

7^e réunion publique du **débat public** sur le projet de **LGV POCL** **JEUDI 3 NOVEMBRE 2011, à BOURGES**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions. La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 7^e réunion publique du débat, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a duré un peu plus de 3 heures, a rassemblé près de 500 personnes, dans une salle comble, le 3 novembre à Bourges.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. En réponse à de nouvelles questions sur ce thème, **RFF précise que le raccordement de POCL avec POLT est prévu dans tous les scénarios.** RFF prend acte que de nombreuses interventions concernent le barreau Limoges-Poitiers et la prise en compte de la ligne POLT dans le projet POCL ; ces questions seront transmises au niveau de l'Etat.
2. **Le développement industriel de la région de Bourges serait favorisé par POCL,** estiment les acteurs économiques locaux. L'industrie aéronautique et celle de l'armement sont freinées, disent-ils, par l'insuffisance des infrastructures de communication.
3. **L'alternative à POCL que serait la « modernisation des lignes existantes »** est à nouveau évoquée. RFF répond qu'elle a été étudiée, mais ne répondrait à aucun des objectifs du projet et précise que la rénovation du réseau existant reste sa priorité principale, en particulier en termes d'investissements.
4. Plusieurs interventions concernent **l'intérêt pour POCL d'intégrer la problématique des liaisons ferroviaires est/ouest.** RFF rappelle que POCL apporte des « bénéfices » sur cet axe, notamment en termes de temps de parcours.
5. **Les impacts environnementaux du projet POCL sont évoqués.** Des élus et représentants d'associations de protection de l'environnement estiment que POCL privilégie le gain de temps pour des raisons économiques, au détriment de zones fragiles comme la Sologne, le Sancerrois, la forêt de Tronçais. Concernant cette dernière, RFF répond que seul le scénario Ouest-Sud l'impacterait.
6. D'autres enjeux sont évoqués, comme **l'intérêt ou non de gares nouvelles, l'amélioration des communications comme remède au « désert médical », la question de la propriété rurale ;** des questions sont posées sur **« le bien fondé du toujours plus vite »** ferroviaire, **« l'objectivité » des études de RFF et l'accessibilité au public des réunions du débat.** Ce à quoi, le président de la CPDP répond que toutes les réunions publiques sont très largement annoncées et que tous ceux qui le souhaitent peuvent y participer.

Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard**, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de LGV POCL, ouvre la réunion et donne la parole au maire de Bourges pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Serge Lepeltier**, maire de Bourges estime que le projet sera une décision aussi importante pour Bourges que celle de Napoléon III d'installer ici une industrie d'armement. POCL nous apportera un lien avec tous les pôles de développement français. Car, pour avoir 2 % de croissance, il faut 4 % de développement des échanges. La mobilité est la première des libertés. Si on limite nos échanges par rapport à ceux des autres régions, ce sera l'asphyxie de nos territoires.

L'arrivée du train au XIX^e siècle a fait évoluer la qualité de vie. Mais les échanges doivent aussi être respectueux de l'environnement. Or, le TGV, c'est plus de mobilité, avec moins d'émission de gaz à effet de serre.

Le maire de Bourges termine son mot d'accueil en déclarant : « Je voudrais rappeler, avant l'ouverture des échanges de ce soir, que c'est par l'union que le pari que représente ce projet sera gagné ! »

. **Michel Gaillard** présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il rappelle que la « **première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques** ». Elles sont des moments privilégiés pour échanger des arguments. Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le **site Internet** du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Desservir le centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Thomas Allary**, directeur du projet POCL (RFF), présente aux participants le projet porté au débat public par Réseau ferré de France (*le diaporama utilisé en support de sa présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il rappelle que le projet repose sur deux "piliers" :

- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire ;
- répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon : son trafic très important, de près de 40 millions de voyageurs, devrait encore augmenter jusqu'à atteindre un point critique en 2025. Son exploitation devient de plus en plus difficile, compte tenu de ce trafic, avec des retards de plus en plus importants.

A terme, RFF n'a donc d'autre choix que de doubler la ligne entre Paris et Lyon.

POCL réunit ces deux enjeux en un seul projet, qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement. Le ministre des Transports a fixé à RFF 4 objectifs :

- relier Orléans au réseau à grande vitesse,
- assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du « Grand Centre »,
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

Les bénéfices attendus, dit Thomas Allary, répondent aux enjeux du projet, qui devrait permettre en particulier :

- des gains de temps dans tous les scénarios, des métropoles régionales vers Paris et Lyon,
- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet,
- des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier sur l'axe Nantes-Lyon.
- un gain de régularité, pour les deux LGV, sur l'axe Paris-Lyon lié à la désaturation de la ligne à grande vitesse historique.

Compte tenu de l'importance du projet, du nombre de zones sensibles dans les cinq Régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, explique le directeur du projet POCL, ne pourra éviter toutes les zones environnementales sensibles.

