

13^e réunion publique du **débat public** sur le projet de LGV POCL

MERCREDI 23 NOVEMBRE 2011, Montluçon (Allier)

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 13^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré plus de 3 heures et a réuni 2 200 personnes à Montluçon.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE DE MONTLUÇON

1. Beaucoup d'intervenants mettent en cause la desserte ferroviaire de Montluçon et le mauvais état des lignes ; ils affirment l'urgence de moderniser le réseau existant.

2. La majorité des intervenants locaux se prononce en faveur du scénario Ouest-Sud (et parfois Ouest) au motif qu'il serait plus bénéfique à l'aménagement du territoire et plus avantageux pour Montluçon. Quelques élus, généralement venus d'autres villes, demandent la recherche d'un consensus, que selon eux le scénario Ouest-Sud ne permettrait pas.

3. Simultanément, certains expriment l'idée que RFF privilégierait le scénario Médian ou Est, qui serait « plus rentable » et ce, « aux dépens de l'aménagement du territoire ». RFF répond « qu'aucun scénario n'est rentable », qu'il n'a, au stade du débat public, aucune préférence, que les scénarios ne sont que le résultat des études préalables au débat public et que tous peuvent servir de levier à l'aménagement du territoire.

4. La question de la traversée de la forêt de Tronçais est à nouveau évoquée, et notamment par certains intervenants qui estiment « qu'on peut très bien l'éviter » dans le scénario Ouest-Sud. RFF répond que cela a été étudié et que les risques d'impact environnemental de cet évitement seraient très importants.

5. Plusieurs interventions demandent la prise en compte de la question du fret dans le projet POCL. RFF précise que le POCL, « projet voyageurs », aura un effet bénéfique indirect sur le fret, en libérant des capacités à même d'être utilisées pour le fret.

6. Plusieurs interventions évoquent la possibilité de placer Clermont-Ferrand au croisement d'axes de transports européens nord-sud, mais aussi est-ouest.

7. D'autres enjeux sont évoqués, comme celui du report modal rendu possible par le train à grande vitesse et celui de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, du financement, mis en corrélation avec la dette française et l'impossibilité pour les collectivités de participer au financement du projet.

8. La voix des « anti-TGV » se fait aussi entendre : par son coût, le projet « défierait le bon sens », il « provoquerait la disparition des trains classiques ». Mieux vaudrait, disent-ils, « rénover et moderniser le réseau existant ».

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public** ouvre la réunion et passe la parole au maire de la ville.

. **Daniel Dugléry, maire de Montluçon**, se déclare très heureux d'accueillir la Commission particulière du débat public. Les Montluçonnais, dit-il, se sont mobilisés largement et, ajoute-t-il, « il est remarquable que soient présents des élus de presque toutes les agglomérations intéressées par le projet POCL » – il cite, en particulier, Orléans, Clermont-Ferrand, Vichy, Moulins. Ce débat, dit-il, est « particulièrement important pour les territoires du Centre, pour l'Auvergne, le Bourbonnais et, bien sûr, pour Montluçon, « maltraitée depuis des décennies par la SNCF ».

Présentation du débat public

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

Le débat public, explique-t-il, est un droit et une étape importante dans la vie d'un projet. Il porte d'abord sur la question de l'opportunité du projet et intervient à une étape du projet où celui-ci est amendable. Il pose, dit-il, d'autres questions : en particulier, celle des caractéristiques du projet et celle des services offerts (la desserte, le trafic, les fréquences). Un débat public est « ouvert à tous et tout le monde peut participer ». Il se déroule dans « la transparence ». « Tout est sur la table, rien n'est caché », insiste le président de la CPDP.

Il rappelle que « que la « première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques ». 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.

Le débat, dit-il, sera clos fin janvier 2012. Fin mars au plus tard, le compte-rendu et le bilan du débat public seront publiés par la Commission Nationale du débat public, puis RFF aura trois mois pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL**, rappelle que ce projet est inscrit dans le Grenelle de l'environnement (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

L'Etat a donc demandé à RFF de réaliser les études nécessaires pour satisfaire quatre objectifs, regroupés en deux « piliers » :

- 1 - desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 - assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
 - améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « Grand Centre » ;
- 2 - pour répondre à sa saturation, constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

POCL, poursuit le directeur du projet, est donc basé sur ces deux piliers, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq régions concernées, à partir desquelles quatre scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est.

Trois de ces scénarios ont deux variantes d'arrivée sur Lyon : soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la ligne actuelle entre Mâcon et Lyon.

Aucun train, fait remarquer Thomas Allary, ne pourrait desservir avec des temps de parcours pertinents l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. L'idée est de réaliser une ligne à

grande vitesse qui passe au milieu de ces 13 villes puis d'utiliser le réseau existant pour que plusieurs types de TGV puissent desservir les villes concernées par le projet.

