



## Réunion publique d'**ouverture du débat public**

### **MARDI 4 OCTOBRE 2011, à CLERMONT FERRAND**

*Cette synthèse analytique des débats a été vérifiée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Ce n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://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 première réunion publique d'ouverture du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris / Orléans / Clermont Ferrand / Lyon a rassemblé **plus de 420 personnes** dans la salle du Polydome à Clermont-Ferrand.

#### **PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE**

##### **1) Le débat public est une « chance à saisir »**

. Il est de la responsabilité de chacun, disent la CPDP, les représentants de l'Etat et des élus, de prendre la parole et de participer.

##### **2) Le débat porte à la fois sur l'opportunité et sur tous les aspects du projet**

. Les réunions thématiques, précise la CPDP, permettront en outre d'approfondir plusieurs sujets (agriculture, environnement, économie, financement, etc.).

##### **3) Un projet inscrit dans la loi Grenelle 1, qui répond pour RFF à deux objectifs :**

- désaturer la LGV historique sur le trajet Paris-Lyon, en doublant la ligne,
- desservir, relier les territoires du « Grand Centre » (en s'appuyant sur le réseau existant).

##### **4) Les tracés ; une interrogation sur la prise en compte des bénéfices attendus dans les études de RFF**

. Les défenseurs des scénarios Ouest-Sud et Ouest estiment que les études de RFF en minorent le nombre de voyageurs et les bénéfices attendus. Ils considèrent que le tracé choisi induira aussi partiellement le projet de tracé du barreau Est/Ouest.

Le projet doit relier les villes moyennes du centre de la France entre elles, aux grandes métropoles (Paris, Lyon) mais aussi aux aéroports, au Sud-Est, aux réseaux européens.

Dans ce contexte, les calculs de RFF n'obéissent-ils pas à une logique trop centralisatrice ?

. RFF indique que les études répondent à une méthodologie éprouvée (qui est la même pour tous les projets et dans le cas de POCL pour tous les scénarios). Une partie importante des nouveaux voyageurs sur la ligne POCL effectuera le trajet Paris-Lyon.

##### **5) Une « stratégie d'alliance » autour du passage par Roanne**

. Plusieurs élus proposent « une stratégie d'alliance entre régions et territoires » autour de la variante Roanne qui « permet à Clermont une bonne liaison avec Paris et avec Lyon, sans exclure la Bourgogne ».

##### **6) Pourquoi pas une modernisation des lignes existantes ?**

. RFF souligne qu'il s'agit de relier le maximum de villes avec un seul projet. Avec POCL, le maître d'ouvrage a imaginé comment étoffer le réseau à grande vitesse en l'inscrivant dans le réseau existant, qui doit être pris en compte en permanence.

##### **7) Relier les gares existantes**

. RFF indique que les gares existantes seront privilégiées et que si des gares nouvelles sont créées, ce sera parce qu'elles apportent un avantage, par exemple un positionnement à l'intersection du réseau TER existant.

##### **8) Le financement du projet : les interrogations qu'il suscite**

. RFF précise que plus il y aura de voyageurs sur POCL, plus sa participation au financement sera élevée.



## Ouverture et accueil des participants

**MICHEL GAILLARD**, président de la Commission particulière, ouvre la réunion.

Il donne la parole au maire de Clermont-Ferrand, **SERGE GODARD** qui souligne que « jamais un projet de LGV qui concerne l'Auvergne et sa capitale n'avait franchi l'étape cruciale d'un débat ». « Notre responsabilité est de prendre la parole pour exprimer notre point de vue. J'invite donc **tous les citoyens à se mobiliser** et à nourrir le débat. »

## Le débat public : pourquoi, quand, comment ?

**MICHEL GAILLARD** rappelle que le débat public intervient **toujours en amont** de la décision de réaliser un projet. Il porte à la fois **sur l'opportunité et les objectifs du projet**.

Les **principes** du débat sont au nombre de quatre : ouverture à tous, transparence, équivalence des participants, argumentation des avis.