Que peut-on attendre de la LGV POCL ?

Une LGV, dit le directeur du projet de RFF, n'apporte pas, en soi, un gain en termes d'aménagement du territoire pour les régions traversées. C'est un support pour des politiques de développement territorial. Les potentiels de chaque zone et l'apport que représenterait le passage de la LGV ont été recensés. Le résultat montre que le projet est, globalement, un levier fort pour ces politiques locales.

. **Thomas Allary** explique les méthodes de calcul de la valeur **socio-économique** créée par la réalisation du projet. Le résultat est positif dans tous les cas, même s'il est contrasté selon les scénarios.

Le gain de voyageurs permis par le projet est de 5,1 à 6,5 millions de voyageurs par an, selon les scénarios. Les "bénéfices" attendus sont à mettre en relation avec le coût du projet, qui est de 12,2 à 14 milliards d'euros.

RFF, comme le prévoit la loi, ne pourra investir dans la réalisation du projet qu'en proportion des recettes futures et donc du nombre de voyageurs nouveaux générés par POCL, les recettes de RFF provenant des péages qui lui sont payés par l'opérateur ferroviaire, la SNCF et ses futurs concurrents. Le financement du projet devra donc aussi faire appel aux collectivités publiques, c'est-à-dire au contribuable.

. **Thomas Allary** souligne ensuite que POCL est l'occasion d'amplifier des dynamiques déjà à l'œuvre, comme l'essor des nouvelles technologies.

Il précise que, au plan environnemental, le Pays-Fort, entre Sologne et Sancerrois, est évité dans tous les scénarios

. **Liliane Pautrot**, membre de la CPDP, anime le débat. Elle rappelle les règles du débat et la nécessité pour chaque intervenant de respecter le temps de parole fixé - 3 minutes -, afin que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer.

Intégrer la réflexion sur la ligne POLT au débat public POCL ?

. **Michel Caniaux**, délégué général de l'association Altro, déclare « qu'à ce stade de la réflexion, le scénario Est est quasiment abandonné ». Le scénario Médian, dit-il, possède des qualités mais ne permet pas une bonne irrigation de l'Auvergne et du Centre. Michel

Caniaux s'interroge, en particulier, sur la possibilité qu'un opérateur ferroviaire accepte de perdre, sur un trajet Paris-Lyon, 15 minutes pour desservir Orléans et Bourges. Or, dit-il, RFF a rappelé que ce sont les opérateurs qui décideront des dessertes, en fonction des trafics attendus. Donc, ajoute-t-il, si l'on écarte aussi le scénario Médian, il ne reste que les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Il conclut en expliquant qu'avec le scénario Ouest-Sud, « Bourges obtiendrait 60 % de dessertes supplémentaires ».

. **André Thépin**, « particulier », membre du collectif citoyen contre la LGV Limoges-Poitiers et pour le POLT, explique que depuis le 5 octobre, date de la première réunion publique du débat POCL, la demande d'intégrer la réflexion sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) au débat public POCL n'a pas été suffisamment prise au sérieux. Or, dit-il, la prise en compte des voyageurs de POLT améliorerait la rentabilité de POCL, notamment parce que RFF pourrait, du fait de cette intégration, récupérer des moyens financiers liés à l'entretien de la ligne POLT. Il poursuit sur la nécessité, à ce stade du débat, de se prononcer tant sur les tracés que sur tout ce qui peut améliorer l'offre de vitesse sur le territoire concerné. Selon lui, le dossier du maître d'ouvrage est incomplet, puisque qu'il n'intègre pas les données concernant la ligne POLT.

. **Thomas Allary** rappelle que, dans le calendrier fixé par la loi Grenelle, Poitiers - Limoges doit être réalisé avant 2020. POCL, ajoute-t-il, est, lui, dans la deuxième liste du Grenelle et, à ce titre, doit être engagé après 2020. A ce moment-là, POLT et la ligne nouvelle Poitiers-Limoges existeraient donc déjà.

Il confirme que RFF a bien pris note des nombreuses interventions concernant le barreau Poitiers-Limoges et la ligne POLT depuis le début du débat public, mais rappelle que l'action de RFF s'inscrit dans le cadre de la loi. RFF ne peut donc que faire remonter l'information sur ces demandes au niveau de l'Etat.

RFF : les objectifs de POCL ont été fixés par l'Etat sans hiérarchie

. **Philippe Bensac**, président de l'Association Bourges TGV, rappelle que son association créée il y a 15 ans, a toujours été en faveur des liaisons « de transit ». Selon lui, pour garantir un bon équilibre, en termes de raccordement et de fonctionnalités, entre l'Indre, le Cher, la Nièvre et l'Allier, seule la solution d'une gare nouvelle à Bourges semble pertinente. Il évoque le tracé Médian qui, selon lui, présente l'inconvénient majeur de traverser le Pays-Fort. Il souligne la nécessité de ne pas transformer Bourges en « cul-de-sac » de la LGV.