Pour Montluçon, le TGV emprunterait, depuis Paris, la ligne à grande vitesse et retrouverait, entre Bourges et Montluçon, la ligne existante pour arriver à Montluçon en gare centre. Dans tous les scénarios, la desserte de Montluçon serait assurée selon le même principe, mais le raccordement ne se ferait pas au même endroit.

Entre Montluçon et Paris, explique le directeur du projet, on pourrait maintenir voire améliorer légèrement la fréquence actuelle des trains, avec 3 allers retours quotidiens. En outre, de nouvelles destinations seraient rendues possibles vers Lyon puis Marseille, vers le nord (Roissy et Lille) et vers l'ouest (Tours et Nantes).

Les temps de parcours sur le trajet Paris-Montluçon seraient améliorés par rapport à l'existant : 2h15 au maximum (en temps théorique sans arrêt) contre actuellement 2h50 (en temps théorique sans arrêt).

« RFF a besoin du débat public pour compléter cette étude ».

Thomas Allary rappelle qu'au stade du débat public, RFF ne présente pas de choix mais l'état des réflexions en cours sur le projet, à partir des scénarios élaborés avec ses partenaires et, en particulier, les Régions concernées. Aujourd'hui, dit-il, RFF a besoin de l'enseignement du débat public pour compléter ces études et prendre une décision.

. **Daniel Dugléry, maire de Montluçon**, explique que pour la ville de Montluçon, ce projet est fondamental car, dit-il, si « nous ne prenons pas ce train, il ne repassera pas de si tôt ». La ligne Paris-Lyon est saturée, dit-il, et l'enjeu est simple : il faut concilier les impératifs de RFF et de la SNCF et les impératifs d'aménagement du territoire. A partir des quatre scénarios proposés, « deux logiques peuvent s'affronter » : une logique de retour sur investissement ou une logique d'aménagement du territoire. Le maire de Montluçon estime que « l'on peut concilier ces deux logiques ». En tout état de cause, pour Montluçon, « très mal reliée tant à Paris qu'à Lyon, il y a une absolue nécessité d'amélioration ».

Pour Daniel Dugléry, un consensus doit être trouvé entre les scénarios Ouest et Ouest-Sud « pour que tous les territoires y trouvent leur compte ». La seule exigence de Montluçon est d'être au maximum à 1h45 de Paris et à 1h55 de Lyon, « ce qui est une des conditions de notre développement économique ».

. **Grégory Bernard, conseiller municipal de Clermont-Ferrand**, « représente le maire Serge Godard et les habitants de Clermont-Ferrand », « qui attendent l'arrivée de la grande vitesse depuis des années ». Face, dit-il, « à des investissements publics d'une telle ampleur », « les écarts de coût entre les différents scénarios ne sont pas déterminants ». La désaturation de la ligne Paris-Lyon, estime-t-il, ne doit pas être « l'alpha et l'oméga de la réflexion commune ». Il faut, « se poser la question de la pertinence à long terme des scénarios et de leurs enjeux en termes de fonctionnalités ». A quelles conditions, demande-t-il, cette future ligne peut-elle jouer un rôle pour l'avenir du territoire français ? Seul, déclare-t-il, le scénario Ouest-Sud peut faire de Lyon et Clermont-Ferrand des métropoles européennes et permettre de relier Clermont-Ferrand à Bruxelles, Londres ou Barcelone.

. **Lucie Beaudou, étudiante de l'IUT de Montluçon (DUT Gestion logistique et transports)**, affirme sa préférence pour le scénario Ouest-Sud, qui lui paraît le plus à même d'assurer des connexions simples et rapides facilitant les déplacements entre les différentes villes du département. Ce qui, dit-elle, permettrait aux étudiants de trouver plus facilement

des stages ou des contrats professionnels, sans quitter la région. Ce scénario, enfin, « permettrait la création d'une gare nouvelle Moulins-Vichy qui faciliterait le recentrage des activités économiques et donc les liens entre institutions académiques et entreprises.

. **Joël Lefebvre, adjoint au maire de Domérat**, estime qu'il faut améliorer la desserte ferroviaire du département et, en particulier, de Montluçon. L'électrification des lignes, la liaison est-ouest, dit-il, « c'est maintenant qu'il faut s'en occuper ». « Lorsque l'on parle d'un scénario Médian », interroge-t-il, « est-ce que les décisions ne sont pas déjà prises ? ». « Est-ce que l'on n'a pas déjà décidé que ça allait coûter le moins cher possible pour relier Paris et Lyon ? » Pour lui, la question du financement est essentielle et elle doit être « du ressort de l'Etat et non des collectivités locales ».