Le président présente les membres de la commission particulière, **neutre et indépendante**. Il explique le rôle du **maître d'ouvrage** dans le débat : il répond aux questions du public.

Il ajoute que ce débat « POCL » est le **plus important**, par l'ampleur du territoire concerné et le montant de l'investissement projeté, qui soit intervenu depuis que le débat public existe (en exceptant le débat public sur le « Grand Paris »).

Parmi les **supports** de communication et d'expression conçus par la commission particulière, les **réunions publiques sont au cœur du dispositif**. Le **site Internet** est un outil important pour permettre à tous de s'informer, de participer au débat. Des **cahiers d'acteurs** peuvent être rédigés par des personnes morales. Ils seront diffusés par la Commission.

(Le diaporama utilisé comme support de présentation par la CPDP est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)).

## « Le temps du choix viendra plus tard, éclairé par le débat »

**FRANCIS LAMY**, préfet de la Région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme, rappelle que **l'Etat ne prendra pas parti sur les scénarios : le temps du choix viendra plus tard et il sera éclairé par le débat public**.

Il souhaite délivrer **trois messages** : « Mobilisez-vous pour le débat public ; soyez en mesure de participer au débat et d'y apporter une contribution en étant le plus éclairés possible ; il est normal que des différences s'expriment, mais **il faudra, à l'heure du choix, être le plus unis possible**. »

## Sur quoi porte le débat public ?

**THIERRY JACCAUD**, rédacteur en chef de la revue *L'Ecologiste*, demande si le débat **portera bien sur l'opportunité** du projet. L'organisation du débat, telle qu'elle est choisie en ce moment, le permet-elle réellement ?

**MICHEL GAILLARD** répond que le débat public porte **sur tous les aspects du dossier**. Les



réunions thématiques permettront de débattre de façon plus approfondie de telle ou telle « facette » du projet, « mais les réunions comme celle-ci, notamment les réunions de proximité, doivent permettre d’aborder tous les sujets. »

Enfin, **la prise de parole est libre** dans un débat public et elle ne sera pas limitée.

### Relier Paris-Lyon en desservant les territoires du « Grand Centre »

**HUBERT DU MESNIL**, président-directeur général de Réseau Ferré de France (RFF), souligne que RFF présentera **l’état actuel de ses réflexions** sur le projet. Nous venons, dit-il, livrer au débat public ce que nous avons imaginé comme pistes de solutions pour répondre à la mission qui nous a été fixée par l’Etat : élaborer des propositions d’aménagement d’une ligne permettant de relier Paris et Lyon en desservant les territoires du “Grand Centre” de la France.

Ce projet n’est pas tout à fait comme les autres. **Nous avons déjà**, rappelle-t-il, **une ligne entre Paris et Lyon, dont nous pensons qu’elle va arriver un jour à saturation, et nous avons imaginé comment étoffer le réseau à grande vitesse en l’inscrivant totalement dans le réseau existant** qui doit être pris en compte en permanence dans tout projet d’aménagement ferroviaire. Hubert du Mesnil insiste sur le fait que RFF est en position d’écoute.

**THOMAS ALLARY**, directeur du projet POCL, présente le dossier du maître d’ouvrage (*le diaporama utilisé par RFF en support de sa présentation est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)*).

Il a rappelé aussi que le projet repose sur **deux piliers : desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire et répondre à un enjeu de capacité sur la ligne Paris-Lyon**. POCL réunit ces deux enjeux en un seul projet. Le débat public apportera, enfin, à RFF « **le retour du public** » sur les solutions présentées.

### Les études de RFF minorent-elles les bénéfices attendus sur les tracés Ouest et Ouest-Sud ?

**BERTRAND SALVAT**, secrétaire général d’ALTRO, estime que **le tracé Ouest-Sud** rend « le plus grand nombre de services au plus grand nombre » ; le document de RFF est trop modeste quand à la clientèle attendue, tant de Clermont vers Paris que vers Lyon. Quant au **coût** du projet, « pourquoi réserver les critiques au rail qui est 30 % moins cher » que la route ? Enfin, dit-il, RFF **minore les effets induits pour le tracé Ouest-Sud** en oubliant le **futur barreau Est-Ouest**, pourtant inscrit dans la loi Grenelle parmi les projets à réaliser après 2020.