. **Muriel Cheradame**, adjointe au maire d'Orléans, vice-présidente de l'Agglomération Orléans Val de Loire, explique que les 4 objectifs fixés par l'Etat à POCL sont hiérarchisés. Selon elle, RFF y ajoute, de son propre chef, la réduction du temps de transport entre Lyon et Paris « au-delà de ce qu'a défini le législateur » et sans que cela présente un atout pour l'aménagement du territoire. Elle évoque ensuite le fait que les scénarios Est et Médian ne respectent pas les règles du Grenelle de l'environnement et cela, « pour gagner 10 minutes sur le trajet Paris-Lyon ». Elle conclut que le gain de temps et la rentabilité ne doivent pas éclipser l'aménagement des territoires et que c'est pour cette raison qu'Orléans est favorable aux scénarios Ouest et Ouest-Sud.

. **Denis Durand**, maire de Bengy-sur-Craon (Cher) et président du Comité de défense et de modernisation de la ligne Lyon-Bourges-Nantes, explique qu'il s'est battu depuis 15 ans pour obtenir l'électrification de lignes qui n'en disposaient pas. Il souhaite maintenant

l'électrification du « tronçon manquant » entre Saint-Germain-des-Fossés et Saint-Germain-aux-Monts-d'Or. Il ajoute que l'interconnexion nord-sud / est-ouest est fondamentale pour un meilleur aménagement du territoire. Il faut pour cela, dit-il, que la nouvelle gare de Bourges ou Nevers soit située sur l'axe de la liaison Lyon-Nantes, et qu'elle ne soit pas une « gare à betteraves », située en pleine campagne.

. **Thomas Allary** explique qu'à ce stade, il est trop tôt pour se prononcer sur la question des gares nouvelles. Il faut d'abord entendre les positions de chacun. S'il y avait une gare nouvelle, elle serait effectivement située à l'intersection avec le réseau existant. Il explique que considérer les dessertes, dans le scénario Médian, de Bourges et Orléans comme des « cul-de-sac » est un contre-sens : Orléans n'est pas desservi en « cul-de-sac » car le TGV ne s'arrêterait pas à Orléans. De même pour Bourges, Le TGV continuerait sur Châteauroux puis Montluçon.

Il précise que les objectifs fixés par l'Etat ne sont pas « hiérarchisés » par RFF : le projet vise à atteindre les 4 objectifs, sans hiérarchie.

Il ajoute que si RFF dit que les scénarios Médian et Est apportent un gain de temps de 10 minutes, c'est un constat, pas un objectif.

RFF, précise-t-il, n'oppose pas « rentabilité » et « aménagement du territoire » et d'abord parce que « par définition, ce projet n'est pas 'rentable', c'est un projet de service public ». Et c'est parce que le projet n'est pas, en lui-même 'rentable', que des contributions des collectivités publiques seront nécessaires.

« La rénovation du réseau existant reste la priorité de RFF »

. **Françoise Jupeau-Requillard**, présidente des Sancerrois de Paris, pose une première question sur l'environnement et sur la forêt de Tronçais en particulier. Elle estime que POCL lui fait courir un risque important. Sa deuxième question porte sur les temps de trajet. Elle veut savoir sur quelle base les temps de trajet ont été calculés. Le premier TGV datant de 1981 et le projet actuel devant être réalisé en 2020, elle espère que RFF a fait des prévisions pour 2020 qui ne reposent pas sur les critères de 1981... Enfin, elle pose une troisième question sur les conséquences qu'aurait la LGV sur les « petites lignes » actuelles et espère que leur disparition ne créera pas un manque.

. **Gaëtan Gorce**, maire de La Charité-sur-Loire, comprend la passion qui peut animer le débat. Mais, dit-il, « il ne faut pas dénigrer tel ou tel scénario, mais plutôt chercher celui qui fait consensus ». POCL mérite, selon lui, d'être considéré comme un projet qui apporte des solutions réelles, pour lequel il faut rechercher le scénario qui permet le plus de développement pour les territoires.

A cet égard, fait-il remarquer, la solution la plus favorable pour La Charité serait le tracé Est qui traverserait directement la Nièvre, mais il se refuse à prôner une solution qui laisserait à l'écart les territoires du Centre.

. **Alain Brunaud**, président de la Chambre de commerce du Cher, réaffirme la conviction des entreprises du Cher que ce territoire dispose d'un gros potentiel économique, à condition que la LGV soit réalisée. En effet, le tissu industriel existant, marqué en particulier par les industries de l'armement et de l'aéronautique, pourrait, s'il était demain à une heure de Paris, accueillir de nouvelles activités.