RFF : « aucune décision n'est prise à ce stade »

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions.

Sur « la logique de retour sur investissement ». Il précise à nouveau « que le projet coûterait beaucoup plus cher qu'il ne rapporterait à RFF » et « qu'aucun retour sur investissement n'est possible sur ce projet ». RFF, dit-il, est « le bras armé de l'Etat, pour appliquer la politique des transports de l'Etat ». Si ce projet existe, précise-t-il, c'est avec son « pilier aménagement du territoire » couplé au « pilier Paris-Lyon », qui permet de donner un sens socio-économique au projet. Sans ce second pilier, « il n'y aura pas de projet ».

Sur les fonctionnalités. Il répond au maire de Montluçon que les temps de parcours vers Paris et Lyon qu'il a demandés peuvent être obtenus dans certains scénarios mais pas dans d'autres. Mais, dit Thomas Allary, cette demande « peut permettre à RFF de faire évoluer certains scénarios ».

Sur l'affirmation que « la relation Clermont-Lyon ne serait possible que dans le scénario Ouest Sud ». C'est, dit le directeur du projet POCL, « inexact, car elle est possible dans tous les scénarios ».

Sur l'enjeu du fret ferroviaire. POCL, dit Thomas Allary, est, « par nature », un projet « voyageurs ».

Sur la problématique du « désert ferroviaire ». Le directeur du projet POCL précise que RFF n'oppose pas la réalisation de lignes à grande vitesse à la rénovation et à la modernisation du réseau existant, puisque cette dernière est « sa priorité numéro 1 » aujourd'hui. Le contrat d'entreprise passé en 2008 prévoit, rappelle-t-il, 13 milliards d'euros de travaux sur le réseau existant jusqu'en 2015.

Thomas Allary précise qu'aucune décision n'est prise à ce stade : le débat est le moment où RFF présente le résultat de ses études. « Ce que le public dit et demande durant le débat public » et, en particulier dans les réunions publiques, « peut conduire RFF à élaborer de nouveaux scénarios ».

. **Béatrice Barruel, conseillère municipale d'Orléans**, rappelle que POCL est un « formidable outil d'aménagement du territoire, qui permettra de connecter de nombreuses villes du centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen ». Cependant, dit-elle, « les chiffres présentés par RFF conduisent à choisir mécaniquement les scénarios Est et Médian, jugés plus rentables ». Elle doute que les voyageurs se détournent si facilement du train pour l'avion s'ils avaient 10 minutes de trajet en plus. Et ceci, dit-elle, pour trois raisons : sur un trajet si court, le transport ferroviaire est plus compétitif ; les voyageurs à titre professionnel choisissent plus facilement le train que l'avion ; le prix d'un billet de train

reste plus compétitif que celui qu'un billet d'avion. Selon elle, ces 10 minutes gagnées avec le scénario Médian ou Est ne sauraient constituer un argument décisif, d'autant que « ces deux scénarios n'intègrent que très peu les préoccupations d'aménagement du territoire ». Se prononcer en faveur des scénarios Ouest et Ouest-Sud, c'est, selon elle, répondre aux nécessités d'aménagement du territoire et de développement durable.

. **Jean-Paul Dufrègne, président du Conseil général de l'Allier**, dit « oui » à la grande vitesse car les territoires de l'Allier « ont aussi droit à la modernité », « essentielle au développement économique ». Il ajoute que l'on ne peut pas « attendre 2025 » pour rénover les infrastructures existantes. Il faut aller vite et « donner des signes » aux territoires. Il est « d'accord pour écarter les scénarios Est et Médian qui n'intègrent pas suffisamment les questions d'aménagement du territoire ». Le Conseil général, dit-il, s'est livré à une projection pour calculer la part du financement qui reviendrait au Conseil général de l'Allier : en fonction des scénarios sa participation pourrait se situer entre 130 et 220 millions d'euros. Le Conseil général, dit-il, « ne pourrait pas l'assumer ».

. **Evelyne Gazuit, habitante de Montluçon**, explique que sur les quatre scénarios, trois doivent passer par Clermont-Ferrand en traversant l'Allier, trois villes importantes du département sont donc impliquées. Elle interroge RFF : si Montluçon est concernée, « qu'envisagez-vous pour les dessertes des gares principales des deux autres villes ? ».

. **Gilles Alexandre, représentant du collectif Tronçais Bocage Bourbonnais**, s'oppose au scénario d'une LGV traversant la forêt de Tronçais, « car c'est une des plus grandes richesses de l'Allier », « naturelle, touristique, patrimoniale et économique ». Il ajoute que c'est d'autant moins imaginable que « le site est proposé au patrimoine mondial de l'Unesco ». De toutes les solutions envisagées, dit-il, « le scénario Ouest-Sud est le plus cher, pour le constructeur comme pour le voyageur, mais aussi le moins respectueux du milieu humain, naturel et physique ».