**THOMAS ALLARY** confirme que tous les scénarios permettent de relier Clermont à Lyon dans des temps de parcours évalués aujourd’hui entre 1h15 et 1h20 (dans les variantes qui passent par Roanne). L’ambition de POCL est donc de favoriser un report modal.

Les **études socioéconomiques** répondent à une **méthodologie éprouvée**, énoncée dans des circulaires ministérielles et identique pour tous les projets. Elles **prennent en compte**



**le réseau qui sera construit à la date mise en service de POCL.** Le barreau Est/Ouest le sera, lui, dans un délai qui est au-delà du projet.

**FREDERIC ANGLADE**, président de la société Adisseo, à Montluçon, ne comprend pas que le **scénario qui raccorde le moins de villes en Auvergne puisse être celui qui attire le plus de voyageurs**. Quelles hypothèses de croissance des villes d’Auvergne RFF prend-t-il en compte ?

**THOMAS ALLARY** précise que **les gains socioéconomiques liés à la desserte du Centre sont quasi équivalents selon les scénarios**.

**Les gains liés au doublement de Paris-Lyon, diffèrent selon les scénarios** : le temps de parcours sur les scénarios Est et Médian est inférieur de 10 minutes ; ce qui se valorise sur les trajets Paris-Lyon et Paris-Marseille.

### Relier les villes moyennes entre elles, aux métropoles, aux aéroports

**JEAN-BERNARD DEVERNOIS**, président de la CCI du Pays Roannais et vice-président de l’association consulaire pour la LGV POCL, souligne que les entreprises défendent l’accès de l’Auvergne à la grande vitesse. Mais, à la condition que **l’environnement** soit préservé au maximum, que la liaison soit **autant améliorée avec Lyon qu’avec Paris**, que les villes moyennes soient reliées à Paris et Lyon ; que la région soit reliée aux **3 plates-formes aéroportuaires** de Roissy, Lyon/ Saint-Exupéry et Orly ; que le projet trouve **un équilibre financier** grâce à des **temps de parcours suffisamment inférieurs à ceux de la LN1** pour attirer le maximum de passagers et développer les liaisons avec le Sud-Est.

**PIERRE PASCALON**, ancien parlementaire, propose que l’on reprenne l’analyse de ce projet en y intégrant **des barreaux Ouest-Est et Nord-Sud « trans-Massif Central »**.

### La possibilité d’affecter des sillons au fret pour encourager le report modal ?

**GERARD LENOIR**, au nom de la CFDT, se réjouit du doublement de la ligne Paris-Lyon à la condition qu’il y ait consensus pour le meilleur aménagement possible. Des sillons devront être affectés au **fret**, avec un effet de **report modal**. Il faut un meilleur **maillage qui ne soit pas au détriment des réseaux régionaux** et favoriser le **report modal**. La CFDT demande des études complémentaires **intégrant la transversale Lyon-Clermont**. La ligne, enfin, doit s’intégrer dans les principes du Grenelle de l’Environnement.

**MICHEL GAILLARD** précise que des **réunions thématiques sont prévues sur tous ces thèmes**, en particulier sur celui du financement (mais davantage pour faire de la pédagogie que pour évoquer des montages qui seraient prématurés).

**THOMAS ALLARY** indique que **les sillons libérés seront réaffectés**. Il est difficile cependant d’intégrer aujourd’hui les avantages liés aux circulations de fret et de RER en Ile-de-France. En revanche, le report modal est intégré aux calculs des bénéfices attendus de POCL.



En ce qui concerne le financement, RFF, à ce stade, ne sait pas calculer sa participation. Mais, **plus il y aura de voyageurs nouveaux sur la ligne, plus la participation financière de RFF sera élevée**. Les études, enfin, intègrent bien tous les avantages et inconvénients du projet (rejets de CO<sub>2</sub> évités, etc.) qui ont pu être identifiés.