. **Thomas Allary** précise que seul le scénario Ouest-Sud impacte la forêt de Tronçais. S'il voulait l'éviter, ajoute-t-il, la vallée du Cher ou la Champagne Berrichonne seraient touchées, ce qui, selon les études de RFF, aurait un impact environnemental plus fort encore. Répondant à une question sur les temps de parcours, il précise qu'ils sont « théoriques » et ont été calculés, pour avoir des données comparables entre scénarios, sans arrêts. Pour répondre aux intervenants qui souhaiteraient qu'une « préférence » soit donnée à la modernisation du réseau existant, Thomas Allary rappelle que RFF a « deux missions ». La première est l'entretien et la rénovation du réseau existant. La deuxième est le développement de nouvelles lignes. Sur 3 milliards investis chaque année par RFF, dit-il, 2 vont à la rénovation du réseau existant et 1 aux lignes nouvelles.

POCL permettrait d'accélérer l'industrialisation de la région de Bourges

. **Pierre Kaluzny**, président de l'Association de protection du confluent de la Loire et de l'Allier et de ses environs, déclare que la grande vitesse est « superflue ». La présentation de RFF lui paraît partielle et les impacts négatifs, notamment sur l'environnement, lui semblent sous-évalués. Il doute également de la « saturation » de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, citant l'exemple du Japon, où, selon lui, 4 fois plus de voyageurs circulent sur une LGV.

Il considère que la modernisation des lignes classiques comme alternative à POCL, a été trop vite éliminée. Une étude plus complète, dit-il, aurait dû être réalisée. En effet, dit-il, les TGV peuvent rouler sur des lignes classiques rénovées. D'autre part, estime-t-il, il n'y a pas de relation mécanique entre les grandes infrastructures de transport et l'aménagement du territoire, au contraire, selon lui, les LGV accentueraient la polarisation des activités économiques.

Tous ces arguments lui font conclure - et il termine par une citation qu'il attribue au président de la SNCF, Guillaume Pépy - : « Le TGV est formidable, mais mieux vaut arrêter d'en faire une religion. »

. Le **colonel Laurent Rataud**, commandant la base aérienne 702 et la base de Défense de Bourges-Avord, explique que le site militaire est le premier employeur du département, avec 2 400 personnes qui y travaillent. Cette base aérienne, dit-il, a besoin du TGV pour accélérer son désenclavement. En effet, la base est ralentie dans son développement à cause de l'absence d'infrastructures de communication efficaces, ce qui rend malaisé les échanges avec d'autres sites militaires et ne facilite pas les nouvelles embauches ou les évolutions de carrière, puisque cet « enclavement » rebute ceux dont les conjoints travaillent ailleurs. Le colonel Rataud conclut que la base aérienne 702 privilégie les scénarios Ouest-Sud et Ouest, avec l'option d'une gare nouvelle au sud de Bourges.

. **Michelle Rivet**, vice-président de la Région Centre, chargée du développement rural, pose la question de la pertinence du projet POCL. Sa première interrogation porte sur son coût. On prétend, dit-elle, que la région sera appelée à contribuer au financement, mais - dit-elle - cela n'a jamais été acté par un vote. Pour ce qui est de la contribution du projet à l'aménagement du territoire, elle relève surtout des effets négatifs en termes environnemental. Ce sera, dit-elle, soit la Sologne soit Sancerre qui seront touchés ; des fermes seront démantelées. Elle relève le fait que si le TGV est censé améliorer les trajets vers Montluçon-Bourges, sur des lignes comme Montluçon-Vierzon, il y a déjà deux fois moins de trains. En outre, dit-elle, des axes comme Genève-Nantes devraient être mieux exploités.

. **Thomas Allary** rappelle que, au débat public, RFF présente l'état de ses réflexions par rapport aux objectifs fixés dans le cadre de la loi. Une étude est à disposition du public sur le site de la CPDP (www.debatpublic-lgv-pocl.org), qui expose les différents scénarios envisageables de rénovation du réseau existant.

Le scénario le plus volontariste d'amélioration du réseau existant nécessite 7 milliards d'euros d'investissement, mais sans atteindre aucun des objectifs fixés au projet POCL. Et, il faut entre 15 et 20 ans, selon les différentes hypothèses, pour compenser les émissions de gaz à effet de serre générés par cette modernisation. Or, entre 14 et 21 ans après la mise en service de la ligne à grande vitesse, il y a des réductions d'émissions de gaz à effet de serre beaucoup plus importantes.

Le raccordement POLT-POCL est prévu dans tous les scénarios de POCL

. **Pierre Trosvin**, « citoyen » de Bourges, pense que le 'TGV Centre' est un atout pour l'avenir, s'il contribue à une politique volontariste d'aménagement du territoire. Il explique ensuite que l'axe transversal Nantes-Bourges-Lyon est aussi important que l'axe radial Paris-Bourges-Toulouse. C'est pour cela, selon lui, qu'il serait intéressant de réfléchir à l'apport au projet POCL que pourrait constituer la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Les principaux aéroports seraient desservis et l'espace européen ouvert aux régions du Centre.