. **Bastien Salvant, étudiant à l'IUT d'Allier (département Gestion logistique et transports)**, précise que Lyon a un tissu industriel diversifié, que le scénario Ouest-Sud permettrait une liaison plus rapide vers l'aéroport de Lyon et donc une ouverture en termes d'activité professionnelle sur les marchés internationaux.

. **Laurent Indrusiak, secrétaire général de l'Union locale CGT de Montluçon**, déclare que la CGT du bassin montluçonnais n'est nullement opposée au TGV, car il peut être un « atout économique important et contribuer au désenclavement de la région, si le maillage régional nécessaire est efficace ». A l'examen des quatre scénarios, celui qui paraît le plus avantageux pour Montluçon « comporterait des écueils environnementaux et financiers incitant à son abandon ». Il parle d'une « éternelle malédiction qui s'abatrait de nouveau sur Montluçon ». Il dit que le trajet Montluçon-Paris qui s'effectuait en 2h59 il y a 20 ans, se fait aujourd'hui parfois en 3h50 ». Il dénonce « un désengagement de l'Etat » et « un manque d'organisation de la SNCF au nom de la rentabilité financière ». Il pose la question : que restera-t-il du bassin ferroviaire montluçonnais dans 20 ans ?

. **Bernard Pozzoli, maire de Prémilhat, vice-président de la communauté d'agglomération et vice-président du Conseil général de l'Allier**, apporte son soutien au projet POCL. Il est urgent, dit-il, d'avoir une ligne à grande vitesse pour desservir le centre de la France. Selon lui, les scénarios Est et Médian « ne permettent pas d'atteindre les objectifs de l'Etat ». Il pense que l'on peut arriver à un consensus, qui doit également

prendre en compte l'importance des bassins (en termes économique, universitaire, démographique).

« Un train qui offre cinq minutes de temps de parcours de moins attire plus de voyageurs qu'un autre qui met plus de temps »

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions.

Sur la « rentabilité » du projet. Il explique « que la valeur socio-économique créée est plus ou moins équivalente dans chaque scénario ». Dans tous les scénarios l'apport de valeur au centre de la France est « à peu près similaire ». Mais, dit-il, dans les scénarios Médian et Est, « cette valeur augmente », « parce que ces deux scénarios permettent de réduire de 10 minutes le temps de parcours ». C'est donc « un plus » pour le financement du projet.

Sur l'aménagement du territoire. Il rappelle qu'« une LGV n'aménage pas le territoire », elle « lui offre des gains d'accessibilité ». Aménager le territoire, dit-il, appartient aux élus, aux habitants, aux usagers, qui vont utiliser ces gains d'accessibilités permis par l'infrastructure pour le tourisme, l'activité économique, l'enseignement, etc.

Sur la corrélation entre gain de temps de parcours et gains de voyageurs. Les modèles étudiés par RFF reflètent, dit-il, « la réalité constatée » : « Un train qui offre un gain de temps de cinq minutes est plus rempli qu'un autre train qui assurerait un temps de parcours plus long. »

. **Sylvain Caillot** précise que le projet créerait de nouvelles dessertes vers Lyon, en plus des dessertes vers Paris et des dessertes transversales. Dans le scénario Ouest, explique-t-il, des trains province-province partiraient du nord de la France, contourneraient Paris, marqueraient ensuite des arrêts (à Bourges, par exemple) et iraient vers le sud-est, vers Lyon puis la Méditerranée.

. **Jean-Michel Théry, habitant de Montluçon**, déclare qu'au XIX^e siècle, lorsque qu'on a construit la ligne Vierzon-Orléans-Paris, « on a traversé des forêts en souterrain ». Il n'y a donc, assure-t-il, « pas de raison qu'on ne puisse plus le faire ». Il regrette que le fret ne soit pas pris en compte dans le projet POCL.

. **Jean-Louis Aurat, membre de la société des Amis des Chemins de Fer**, se dit « très étonné de la position de RFF vis-à-vis du scénario Ouest-Sud » : ce scénario, indique-t-il, « pourrait éviter la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain par une ligne au sud de Baillet ». Cet itinéraire utiliserait « une ancienne infrastructure qui permettrait d'aller rapidement à Clermont et il ne resterait plus qu'à électrifier la ligne ».