**SYLVAIN CAILLOT**, chargé d'études à RFF, précise que la vitesse à 250 km/h n'est pas un tabou. On l'envisage pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Mais, le projet POCL concerne des distances plus grandes. Un des deux piliers du projet est le doublement de la ligne Paris-Lyon, ce qui suppose une vitesse d'au moins 300/320 km/h.

### Le tracé choisi induira le futur tracé du barreau Est/Ouest

**RENE SOUCHON**, président du conseil régional d'Auvergne, ancien ministre, souligne que la grande vitesse ferroviaire sera « **demain la vitesse standard en train** ».

POCL pourrait être une occasion manquée pour le Massif Central **selon le tracé choisi, lequel induira partiellement celui du futur barreau Est/Ouest**.

**Ouest/Sud** est le seul à garantir une **gare nouvelle Nord Auvergne**. Il crée le « **plus de valeur ajoutée pour l'Auvergne** ». Ce gain de performance économique figure dans des données complémentaires publiées par RFF, mais pas dans le dossier-support. Pourquoi ? « On ne peut pas condamner le Massif Central au nom du principe de rentabilité. »

**MICHEL GAILLARD** précise que les études complémentaires sont accessibles en ligne sur le site de la Commission particulière. Elles viendront aussi nourrir de futures thématiques.

### Une logique centralisatrice ?

**MICHEL DUBROMEL**, vice-président de FNE (France Nature Environnement), précise que « nous engageons un débat d'opportunité » et que ce que RFF appelle les « **4 scénarios** » est en fait un seul projet, avec des variantes et des options. Il estime qu'il n'y aurait qu'**un quart d'heure de différence de temps de trajet** sur la ligne actuelle modernisée et sur la LN1. Il faudrait savoir quels seraient les **coûts d'investissement effectifs et les avantages/inconvénients** entre la modernisation de la ligne et la LN1.

L'expérience d'autres LGV, dit-il, montre que tous les investissements se concentrent sur la liaison avec Paris, avec peu de bénéfices sur les radiales, que **des gares en centre-ville**, souvent utilisées, seraient beaucoup plus logiques et mieux intégrées à notre territoire.

Il indique que **le financement** représentera un effort énorme, qu'il ne restera rien pour le **fret** et qu'enfin, créer une nouvelle infrastructure est un risque important pour la biodiversité.

**JAQUES ROLLIN**, « simple citoyen, contribuable et usager », ancien maire rural, souligne que « le réseau classique est une galère ». Il faut « **récréer l'étoile ferroviaire** » au cœur de la France.

**BERTRAND MARTIN**, adjoint au maire de Chamalières, avocat, enseignant, évoque **l'aspect**



**psychologique** du projet : les jeunes qui travaillent à Paris pourront donc revenir souvent dans leur famille.

**VICTOR CONSTANCIAS** considère qu'on est, une fois de plus, dans **une logique centralisatrice**. Tout converge sur Paris et un peu sur Lyon. Les pôles forts aspirent les pôles faibles. Il faudrait un projet qui permette d'aller à Bordeaux et Toulouse et qui irrigue le Massif Central. De plus, le projet va affaiblir la biodiversité. Pour développer le Massif Central, il défend la réalisation de **lignes transversales**.

**EMILE HURBE**, ingénieur retraité, estime ce projet « inachevé ». **Pourquoi pas envisager des barreaux à grande vitesse à voie unique** (en particulier sur Limoges - Poitiers) ?

**THOMAS ALLARY** souligne que si le trafic avec Paris est une donnée importante, on n'a pas encore présenté **toutes les dessertes que permettrait** POCL. Le projet ajoute des possibilités de desserte pour toutes les villes entre elles, avec des temps de parcours sans commune mesure avec ceux d'aujourd'hui.