. **Didier Thillet**, président de l'Association TGV Berry Limousin Midi-Pyrénées, pense que Châteauroux doit être raccordé à la ligne POCL. Limoges serait alors à 2 heures de Paris. Il explique qu'un spécialiste du bureau d'études Systra a montré que le barreau Poitiers-Limoges ferait dépenser 2 milliards d'euros « pour rien ». Il ajoute que « tout le monde le sait depuis 2006 ». Le meilleur moyen, dit-il, de mettre Limoges à 2 heures de Paris est de « passer par le Centre ». Il faut, dit-il, utiliser le scénario Ouest-Sud « pour que tout le monde soit bien servi ». La SNCF, dit-il, a besoin de voyageurs pour rentabiliser ses trains. Or, explique-t-il, le seul moyen de faire venir un nombre important de voyageurs est de faire passer la ligne au sud de Bourges.

. **Mounire Lyame**, attaché parlementaire du député du Cher Jean-Claude Sandrier, représentant de l'association Urgence ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, souhaite que le barreau Poitiers-Limoges ne se fasse pas. Cela ferait, dit-il, 1 million de voyageurs en plus pour POCL. Il ajoute qu'il faut aussi rapprocher l'arc Atlantique de la vallée du Rhône. Avec un bon raccordement entre POCL, POLT et Nantes-Lyon, dit-il, on aura « un bon report modal ».

. **Thomas Allary** rappelle que le projet Poitiers-Limoges est inscrit dans la loi et que sa réalisation est prévue avant 2020. Poitiers-Limoges, dit-il, c'est un objectif d'ouverture du Limousin vers la façade Atlantique. Ce n'est pas du tout le même objectif que le projet POCL. Le directeur du projet de RFF indique qu'il a bien pris en compte le fait que cette question est très souvent évoquée ; il rappelle aussi qu'elle n'est qu'indirectement liée au débat POCL. Quant au raccordement POLT-POCL, explique-t-il, « il est prévu dans tous les scénarios ». C'est ainsi, par exemple, que Châteauroux serait relié à POLT grâce au projet POCL.

La "gare nouvelle" de Bourges suscite des interrogations

. **François Bonneau**, président de la Région Centre, explique qu'il ne faut pas opposer le long terme à l'immédiat. Une zone blanche, vide d'infrastructures ferroviaires, a été laissée au centre de la France et elle inclut l'Indre, Châteauroux, le Loiret, Orléans...

C'est pourquoi, dit-il, la région Centre tient à ce que les décisions prises le soient dans le sens d'une réparation du passé. Mais, le président de la Région Centre comprend qu'il convienne de rechercher les solutions qui répondront non seulement aux besoins du Centre, mais aussi à ceux de la Nièvre, par exemple. C'est pourquoi, termine-t-il, la région Centre a pris position en faveur des scénarios Ouest et Ouest-Sud.

. **Alain Rafesthain**, président du Conseil général du Cher, rappelle qu'il y a, au sein du conseil général, unanimité en faveur de POCL et qu'une telle opportunité ne peut être ignorée. Les temps de trajet, dit-il, ne sont pas la seule amélioration offerte par POCL, car le projet s'intègre aussi à un réseau de LGV européen. C'est pourquoi, il faut discuter les uns avec les autres pour que tous les territoires concernés soient « gagnants ».

Il explique que la ville de Bourges et le conseil général ont cofinancé une étude pour déterminer quelle serait la meilleure localisation pour une gare nouvelle. S'il y a une gare nouvelle dans le Cher, dit-il, il va falloir imaginer les réseaux routiers qui permettront d'y accéder.

. **Jacques Rollin**, « usager », « contribuable » et « électeur » en Rhône-Alpes, explique que tous les tracés sont intéressants sur le plan technique, mais que Est et Médian ne servent pas toutes les régions du "cœur de France". Il précise ensuite que le scénario Ouest-Sud désenclave Montluçon vers Paris, Lyon et l'Atlantique par une « transversalité judicieuse ». Ce tracé, dit-il, est comparable à la route Centre-Europe Atlantique (RCEA). La voie ferrée Centre-Europe Atlantique, serait un projet très intéressant, et permettrait, de Nevers à Nantes, des vitesses intéressantes. Il conclut en expliquant que, dans tous les cas de figure, Bourges doit comporter, sur le tracé Ouest ou Ouest-Sud, une desserte en crochet, de façon à ce que les temps de parcours vers Nevers et Orléans soient réduits et puissent satisfaire tout le monde.

. **Irène Félix**, vice-présidente du Conseil général du Cher et conseillère générale de Bourges, rappelle que le débat ne se limite pas à la question des temps de parcours entre les villes du Centre et Paris et qu'il est tout aussi important de savoir comment atteindre Lyon et l'ouest.

Pour ce qui concerne la desserte des villes, elle estime qu'il faudrait une étude approfondie de l'amélioration des accès aux gares existantes et aux gares « nouvelles ».