. **Fernand Minard, vice-président de la communauté d'agglomération de Vichy, chargé de l'aménagement de l'espace**, explique que POCL n'est pas seulement un projet ferroviaire entre Paris et Lyon, mais aussi un projet de territoire pour le Massif Central. L'objectif, dit-il, est de se rapprocher de la région Rhône-Alpes, de l'Île-de-France mais aussi de toute l'Europe. L'Allier pourrait ainsi, dit-il, d'ici 2050, « se trouver au cœur d'une croix ferroviaire à grande vitesse », « ce qui nécessite la réalisation de la gare nouvelle Nord-Auvergne ». Il se prononce en faveur du scénario Ouest-Sud.

. **Christine Chambrier, collectif Tronçais Bocage Bourbonnais**, demande, faisant référence à l'aménagement du territoire, « qui, dans 20 ans, nourrira les métropoles en pleine crise économique ? » « Pas le TGV », estime-t-elle. La dette de la France fera, dit-elle, « que les travaux seront commencés mais jamais terminés ». Ce projet, dit-elle, est donc

« pas finançable », en ajoutant que « l'investissement pour les lignes nouvelle fait abandonner l'entretien des voies et l'amélioration des lignes existantes ». Le plus important, selon elle, c'est le fret, « car il y a trop de camions sur la route ». Le TGV, conclut-elle, « ne provoquera qu'une désertification des zones rurales ».

. **Mireille Schurch, sénatrice de l'Allier**, estime que POCL est une opportunité à saisir car l'Auvergne est la seule région de France à ne pas avoir de gare LGV. Aujourd'hui, dit-elle, « beaucoup de gens prennent leur voiture pour aller à Paris ou à Lyon, ce projet entre donc dans le cadre du report modal ». Les scénarios qui évitent l'Auvergne, dit-elle, « sont inacceptables car ils ne respectent pas Clermont-Ferrand pour la grande capitale régionale qu'elle est ». Elle estime que RFF devrait commencer à faire, sur le réseau existant, des travaux « dignes de ce nom », car ce projet « ne sera pas compréhensible, s'il n'y a pas des signes rapides de régénération sur les voies existantes ».

RFF : « on ne peut pas relier l'ensemble de la France avec un seul projet »

. **Thomas Allary**, répond aux questions et interventions.

Sur la question du fret. POCL, dit-il, est un projet destiné aux voyageurs. Néanmoins, en reportant des trafics sur la ligne nouvelle, il pourrait dégager des capacités sur les lignes existantes, qui pourraient être utilisées pour le fret.

Sur la traversée de la forêt de Tronçais. Thomas Allary rappelle que la question de la traversée de la forêt se pose dans le scénario Ouest-Sud. RFF a étudié les possibilités d'éviter, dans ce scénario, cette traversée. Cela nécessiterait de franchir le Cher et de traverser la campagne berrichonne, « or ces deux risques d'impact ont été estimés plus graves encore que la traversée de la forêt de Tronçais ».

Sur le fait que « certains scénarios éviteraient telle ou telle ville ». Le directeur du projet POCL explique que « tous les scénarios permettent la desserte de Clermont-Ferrand en 2 heures » et que, contrairement à ce qui est affirmé, « c'est le scénario qui passe "le plus près" (Ouest-Sud), qui permet le moins de trains quotidiens pour Clermont-Ferrand ».

Sur la problématique d'un l'axe est-ouest. Les gains en trafic de voyageurs, qui seraient liés à des échanges est-ouest, précise Thomas Allary, sont déjà pris en compte par les études et ce, « dans tous les scénarios ». En particulier, le gain de trafic lié aux trajets Lyon-Nantes. Mais, dit le directeur du projet POCL, « il faut se fixer des limites » dans ces projections, car « on ne peut pas relier l'ensemble de la France avec un seul projet ».

. **Jacques Rollin, contribuable**, soutient le scénario Ouest-Sud car, dit-il, « c'est le scénario d'aménagement du territoire par excellence ».

. **Guillaume Bertrand, habitant de Limoges**, estime que « les études présentées par RFF vont dans le sens du scénario Médian et que la décision est induite par ces études ». Il demande une contre-expertise, « car l'axe Bordeaux-Lyon est tenu trop à l'écart de POCL ».

. **Pierre-André Périssol, maire de Moulins**, intervient pour dire : « Nous n'aurons pas de LGV si nous nous arc-boutons sur un projet qui, comme le scénario Ouest-Sud, présente de lourds handicaps. » Il dit « qu'un consensus doit être trouvé ». S'il « comprend » la préférence de Montluçon pour le scénario Ouest-Sud, il fait remarquer « qu'aucun consensus ne peut être trouvé « sur un scénario qui exclut une grande partie du territoire ».