Pourquoi pas de barreaux à grande vitesse vers chaque ville ? **On ne peut pas aujourd'hui desservir chaque ville avec un barreau à grande vitesse**. Cela coûterait près de 2 milliards de travaux complémentaires, avec un potentiel de trafic supplémentaire très faible. POCL consiste précisément à **desservir, avec un seul projet, un maximum de villes**.

Le principe général, enfin, est de privilégier les **gares existantes** et, s'il y a l'opportunité d'une gare nouvelle, de la créer à l'intersection avec le réseau existant, pour la desservir par TER. RFF est très ouvert sur cette question des gares : le débat ouvrira des perspectives.

### Bourgogne : une « stratégie d'alliance » autour de la variante Roanne ?

**FLORENT SAINTE FARE GARNOT**, maire de Nevers, pense qu'il faut **débattre de l'opportunité du projet au regard de son financement** pour « allumer des moteurs de croissance » dans le "cœur de France". Dans un contexte économique défavorable, les élus doivent se positionner sur les coûts de façon responsable. « **Prenons l'habitude de développer nos territoires dans une stratégie d'alliance entre régions et territoires.** » « **Il existe une possibilité d'accord si nous optons pour la variante Roanne** qui, dans tous les cas, permet à Clermont une excellente liaison avec Paris et avec Lyon, dans les mêmes temps qu'avec le scénario Ouest-Sud. »

### Le point de vue de Rhône-Alpes

**MARIE HELENE RIAMON**, conseillère régionale de Rhône-Alpes, « référente POCL », présente la position du président Queyranne : au vu de l'analyse, à la fois de la nécessité de doubler la LN1 et de desservir les territoires, dit-elle, **nous retenons les scénarios Ouest et Sud**, à la condition que l'impact environnemental soit réellement traité. Mais tous ces investissements ne serviraient à rien **si POCL se heurte à la saturation du nœud**



**ferroviaire** lyonnais. Il faut résoudre ce problème avant d'aller plus loin.

**MICHEL GAILLARD** rappelle que le débat porte sur le projet POCL. Le nœud ferroviaire lyonnais donnera probablement lieu à un débat public le moment venu.

**BRUNO FLOURENS**, directeur régional Rhône-Alpes et Auvergne de RFF, indique que des études ont été menées récemment sur le nœud ferroviaire lyonnais. Effectivement, il faut s'intéresser aussi au point d'arrivée de cette ligne.

**MICHEL GAILLARD** précise que la question de l'arrivée en région lyonnaise sera évoquée le 1<sup>er</sup> décembre à Villefranche-sur-Saône.

### Rentabilité, aménagement du territoire et desserte

**MICHEL LEBŒUF** directeur grands projets et prospective de la SNCF, rappelle que le projet a deux piliers fondamentaux :

- **La désaturation de la ligne actuelle, moteur financier du projet.** En 2025, il ne sera pas anormal de rouler plus vite. La vitesse de 360 km/heure peut être atteinte **et le gain de temps sera doublé**, ce qui facilitera le financement.
- Le projet sera un compromis pour qu'il n'y ait **de perte de desserte pour personne**. Nous cherchons aussi, dit-il, à gagner du temps sur des liaisons transversales. **Il ne faut pas perdre pour aller à la gare** : les gares du centre des villes devront continuer d'être desservies.

Le projet est, enfin, l'occasion **d'améliorer des sections du réseau existant**.

**M. MAQUIS**, adhérent à la FNAUT, ancien habitant de Valence, qui travaille aujourd'hui à Montluçon, précise que les habitants de Montluçon défendent le scénario Sud-Ouest, car il les dessert le mieux. C'est pour RFF le plus cher, avec le moins de voyageurs, le plus grand impact écologique et humain. Pourtant, c'est l'axe qui dessert le plus de villes. **« Il y a peu de voyageurs, parce que nous sommes mal desservis. »**

**THOMAS ALLARY** indique que, depuis Montluçon, on pourra avoir accès à d'autres villes, en particulier à Lyon, avec un important gain de parcours. **Les études s'appuient sur le potentiel futur de déplacements qui peut exister entre deux villes.** Les temps de parcours indiqués sont des trajets directs, seuls modélisables et comparables entre scénarios.