. **Thomas Allary** précise que dans les études, les éventuelles routes qui permettraient d'accéder aux gares nouvelles ne sont pas encore prises en compte.

RFF : POCL présente aussi un intérêt pour l'axe est-ouest entre Lyon et la façade Atlantique

. **Florent Sainte Fare Garnot**, maire de Nevers, rappelle que les villes de Bourges et Nevers ont une position commune. Il faut veiller, dit-il, à la recherche du possible et « avoir la lucidité de dire que certains tracés ne permettront pas d'accord politique ». Et, déclare-t-il, sans accord politique, « il n'y aura pas de TGV ». Les divisions politiques locales, explique-t-il, sont à l'origine du blocage de la LGV PACA.

Pour POCL, il y a, dit-il, deux tracés qui ne permettent pas d'accord, le tracé Est - pourtant favorable à Nevers mais inacceptable pour la région Auvergne - et Ouest-Sud, parce qu'il condamne Nevers et Moulins à vivre dans un « cul-de-sac » ferroviaire.

Dans ce contexte, la région Bourgogne pourrait ne pas trouver d'intérêt au projet. Il faut donc y réfléchir. Il rappelle aussi que le trajet « Clermont-Lyon doit être garanti dans d'excellentes conditions », que « Roanne a exprimé de manière très forte son désir d'avoir le TGV » et que « Bourges, Nevers, et Moulins doivent être bien reliés à Paris ».

Il en conclut que les scénarios Médian et Ouest, par Roanne, permettent d'établir cette plateforme d'accord politique, qui est, selon lui, indispensable.

. **Guillaume Bertrand**, « militant ferroviaire » à Limoges, n'oppose pas les projets entre eux. Il pense qu'ils peuvent être complémentaires. Mais, il estime que toutes les études sont trop « parisiennes-centrées ». La dimension transversale, qui est « ignorée » serait profitable à POCL. Les chiffres portant sur le financement, les effets « carbone », les potentialités de trafic pour la liaison Paris-Lyon-Marseille auraient été, selon lui, surévaluées. Or, dit-il, par exemple, le trajet Clermont-Lyon a plus de potentialités que Clermont-Centre-Paris. Il conclut sur le fait que prendre en compte l'axe Bordeaux-Lyon ancrerait le POCL « dans une dimension européenne qui pourrait amener de nouveaux financements ».

. **Sylvain Blanquet**, habitant de Bourges, explique que les études de RFF ne mettent pas assez en avant les potentialités est-ouest. Le barreau Poitiers-Limoges serait, pour lui, « inutile », contrairement à un barreau vers Tours, pour permettre aux Nantais d'aller skier facilement l'hiver. Les études, dit-il, ne prennent pas en compte les échanges province-province.

. **Thomas Allary** invite à consulter les études, qui sont toutes disponibles sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org. Toutes les destinations indiquées ont bien été prises en compte. Entre Lyon et Nantes, POCL offre un gain de temps de transport d'environ 15 minutes, qui est présenté dans les études.

Le principe de POCL, rappelle-t-il, repose sur deux piliers indissociables – desservir par la grande vitesse les villes du centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon –, donc on ne peut pas opposer les trajets Paris-Lyon et Paris-Clermont.

Il rappelle que, dans le passé, tous les projets ferroviaires Paris-Clermont ont échoué parce qu'on ne savait pas apporter un trafic voyageurs suffisant pour exploiter la ligne. L'intérêt de POCL, dit-il, est d'accumuler les avantages, en termes de trafic voyageurs, de ses deux « piliers », et c'est ainsi, précise-t-il, que le projet se justifie.

Une opportunité pour la région Centre de rattraper « ses rendez-vous manqués »

. **Alain Bussièrè**, premier vice-président du conseil général d'Auvergne, déclare qu'un consensus se dégage pour dire que la logique d'aménagement du territoire doit primer dans les réflexions sur le projet. Une ligne POCL qui ne passerait ni à Orléans, ni à Clermont, dit-il, se transformerait en une ligne Paris-Lyon.

Il répond au maire de Nevers que l'Auvergne est prête à accepter une gare au nord de Vichy, qui correspondrait à la grande plaque urbaine Clermont-Vichy. Il devrait être possible, estime-t-il, de raisonner de manière similaire pour satisfaire Nevers.

. **Alain Tanton**, président de l'agglomération de Bourges, souligne l'opportunité de POCL pour une agglomération comme Bourges. C'est, dit-il, un levier pour le développement du territoire. Historiquement, rappelle-t-il, toutes les activités ont eu tendance à s'installer le long des voies de communication. Il met en doute l'affirmation de RFF selon laquelle tous les scénarios remplissent les mêmes objectifs. Certains, dit-il, sont plus efficaces que d'autres. Les plus excentrés, dit-il, rendent difficile l'expression d'une volonté commune.