. **Luc Bourduge, vice-président du Conseil régional Auvergne**, pense que le problème n'est pas celui du consensus mais celui du financement. Qu'il s'agisse, dit-il, de « 12 ou 14 milliards d'euros », il est évident que les collectivités territoriales n'interviendront « qu'à la marge ». Pourquoi alors, lance-t-il, « ne pas passer au privé ? »

. **Pascal Macchi, contribuable et adhérent de la FNAUT**, explique que la ville de Montluçon, la deuxième d'Auvergne, « a beaucoup souffert et a perdu 30 % de sa population ». Ouest-Sud, rappelle-t-elle, est soutenu par l'Auvergne, la Région Centre, la ville d'Orléans et l'association Altro – qui porte le projet Transline. Les liaisons Paris-Montluçon et Lyon-Montluçon sont importantes : c'est pour cela, dit-il, que les habitants veulent le scénario Ouest-Sud. Il interroge RFF sur le calcul du nombre de voyageurs : pourquoi en passant du scénario Ouest au scénario Ouest-Sud, compterait-on 600 000 voyageurs en moins ?

. **Thomas Allary**, explique que le scénario Ouest-Sud ne permet pas d'espérer certains potentiels de voyageurs contrairement au scénario Ouest, qui en outre améliore plusieurs temps de parcours. D'où, dit-il, ces différences de trafics, entre les deux scénarios, mis en lumière par les études.

. **Pierre Lafaix, Allier Nature**, explique que l'association s'oppose au projet TGV, qui va mobiliser des milliards d'euros « au détriment de la rénovation du réseau classique ». Il faut donner la priorité au développement des TER et du fret ferroviaire, explique-t-il, « afin de désengorger les routes de milliers de camions ». Une priorité doit être donnée à des services de proximité plutôt qu'à un train « pour se rendre un peu plus vite et, de façon occasionnelle, à Paris ».

. **Olivier Bertrand, élu dans la Creuse et vice-président des Forestiers privés de France**, explique qu'il est nécessaire de modifier le scénario Ouest-Sud pour éviter la forêt de Tronçais. Il faut, dit-il, suivre l'autoroute et établir des « corridors de transport » pour les infrastructures. Il interpelle les parlementaires et élus de l'Allier, qui, dit-il, « détiennent une large partie de la solution » : « oui au consensus », dit-il, mais « à un consensus dans le temps ». Il faut, en effet, « envisager le POCL avec l'ensemble des infrastructures à réaliser ». Le tunnel Lyon-Turin, fait-il remarquer, « est financé en partie grâce à l'Union Européenne », « il faudra que l'on y pense ».

. **Bernard Lesterlin, député de l'Allier et membre de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de l'Assemblée Nationale**, adresse une question à RFF : « Comment peut-on dire qu'une LGV n'est pas un outil d'aménagement du territoire ? ». Il estime aussi « qu'on aurait tort de ne pas prendre en compte la liaison transversale est-ouest dans le projet POCL. Pour Montluçon, dit-il, « d'ici une ou deux décennies, Lyon ou la façade atlantique seront peut-être aussi importantes que la liaison actuelle avec Paris ». Il faut donc, ajoute-t-il, « travailler sur ces axes-là ». Quant à la question du respect de l'environnement, il déclare « qu'on est au bord de l'escroquerie intellectuelle », car il est évident pour lui « que la forêt de Tronçais est contournable ».

. **Michel Caniaux, Altro**, affirme « que le scénario Ouest-Sud est celui qui apporte le plus d'équité aux villes de l'Allier, pour les liaisons avec Paris ». « Comment faire pour intégrer Montluçon ? », demande-t-il. Il faudrait, estime-t-il, « que le scénario Ouest-Sud s'incurve encore plus vers le Sud pour "arrimer Montluçon" et ainsi la ville serait à 1h15 de Lyon ». Ecarter Ouest-Sud, ajoute-t-il, « c'est écarter Orléans, Châteauroux, Vierzon, Clermont-Ferrand, Vichy mais également Montluçon et c'est inacceptable ! ».

. **Thomas Allary** explique que ses propos ont été mal compris. Il a seulement rappelé que la LGV en elle-même n'aménage pas le territoire, mais qu'elle est un outil au service de l'aménagement du territoire.

. **Jean-Louis Gaby, ingénieur et artisan à la retraite**, se déclare « anti TGV » et s'étonne que les élus se prononcent en faveur du projet. Selon lui, ce projet « défie le bon sens », car il se chiffre à une quinzaine de milliards d'euros « alors que la SNCF a un endettement de 40 milliards d'euros ». Le TGV ne va-t-il pas signer la mort du train Corail sur certains trajets ? Ne pourrait-on pas mieux utiliser l'argent public ? « Dans la rénovation de l'existant par exemple ? »

. **Alain Roche, maire de Voussac**, évoque la saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon. Que font les voyageurs face à cette saturation ? demande-t-il. « Ils prennent l'avion. » Il se dit favorable au scénario Ouest, « qui pourrait desservir tous les territoires ».