**ALAIN CHAUSSE**, chargé d'études à RFF, ajoute que **le nombre de trains est calculé en fonction du potentiel d'usagers susceptibles d'être desservis et de la possibilité « d'enchaîner » plusieurs villes** en fonction des options de passage et du scénario décrit.

**LAURE DEROCHE**, maire de Roanne, souligne que **12 collectivités** d'Auvergne et de Rhône-Alpes portent le même message. Elles défendent leur accès au « Grand Paris », au centre de Lyon et à son aire métropolitaine, au réseau européen à grande vitesse, à la façade atlantique. POCL doit être un outil d'aménagement du territoire intégrant les réseaux



existants et à venir, des échanges multimodaux, au sein de gares existantes et nouvelles. Sa pertinence socio-économique est liée à **un itinéraire compétitif Paris/Lyon** donnant accès aux Alpes et à la Méditerranée, à une **desserte attractive Lyon-Clermont**, à la desserte des **agglomérations de taille moyenne** et à la desserte à grande vitesse de **Saint-Etienne**.

**JEAN YVES GOUTTEBEL**, président du conseil général du Puy-de-Dôme, évoque les enjeux du projet et l'opportunité qu'il représente en termes de développement et de partenariats futurs. « Notre préférence va vers le **scénario Ouest/Sud** qui relie **Clermont à Paris en 2h et à Lyon en 1h15**. Ouest-Sud positionne la **gare nouvelle au plus près de Vichy**, donc de Clermont. Il faudra que la bretelle de raccordement entre Clermont et la grande vitesse soit la plus courte possible. **La modernisation de la ligne existante** entre Clermont et Vichy devra cependant **être intégrée au projet**.

**ANDRE MARCON**, président de l'Assemblée française des chambres de commerce et d'industrie, évoque le TGV comme un outil exceptionnel de compétitivité des entreprises. Il cite les exemples de Nancy, Metz, des Vosges. Si, dit-il, nous réussissons les interconnexions et les cadencements, POCL apportera l'ouverture, **via Paris, à Nantes, Strasbourg, Lille et Bruxelles et via Lyon à la Méditerranée**. Mais va falloir s'écouter les uns les autres, faire que la LGV, soit acceptable, rentable, finançable.

Il réunira prochainement **les chambres consulaires des 4 régions concernées** pour favoriser une position commune.

### Réconcilier économie et écologie ?

**SERGE LEPELTIER**, maire de Bourges, ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique, ancien ministre de l'Écologie, souligne que « **les LGV sont au cœur d'un défi : réconcilier économie et écologie** ». Il faut, dit-il, favoriser le transfert vers le rail pour limiter les émissions de gaz à effets de serre et privilégier l'interconnexion avec un réseau classique de qualité. Il n'y a pas **de développement économique sans développement des échanges** : l'Histoire le montre depuis deux siècles.

**PIERRE-ANDRE PERISSOL**, maire de Moulins, président de la Communauté d'agglomération de Moulins, ancien ministre, rappelle que « **la loi Grenelle a prévu un premier 'paquet' de 75 milliards sur 10 lignes avant nous** ». Il précise qu'il ne faudra pas opposer une partie de l'Auvergne à une autre ni l'Auvergne à d'autres régions : « **Ce qui importe, c'est la desserte**. Nous devons rechercher la **meilleure desserte moyenne de nos agglomérations**. Je rappelle aux Roannais que **la Bourgogne sera essentielle** pour lâcher la variante par Macon, défendre avec nous une variante par **Roanne** et contribuer au **plan de financement**. »

**SERGE GODARD**, maire de Clermont-Ferrand, président de la communauté de communes de l'agglomération clermontoise, tient à rappeler que les **échanges économiques entre Lyon et Clermont** sont quatre fois supérieurs à ceux de Clermont avec Paris.





