doit montrer qu'il n'est pas opportun.

Vraiment, l'éventail des possibilités est complet.

Bruno de TREMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le maire de Vichy, avant la conclusion du président de la Commission de ce débat public.

Claude MALHURET, Maire de Vichy : Merci beaucoup. Je vais finir comme j'ai commencé, c'est-à-dire parler de la nécessité d'être unis et pas divisés. Je crois que le débat a montré à quel point c'est difficile. Je suis très content qu'il y ait des gens de partout qui soient venus ce soir et je suis plus particulièrement content d'avoir entendu le maire de Clermont et le maire de Nevers, qui ont exprimé tous les deux, avec beaucoup de retenue, qui ont permis

de faire comprendre à quel point la synthèse va être difficile, mais à quel point, sans synthèse, nous n'arriverons à rien.

Bien entendu, les positions de départ sont très éloignées. Il va falloir les rapprocher et chacun, la teneur de leurs interventions me fait penser que c'est vers cela que nous allons tous tendre. C'est beaucoup plus difficile que ce que certains que j'ai entendu, notamment, je le dis très clairement aux représentants d'Altro, d'avoir des positions extrêmement tranchées comme cela, moi, je n'ai pas ces positions tranchées, je suis désolé.

Pour moi, il y a un accord général. Faisons les points d'accord. Il y a un accord général : pas de tracé Est et un tracé Sud par Roanne. Il ne faut pas passer par l'Est et il faut passer par Roanne absolument. C'est-à-dire qu'il y a un tracé qui est éliminé et le maire de Nevers, même s'il lui est favorable, est prêt à l'éliminer. Donc, il y a trois autres tracés.

Pour moi, ces trois tracés, plus ou moins, avantageant les uns ou les autres selon les tracés, sont acceptables pour l'Auvergne, et peut-être l'hybride, à la fin du débat public, entre ces trois tracés, mais c'est plus compliqué que cela. Alors, j'aimerais beaucoup être entièrement d'accord avec le maire de Clermont, avec qui nous travaillons sur Clermont métropole, avec le président de VVA, avec qui nous travaillons dans la communauté d'agglo, qui ont pris parti, de façon modérée, mais qui ont pris parti pour le scénario Ouest-Sud.

Je serai beaucoup plus prudent qu'eux. Il y a six mois, quand nous avons vu les tracés, et que les tracés, nous avons tous dit : « C'est l'Ouest-Sud, il passe chez nous ». Depuis, nous avons vu le reste, c'est-à-dire le prix. Ce n'est pas 2 milliards de différence, c'est 4 à 5 milliards, parce que comme il y a moins de passagers, il y a moins de remboursements, donc c'est 4 à 5 milliards. Qui les paye ? L'État, vous connaissez la situation. RFF, 30 milliards de déficit. Non, ce sera nous, ce sera le contribuable. C'est un premier problème qui peut empêcher la chose de se faire.

L'Ouest-Sud est le plus impactant du point de vue environnemental. Ce que je vois, nous l'avons dit tout à l'heure, c'est qu'il traverse chez nous et nous sommes contents sur la carte, mais cela veut dire qu'il traverse avec ses impacts : la forêt de Tronçais, le vignoble Saint-Pourçain, il traverse deux fleuves, l'Allier et la Loire, alors que les autres n'en traversent qu'un. C'est un argument que je ne peux pas ne pas prendre en compte et qui demain, dans des recours éventuels de la part d'associations tout à fait bien destinées, posera problème à ce tracé.

Enfin, et vous l'avez vu, le tracé Ouest-Sud est celui qui a le moins de dessertes pour Vichy, 13 dans un cas, Ouest ou Médian, 6 plus 4, mais les 4, je ne me vois pas tellement aller gagner du temps en prenant le train à 30 km de Vichy pour aller à Paris ou pour aller à Lyon. Je ne suis pas sûr que ce soit un avantage.