. **André Maxime Gérinier, maire de Teillet Argenty**, lit un texte au nom de Jean Auclair, député de la Creuse. L'enjeu fondamental, dit-il en substance, « en plus du doublement de la ligne Paris-Lyon », est celui de « l'aménagement et du développement équilibré du territoire et de la Creuse ». Un accès rapide et régulier à Paris et à Lyon, dit-il, est essentiel pour l'attractivité des territoires et la Creuse « ne peut pas passer à côté ». C'est pourquoi, il préconise le scénario Ouest-Sud.

. **Claude Riboulet, conseiller général du canton de Commentry**, explique qu'à la question de l'opportunité, la réponse est évidemment « oui ». Néanmoins, des exigences sont à respecter et, en particulier, que les trois villes de l'Allier soient à moins de 2 heures de Paris. « Profitons de ce projet pour prendre une longueur d'avance et pas seulement pour rattraper le retard du passé », ajoute-t-il. Enfin, la question d'une gare nouvelle dans l'Allier lui semble essentielle car, dit-il, « c'est l'infrastructure qui permettra de faire que demain la région Auvergne et le Massif Central seront incontournables ».

. **Jean-Pierre Momcilovic, vice-président de la Communauté d'agglomération de Montluçon, chargé de l'économie et de la formation**, explique que tous les acteurs économiques du pays sont d'accord pour dire que l'avenir du pays passe « par le développement de la recherche, de la formation et de l'innovation ». Il explique que Montluçon compte 4 000 étudiants, plus de 40 enseignants-chercheurs et que certaines formations nécessitent l'intervention de chercheurs de Strasbourg, Lyon ou Paris. Être à plus d'1h45 de Lyon, dit-il, « est inadmissible ». Il demande à RFF s'il y aura, en plus d'une gare nouvelle à Orly, une gare nouvelle à Paris.

. **Thomas Allary** explique que le terminus à Paris est prévu en gare d'Austerlitz, car la gare de Lyon arrive à saturation. Il n'y a pas, dit-il, de gare nouvelle prévue à Paris.

En réponse à une intervention, Thomas Allary évoque l'évaluation carbone du projet. La construction de la ligne, dit-il, va, effectivement, se traduire par l'émission de gaz à effet de serre mais « l'exploitation des TGV, qui émettent moins de gaz à effet de serre que la voiture ou l'avion, va permettre, sur le long terme, de faire des économies d'émissions ». On estime, dit-il, cette économie entre 8 millions de tonnes dans le scénario Ouest-Sud et 14 millions de tonnes dans le scénario Est. Dans tous les cas, dit-il, « il y aurait donc des bénéfices ». Les économies d'émissions de l'exploitation, précise-t-il, devraient compenser les émissions de gaz à effet de serre de la construction sur une période de 14 à 21 ans.

. **Alain Michel, retraité**, estime qu'il est « indispensable de prendre le fret en compte, ne serait-ce que pour respecter le Grenelle de l'environnement qui a prévu de faire passer la part des transports de marchandises alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022 ». C'est selon lui, une chance de se trouver au centre de la France avec des axes autoroutiers nord-sud et est-ouest ; une gare fret à proximité de Montmarault permettrait d'acheminer camions et voitures depuis Lyon, puis de continuer la route soit sur Montpellier, soit sur l'Espagne.

L'aménagement du territoire n'a pas du tout été pris en compte dans les études de RFF, estime-t-il. L'Auvergne n'est, selon lui, que « raccrochée au projet et la ville de Montluçon est totalement ignorée ». Retenir le scénario Est, dit-il, « empêcherait un développement de la région montluçonnaise et renforcerait sa désertification ». Enfin, il s'étonne que le coût du scénario Ouest-Sud soit estimé à 1,1 milliard d'euros de plus que celui du scénario Ouest.

. **Hervé Bocquet, architecte**, dit qu'il est indispensable de limiter l'usage de l'avion puisque « c'est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre » et que « les routes sont encombrées de milliers de camions de marchandises ». Il estime donc qu'il faut relancer le fret ferroviaire (en rénovant les lignes existantes) et fluvial. Si le TGV ne peut assurer les trajets de moins de 50 kilomètres, il faut, dit-il, assurer un service de transport en commun de qualité à travers la « réorganisation du maillage du territoire par un réseau de trains interrégionaux et de bus harmonieusement cadencés ». Il cite le cas de la LGV Paris-Strasbourg sur laquelle les TGV roulent à 320 km/heure au lieu de 300 et qui, dit-il, « quatre ans après sa mise en service se dégrade plus vite que prévu ». Il estime aussi que « l'équilibre social de Marseille a été bouleversé avec l'arrivée du TGV, du fait d'une explosion des prix de l'immobilier ». Pour lui, l'Allemagne « a fait le bon choix en donnant la priorité à l'amélioration du réseau existant ».