La plaque urbaine clermontoise est en plein développement. Elle est le moteur du Massif Central. Elle a des projets. Elle a élaboré un SCOT qui s'inscrit dans ce développement futur. Elle doit être desservie de façon proche et dit-il : « **La meilleure desserte pour elle, c'est le tracé Ouest-Sud. Il faut faire valoir cette proposition.** »

**JEAN-LOUIS CAMUS**, FNAUT, craint que la **saturation de la ligne Paris-Lyon soit un prétexte pour un passage obligé par Paris. L'étude socio-économique des tracés repose, dit-il, sur des données fausses.** Ne pourrait-on pas étudier des temps de parcours Paris-Limoges via Vierzon, en se raccordant sur la liaison actuelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ? Cela amènerait des voyageurs. Le potentiel de Guéret est-il comptabilisé pour le passage à Montluçon ? Sans Limoges-Poitiers, on ferait 2 milliards d'économies sur le tracé Ouest-Sud.

**THOMAS ALLARY** précise que la loi Grenelle prévoit **Poitiers-Limoges avant POCL** (les deux projets ne sont pas concurrents). Il est cohérent de l'intégrer dans les études. Par ailleurs, si les études ne mesurent pas l'impact de toutes les villes, c'est qu'on n'est pas dans une desserte directe par le TGV ni à une échelle susceptible de faire varier les résultats.

**ANTOINE ESTIENNE** souligne que Gien n'est pas mentionnée sur les options de tracés. **Quelles alternatives si le TGV ne passe pas à Gien ?** Il évoque aussi le coût futur du billet (Air France propose des billets à 51 euros pour un aller Paris-Clermont).

### Ne pas opposer aménagement du territoire et rentabilité

**THOMAS ALLARY** répond que la desserte de Gien par la LGV a fait l'objet ce soir de deux questions. « Nous regarderons cette hypothèse. **RFF maintiendra la desserte existante, quoi qu'il arrive, via les trains intercitys.** »

**Concernant le coût du billet**, les transporteurs n'ont pas de réponse aujourd'hui pour 2025. « Nos hypothèses intègrent une hausse de prix liée au service rendu : 13 centimes d'euros la minute gagnée, soit 9 à 10 euros de plus en moyenne sur Paris-Clermont. »

**MICHEL LEBOEUF** indique qu'il ne faut **pas confondre prix d'appel et ce que paie en moyenne le client**. La SNCF, en matière de prix d'appel, dit-il, sait faire beaucoup mieux....

**JEAN-MICHEL GUERRE**, président de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier, rappelle qu'on ne peut pas opposer aménagement du territoire et rentabilité. L'agglomération est en quelque sorte « à la croisée des chemins ». Elle a décidé de prendre position au début du débat - sans rien écarter, l'essentiel étant que le projet se fasse. Elle pense aussi qu'**une gare nouvelle** est une opportunité pour Moulins, Vichy, Clermont et Roanne, si on sait l'anticiper. **Elle se prononce aujourd'hui pour Ouest/Sud.**

**THIERRY JACCAUD** estime que le contexte financier est différent de celui des années 1980. **Il manque dans les études de RFF « une colonne de comparaison avec l'amélioration**



de l'existant ». Par ailleurs, il existe déjà un doublement de Paris-Lyon par Dijon. Ce serait un triplement. Clermont, enfin, a un aéroport. Il va disparaître. L'a-t-on pris en compte ?

**THOMAS ALLARY** précise que **l'amélioration de l'existant ne permet d'atteindre aucun des objectifs du projet** et coûterait quand même plusieurs milliards – il précise que RFF ajoutera au tableau une colonne comparative. Un scénario Paris-Lyon par Dijon et via le Jura ne répond pas non plus aux objectifs fixés à POCL. Et le projet Rhin-Rhône a d'autres fonctionnalités. Enfin, la desserte aérienne va diminuer ; c'est l'un des objectifs du projet et du Grenelle.