. **Jean-Louis Posté**, représentant de Nature Centre (France Nature Environnement), s'interroge sur le bien-fondé du « toujours plus vite ». Sur le plan environnemental, dit-il, la LGV consomme des espaces naturels ou agricoles. Se lancer dans de tels projets va à l'encontre de la sauvegarde de l'environnement. Par exemple, dit-il, traverser la Sologne ou la forêt d'Orléans constitue un risque très important. Il ajoute que la justification selon laquelle une LGV favoriserait l'aménagement du territoire est souvent un leurre. Grâce au TGV Est, dit-il, Reims est devenu la banlieue de Paris et le développement de la Lorraine n'a pas été favorisé par la « gare betterave » qu'on y a installée.

. **Christiane Leclerc**, de Bourges, explique que tout le monde est conscient qu'il faut, pour « réparer » ce qui n'a pas été fait depuis 30 ans, favoriser l'aménagement du territoire. Le TGV pourrait être le début de la solution, mais il faut analyser quels en seraient les impacts sur les milieux naturels et humains. Le scénario Ouest-Sud, bien qu'il ait un impact majeur sur l'environnement, notamment sur la Sologne et la forêt de Tronçais, semble faire l'unanimité... Elle souhaite donc l'organisation d'une réunion thématique pour que la population concernée par ces trajets puisse s'exprimer et exprime des doutes sur l'« ouverture » à tous du débat public.

. **Michel Gaillard** répond que les réunions thématiques évoquées sont déjà prévues, que les populations des territoires concernés sont invitées et informées, par tous les moyens possibles, à participer aux réunions publiques. Le débat, dit-il, est ouvert à tout le monde et tout le monde peut y participer.

. **Bernard Pozzoli**, vice-président du Conseil général de l'Allier, estime que pour son département, ce projet est capital. Depuis des décennies, dit-il, des régions ont été oubliées par les projets d'aménagement.

L'Allier, précise-t-il, avec Moulins, Vichy et Montluçon, veut arriver au consensus. L'ensemble des partenaires concernés, dit-il, doivent se mettre d'accord sur un tracé qui tienne compte du plus grand nombre d'enjeux.

Les lignes ferroviaires dans le "grand Centre", ajoute-t-il, ne sont pas dignes de notre époque, et on ne peut pas attendre 2025 pour améliorer les liaisons ferroviaires existantes. Evidemment, dit-il, le tracé Est n'est pas satisfaisant et le passage par Roanne est vital. Il insiste sur son attachement à la forêt de Tronçais.

Mais, conclut-il, on ne pourra pas demander « à des collectivités exsangues de financer l'aménagement du territoire qu'elles n'ont pas eu pendant des décennies ».

. **Pascal Blanc**, responsable qualité chez MBDA France, explique que la création d'une gare TGV à Bourges est une opportunité pour la région. La réduction des temps de transport apportera des nouveaux clients et aura des effets économiques positifs pour les entreprises. En particulier, la diminution des coûts des transports de marchandise aura un impact financier favorable pour les productions de la région. La politique de rapprochement des industries aéronautiques et de défense sera favorisée. Une LGV dans le Berry, dit-il, est un facteur indispensable du développement du territoire français.

. **Corinne Roecklin**, responsable environnement du projet POCL chez RFF, explique qu'il y aura deux réunions thématiques consacrées d'une part aux milieux naturels, à la faune et à la flore, d'autre parts aux risques d'impacts humains de la ligne que ce soit pour les riverains ou les agriculteurs.

Concernant les deux scénarios Ouest et Ouest-Sud qui traversent la Sologne, l'idée a été avancée de les « jumeler » avec des infrastructures routières existantes. Corinne Roecklin explique que, même si l'idée est intéressante, au plan technique, sa mise en oeuvre n'est pas toujours aisée : cette démarche peut se heurter, en particulier, à la topographie des sites, à des questions foncières et des obstacles environnementaux.

Une route et une LGV, dit-elle, ont des géométries très différentes et qu'il serait difficile de les « jumeler », au risque notamment de créer des « délaissés » importants (et donc des zones qui n'auraient plus d'usage) là où il faudrait les séparer.

« Dans l'intérêt général, les villes du Centre doivent adopter une position commune »

. **Nicolas Sansu**, maire de Vierzon, vice-président du Conseil général du Cher, explique que pour le Cher, la LGV est une chance. Mais cela n'implique pas, dit-il, d'attendre 2025 sans rien faire pour améliorer le réseau existant. Le scénario Est, dit-il, est abandonné par tout le monde. Entre le scénario Médian et le scénario Sud, il y a, souligne-t-il, le scénario Ouest, « qui est intéressant pour Bourges » (et ses activités industrielles), Vierzon (et son nœud de communication routière et autoroutière) et Châteauroux (et son aéroport).