. **Philippe Druzniak, conseiller municipal de Commentry, non voyant**, explique qu'il a connu l'ouverture de la LGV Marseille-Paris à l'époque où il était Marseillais et valide. Grâce au TGV, il a pu suivre une formation pour aveugles et apprendre le braille. Cette LGV, dit-il, est très importante pour tous ceux qui ne peuvent se déplacer en voiture, pour toutes les personnes à mobilité réduite ou encore pour les étudiants qui, grâce au TGV, peuvent rentrer chez eux le weekend.

. **Sylvain Caillot, RFF**, explique que l'écart de coût entre le scénario Ouest-Sud et le scénario Ouest s'explique parce que les lignes ne suivent pas le même parcours et qu'en fonction du contexte géographique, du relief, les investissements sont plus ou moins importants.

. **Claude Fournier, habitant du département**, ancien cadre d'une grande société et ancien directeur du Comité d'expansion de l'Allier, a retenu de son expérience une méthode : la rationalisation des choix budgétaires. Et, selon lui, c'est cette méthode qui est proposée par RFF. La seule action positive indiscutable, dit-il, est la réalisation de moyens de communication. Il est donc « impossible de dire qu'une ligne TGV n'apporte rien pour l'aménagement du territoire ». Les élus, dit-il, ont raison de chercher un consensus. Il suggère que l'on utilise à cet effet le principe du vote à l'australienne - à chaque tour, les électeurs votent pour un candidat, et l'on élimine celui qui obtient le moins de suffrages ; le survivant du dernier tour est le vainqueur.

. **Thierry Jaccaud, rédacteur en chef de L'Ecologiste**, explique que la desserte ferroviaire de Montluçon est désastreuse. Que faut-il faire ? Le scénario Ouest-Sud, dit-il, est alléchant « avec son trajet qui met Montluçon à 1h25 de Paris ». Mais, ajoute-t-il, la question qui se

pose, pour avoir un véritable débat sur l'opportunité du scénario, c'est « combien ça coûte ? ». Il est fondamental, dit-il, que les chiffres précis concernant l'amélioration de l'existant figurent dans les études de RFF. Il demande aussi quels seraient le coût et le temps de trajet supplémentaire d'un évitement de la forêt de Tronçais dans le scénario Ouest-Sud.

Compte tenu du contexte de crise financière, il demande si le coût de cette ligne est réellement supportable pour la France. Le nouveau projet de SNIT, présenté la semaine dernière, est, dit-il, « différent du précédent » : la priorité, estime-t-il, est maintenant « donnée à la rénovation des infrastructures ». La perspective d'un endettement supplémentaire est « désormais inenvisageable » et il faudrait « rejeter les projets qui ne présenteraient pas une rentabilité économique suffisante ». Or, dit-il, « aucun des quatre scénarios présentés au débat n'est rentable ».

. **Thomas Allary** explique que l'aménagement des lignes existantes a déjà été chiffré par RFF. Les scénarios de modernisation les plus ambitieux ont un coût qui s'élève jusqu'à 7 milliards d'euros et, malgré cela, ils ne permettraient d'atteindre aucun des objectifs fixés par l'Etat. Quant à l'évitement de la forêt de Tronçais, il n'a pas fait l'objet d'un calcul ni de coût ni de temps de parcours supplémentaire, car les études de RFF ont montré que cette variante représenterait un risque d'impact environnemental trop important.

Pour ce qui est du nouveau projet de SNIT, Thomas Allary précise que « la priorité donnée à la rénovation des lignes existantes était déjà présente dans la version précédente du projet ».

. **Monique Cornet**, « **citoyenne ordinaire** », a lu dans *The Economist* que « les coûts des programmes de lignes nouvelles à grande vitesse sont bien supérieurs à leurs avantages » et qu'ils risquent de « faire dérailler les finances publiques ». Les LGV ne réduisent pas les inégalités entre les régions mais les aggravent, explique aussi ce magazine, qui prend comme exemple le cas de Tokyo, « dont le développement se serait fait au détriment de celui d'Osaka ». Les TGV déplacent l'activité économique mais ne la créent pas, conclut-elle. « Un gain d'activité économique en un point du territoire pourrait être synonyme d'un arrêt d'activité ailleurs. »

. **Michel Gaillard** insiste sur le fait que « rien n'est décidé au stade où nous en sommes ». La meilleure preuve en est, rappelle-t-il, que certains projets ont été arrêtés après un débat public. Le débat public, dit-il, « n'est pas le temps de la décision, c'est le temps de l'échange ». RFF, ajoute-t-il, a besoin d'être éclairé par le débat public, « qui est très important pour savoir quelles sont les suites à donner à un projet ».