Donc, je suis beaucoup, beaucoup plus prudent et surtout, et là, j'ai un dernier point sur lequel je suis non seulement prudent, mais très très très réservé, c'est celui de la gare nouvelle. Je suis allé voir les études. La SNCF et RFF ne font plus de gares nouvelles champs de patates, vous l'avez dit depuis longtemps à la SNCF et RFF, c'est-à-dire au milieu de nulle part, parce que les gares nouvelles en champs de patates, Picardie, Vendôme, etc., nous avons vu qu'elles n'apportaient rien, qu'elles n'apportaient pas d'entreprises extérieures, mais qu'elles avaient un effet négatif supplémentaire, qui était de relocaliser les entreprises sur place, près de la gare nouvelle, pour qu'elles soient plus proches, c'est-à-dire que les entreprises de Saint-Pourçain, de Vichy, etc., demain iront s'installer. C'est ce qui s'est passé en tout cas dans les gares nouvelles champs de patates dont nous parlons. C'est un vrai problème pour moi.

Mon deuxième problème – Michel Guyot est là, je l’ai vu tout à l’heure à la télévision, voilà, il est là, le maire de Saint-Germain-des-Fossés – ce que je crains, c’est que la gare nouvelle se termine, pour Vichy et pour Moulins, comme la situation actuelle à Saint-Germain-des-Fossés, c’est-à-dire que dans un premier temps, au lieu de 13 dessertes directement en gare de Vichy et de Moulins, nous aurons 6 dessertes en gare et les 4, il faudra aller du côté de Varennes-sur-Allier. Dans un deuxième temps, ce sera 5 et 5, puis 4 et 6... Je sais comment cela se termine. Un jour ou l’autre, les gares de Moulins et de Vichy risquent de connaître le même sort que la gare de Saint-Germain-des-Fossés.

Nous sommes bien placés ici, pour avoir arrêté les trains sur l’histoire du Paris-Clermont et exigé le maintien des trains à Nevers, à Moulins, à Vichy et à Riom et nous l’avons obtenu, nous sommes bien placés pour savoir que c’est un risque.

Alors, pour toutes ces raisons, plus la raison de l’unité à laquelle je faisais allusion tout à l’heure et qui est fondamentale, pour toutes ces raisons, je serai comme le président du Conseil général, qui d’ailleurs a demandé des études et je les attends avec impatience, notamment sur la gare nouvelle, je pense aujourd’hui qu’il ne faut rien exclure, qu’il faut discuter entre nous, que peut-être, la solution finale, ce sera une solution différente des autres mais peut-être pas obligatoirement l’idéal que veulent les uns ou les autres Je veux terminer comme j’ai commencé, en faisant un appel à la responsabilité.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Je voudrais conclure cette rencontre en vous félicitant pour le nombre de participants. C’est vrai que les collectivités locales, les élus ont fortement mobilisé pour ces réunions, notamment celle-ci, et nous en voyons tout le bénéfice.

Je voudrais évoquer un point que je n’ai pas signalé tout à l’heure dans mon propos, concernant le calendrier. Je rappelle que ce débat public sera clos fin janvier, que nous aurons deux mois pour en faire un compte rendu fidèle au débat, à tout ce que nous aurons entendu, une image fidèle. Cela nous amène fin mars. Ensuite, RFF, le maître d’ouvrage, aura trois mois pour prendre une décision, c’est-à-dire au plus tard fin juin, cette décision étant : je continue ou pas le projet, si je continue, sous quelle forme, en intégrant quelles évolutions. Donc, vers fin juin.

Je voudrais aussi souligner que la diversité des opinions, c’est aussi la richesse du débat public. Je trouve donc très appréciable que tous les points de vue s’expriment. Nous sommes bien là pour les entendre. Si nous, ensuite, dans notre compte rendu, nous voulons donner un peu de sens à ce débat public, il vaut mieux qu’il y ait eu de la diversité dans l’expression qui a été formulée au cours de ce débat.

Je rappelle ce que je dis souvent aussi, un débat public n’est pas un sondage, ce n’est pas un référendum. Nous ne sortirons pas avec « X % des participants disent que ». Ce n’est pas cela. Par contre, il est évident que si, massivement, l’opinion s’exprime concernant la volonté d’avoir ce projet, pour ne citer que cet exemple, bien évidemment que nous le dirons.

Enfin, diversité des opinions, merci à ceux qui l’expriment, aussi, et qui contribuent à la richesse de ce débat public.

Merci à tous et nous avons une réunion à Roanne, demain, pour ceux qui ont envie. Je sais qu’il y aura au moins une personne ici présente demain !

(Applaudissements)