. **Véronique Fénoil**, maire-adjoint de Bourges, présidente de l'association Berry Convergences, explique que la LGV est une chance historique pour la région Centre. Tous les scénarios, dit-elle, sont intéressants pour Bourges, en termes de temps de parcours. Elle comprend que les maires de Bourges, Nevers et Moulins se soient réunis pour adopter une position commune.

En tant que représentante de Berry-Convergence, elle estime que les tracés Sud et Ouest-Sud sont les seuls dont le Berry pourrait bénéficier. Elle ajoute qu'il est « très important que Châteauroux soit relié au POLT quoi qu'il arrive ».

. **Roselyne Duboin**, présidente du syndicat de la propriété rurale du Cher, rappelle que les tracés traverseront inévitablement des zones habitées et qu'il faudra le prendre en compte, même si on ne peut ignorer « le développement économique réel apporté par une LGV ». « Les nombreux rendez-vous que la Région a ratés » et l'activité économique (industrie, armement) rendent indispensable un arrêt du TGV à Bourges.

. **Le docteur Dominique Engalenc**, représentant du conseil départemental de l'ordre des médecins, attire l'attention sur les « zones de désertification médicale » dans le centre de la

France. On ne peut, dit-il, se plaindre du manque de médecins dans la région et ne rien faire pour favoriser leur venue.

. **Nicole Tabutin**, première adjointe au maire de Moulins, conseillère générale, veut partager un espoir de souhait de développement économique pour les territoires. A une réalité de développement économique doit s'appuyer une volonté politique de travailler ensemble. Il faut, dit-elle, rejeter les scénarios Est et Ouest-Sud et donner le choix entre Médian et Ouest.

. **Philippe Bel**, habitant d'Orléans, MEDEF Centre, syndicat des entreprises du Loiret, explique que les entreprises du Loiret sont solidaires de celles de l'Indre et du Cher. Les destins de Bourges et d'Orléans, dit-il, sont liés. Orléans, explique-t-il, ne peut se satisfaire du scénario Médian qui propose un raccordement de la ville à la LGV à plus de 50 kilomètres. Il faut trouver un consensus prenant en compte les réalités économiques des différents territoires. Pour lui, le barreau Limoges-Poitiers et le POLT sont en concurrence : il est dommage, dit-il, que RFF ne les prenne pas en compte ensemble, pour rechercher une solution optimale au niveau national.

. **Serge Lepeltier**, maire de Bourges, rappelle qu'il faut avant tout que le TGV se fasse. Deux conditions, dit-il, sont à prendre en considération. La première est que le tracé ne doit exclure aucun territoire, car la division aboutirait à la non-réalisation du TGV. La deuxième est la faisabilité financière. Le financement, avertit-il, sera, dans tous les cas, difficile à monter. C'est pourquoi, dit-il, le tracé Ouest-Sud, « qui exclut des territoires » est à rejeter et il faut préférer le scénario Ouest, avec le passage par Roanne. Ce projet, dit-il, peut faire consensus, et partant de là, favoriser l'unité politique qui permettra sa réalisation.

. **Rémy Pointereau**, sénateur du Cher et président de l'association TGV Grand Centre Auvergne rappelle le fondement de l'opportunité du projet : la survie des territoires du Centre. Aux indécis, dit-il, il faut demander « ce qu'ils diraient de nos prédécesseurs s'ils n'avaient pas décidé de faire venir le train ici, il y a un siècle ». Pour définir le projet, dit-il, il faudra prendre en compte tout à la fois des critères d'aménagement du territoire, la desserte des villes concernées, l'aspect environnemental et l'aspect financier.

. **Laurent Frodefond**, « citoyen », estime que le passage par Orléans et Bourges ne peut se faire qu'en « transit » sur la ligne et, en aucun cas, en « cul-de-sac ». Si, dit-il, la LGV arrive dans les centres névralgiques de villes, on crée quelque chose. En revanche, si la LGV n'offre que de « petites liaisons sans transit », comme Paris-Bourges, Paris-Orléans, Orléans-Lyon, Paris-Lyon, elle n'aura pas suffisamment d'intérêt.

. En réponse à un intervenant qui estimait que le débat public, pour se dérouler dans des conditions optimales, nécessiterait des études « plus complètes », **le président de la CPDP Michel Gaillard** rappelle, en conclusion de la réunion publique, que la CNDP décide d'organiser un débat public quand elle juge que la présentation du projet, dans le dossier du maître d'ouvrage, est « suffisamment complète ».

Il y a, dit-il, dans le dossier sur le projet POCL, largement matière à débattre pour décider, au terme du débat public, s'il y a lieu de poursuivre. Il précise que le débat public se situe « très en amont de la décision » et, pour s'ouvrir, ne peut attendre que toutes les études de détail soient réalisées. Le dossier POCL, les 4 objectifs fixés au projet par le ministre, permettent, dit-il, de poser la question de l'opportunité et d'en débattre. Nous sommes donc bien, conclut-il, dans le cadre du débat public, « tel qu'il a été fixé par la loi ».