**PATRICE JOLY**, président du conseil général de la Nièvre, indique que la Nièvre soutient le projet et que le choix des élus se portera sur un tracé qui prendra en compte les enjeux environnementaux, les possibilités financières des collectivités locales - **sans écarter la Bourgogne** - et qui permettra l'interconnexion du territoire. Or, **le tracé Ouest-Sud dans sa forme actuelle exclut Nevers, Moulins et la Bourgogne.**

**MICHEL CANIAUX**, ALTRO, appelle à une position globale et « gagnante/gagnante » : **le tracé Ouest-Sud est encore à travailler et peut être amélioré par un travail en commun.**

**PIERRE MIQUEL**, CGT cheminots de Clermont-Ferrand, estime qu'on fait des promesses pour 2030 et peu de promesses sur les relations interrégionales. Qui financera le projet, alors que le gouvernement se désengage des services publics ? La CGT défend la **place prépondérante de l'entreprise publique SNCF dans ce projet**, pour des prix accessibles, un réseau fiable et sûr. « A ce titre, l'absence à la tribune de la SNCF est éloquente. »

**MICHEL GAILLARD** indique que c'est **la CPDP qui décide** des intervenants à la tribune. **Il y a un maître d'ouvrage, qui est RFF.** C'est à lui qu'il revient de présenter le projet.

### Un rejet du tracé Est ?

**BERNARD SCHOUMACHER**, président de la CCIR Auvergne, tient à rappeler que POCL sera un puissant outil de développement et d'attractivité des territoires. Il facilitera l'implantation de sociétés innovantes dans la région. Une enquête a été réalisée auprès des habitants. Ils **optent en majorité pour le tracé Ouest-Sud** et rejettent la solution Est pour l'Auvergne.

**GUY CHARMETANT**, maire de Montbeugny et délégué rail-route à Moulins Communauté, ajoute que « personne ne veut du passage par Mâcon ». « **Le trajet Est frôle l'Auvergne, qui ne peut pas le financer.** » Il s'étonne que **le tracé Ouest-Sud ne comporte qu'une gare nouvelle.** Il en faudrait quatre. Donc, dit-il, passons **par l'ancien réseau.**

**IBRAHIM DIAGNE**, ingénieur du Cnam et conducteur SNCF, se réjouit si des **emplois** sont créés. Le seront-ils à la SNCF ? Des lignes sont fermées, il faudrait en réouvrir d'autres.

**ALAIN DENIZOT**, vice président du conseil général de l'Allier, souligne qu'il est primordial que



Montluçon, Vichy et Moulins bénéficient au moins d'un aller et retour vers Paris et Lyon par demi-journée. **Les élus de l'Allier défendent le passage par Roanne.** Une question à RFF : comment les **gares nouvelles** s'articulent-elles avec les gares-centre voisines ? Il faudrait ajouter au tableau de RFF la desserte entre villes voisines.

**CLAUDE MALHURET**, maire de Vichy, ancien ministre, estime que la réunion de ce soir montre bien quelles divisions peuvent menacer la réalisation de la LGV. Nous avons su cependant, dit-il, rester unis jusqu'ici sur une position commune : « **Pas de tracé par Macon et, pour le reste, on débat des avantages et inconvénients.** » Je ne sais toujours pas, par exemple, ajoute-t-il, si la gare nouvelle sera un moteur de développement entre Moulins et Vichy ou si elle les videra de leurs voyageurs.

**ERIC MARTIN**, Communauté d'agglomération de Limoges, demande à la CPDP si Limoges peut déposer un **cahier d'acteur**, bien que ne faisant pas partie du projet.

**MICHEL GAILLARD** précise que, pour présenter un cahier d'acteur, il faut être une personne morale – la communauté d'agglomération de Limoges en est une - et argumenter sur le projet porté au débat.

### Conclusion de la réunion publique

**MICHEL GAILLARD** rappelle que **la CPDP ne prend pas position sur le fond du dossier.** Ce débat s'annonce riche. Le débat public est bien, avant tout, la confrontation des opinions, l'expression de points de vue différenciés. La prochaine réunion publique a lieu le 5 octobre à Orléans. Des réunions sont prévues la semaine prochaine, à Vichy et Roanne. ■