

5^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **MARDI 18 OCTOBRE 2011, à MOULINS**

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 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 5^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon a rassemblé, mardi 18 octobre, plus de 300 personnes à Moulins (Allier), entre 19h00 et 22h15.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. Les élus locaux voient dans le projet une chance historique pour la relance économique et le développement de Moulins.

RFF souligne les gains de temps importants générés par le projet, en particulier pour les trajets avec Paris et Lyon.

2. L'hypothèse d'une gare nouvelle (« Moulins-Vichy ») suscite des interrogations.

RFF présente les avantages qu'elle apporterait notamment en termes de liaisons nouvelles ; certains critiquent son éloignement de Moulins et estiment qu'elle contribuerait au dépérissement des gares centre ; l'utilisation du site de Saint-Germain-des-Fossés est évoquée.

3. Le « barreau » Est-Ouest revient dans le débat.

Malgré les mises au point de RFF qui déclare que ce projet n'existe pas encore et, qu'en tout cas, il serait postérieur à POCL, certains voient dans la connexion de POCL à cette transversale (la « croix ferroviaire ») un des « moteurs » de la viabilité du projet qui justifie à leurs yeux le choix du scénario ouest-sud.

4. La disparition annoncée des trains TéoZ suscite des inquiétudes, notamment auprès de ceux qui estiment que la desserte des villes qui ne seraient pas reliées à la grande vitesse pourrait en souffrir.

5. Plusieurs voix se font entendre pour critiquer les risques d'impact sur l'environnement et, en particulier, sur les massifs forestiers de l'Allier.

6. La confrontation se poursuit entre les défenseurs du scénario Ouest-Sud et ceux qui voudraient l'écarter au motif que sa desserte partielle du territoire du « grand centre » serait un facteur de division parmi les partisans du projet.

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**.

. **Pierre-André Périssol**, maire de Moulins évoque le **gain de temps** d'une heure que permettrait la réalisation du projet pour les trajets entre Moulins et Paris. Il souligne l'**enjeu** important de ce projet pour la région et rappelle que tous les participants sont là pour s'écouter, sans s'exclure et se doivent de toujours défendre l'**intérêt général**.

. **Michel Gaillard** présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, ainsi que 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 un moment privilégié de contact avec la Commission et le maître d'ouvrage et d'échange d'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.

RFF : des gains de temps de parcours très importants entre Moulins, Paris et Lyon

. **Thomas Allary**, directeur du projet POCL (RFF), présente aux participants le projet porté au débat public par le maître d'ouvrage (*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 existante 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 d'autre choix que de doubler la ligne entre Paris et Lyon.

POCL réunit ces deux enjeux en **un seul projet**. C'est ce projet qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement.

Thomas Allary présente des diapositives animées pour détailler les quatre scénarios portés au débat.

Il indique que le TAGV circulerait en grande vitesse de Paris jusqu'à un point situé au nord de Clermont-Ferrand. Ensuite, il changerait de voie, mais le voyageur ne changerait pas de train entre Paris, Moulins et Clermont.

Les **bénéfices attendus** répondent aux enjeux du projet, avec :

- des gains de temps et de nouvelles relations dans tous les scénarios, l'accès aux aéroports, des relations Est-Ouest plus rapides,

- 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, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, ne pourra éviter toutes les **zones environnementales** sensibles.

RFF : la LGV est un support pour le développement territorial

Une LGV, dit Thomas Allary, est avant tout 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.

RFF, comme le prévoit la loi, ne pourra investir dans la réalisation du projet qu'en proportion des recettes futures attendues et donc du nombre de voyageurs nouveaux générés par POCL – les recettes de RFF proviennent des péages qui lui sont payés par l'opérateur ferroviaire. Le financement du projet fera aussi appel aux collectivités publiques, donc au contribuable.

Ce seront **les deux seules sources de financement possibles** pour ce projet.

RFF : de nouvelles dessertes

Concernant plus particulièrement **Moulins**, les temps de parcours sont assez comparables selon les scénarios, si la ville est desservie en gare centrale mais avec **des gains très importants de près d'une heure sur la destination Paris** dans trois des scénarios, au regard des 2h20 actuelles.

De **nouvelles dessertes** seraient offertes comme Roissy, Lille ou Lyon Saint-Exupéry, par des correspondances en gare nouvelle de Moulins-Vichy, ou de Nevers.

En fonction des hypothèses qu'il a bâties, RFF indique qu'on peut estimer que l'exploitation des trains Moulins-Paris ne serait déficitaire dans aucun des scénarios portés au débat. Cependant, elle dépendra en particulier des hypothèses de fréquence, qui ne seraient réellement déterminées qu'à un stade beaucoup plus avancé du projet, par la SNCF et/ou ses concurrents.

Au plan environnemental, beaucoup de zones sensibles, comme, dans tous les scénarios, la Sologne Bourbonnaise, pourraient être évitées ; la variante Roanne, dans les scénarios où elle est présentée, permettrait le franchissement de la Loire dans des conditions qui devraient en minimiser les impacts.

En termes d'aménagement du territoire, l'analyse qualitative a montré l'intérêt de la ligne comme support du développement de l'Allier et en particulier de son activité touristique.

Les villes de l'Allier doivent bénéficier d'allers et retours dans la demi-journée avec Paris et Lyon

. **Bruno de Trémiolles**, membre de la CPDP, qui anime la réunion, lance le débat dans la salle, après en avoir rappelé les règles.

. **Michel Caniaux**, délégué général de l'association Altro, dénonce une « mise en cul-de-sac » de Nevers et Moulins, et demande pourquoi, dans le scénario Ouest-Sud, on ne pourrait mettre Nevers et Moulins sur l'axe Paris-Lyon « par un raccordement de 2 kilomètres de voie nouvelle ».

. **Thomas Allary** fait part de ses doutes quant à la rentabilité d'une telle proposition, dont le coût serait de 200 millions d'euros pour seulement 2 trains par jour...

. **Daniel Cofin**, de l'union départementale CGT de l'Allier, indique que les habitants d'Aurillac – dont la ligne avec Clermont est fermée pour travaux – aimeraient entendre parler plus souvent du ferroviaire et qu'il serait donc utile d'y organiser une réunion. Il souligne le manque d'informations sur les solutions alternatives.

Le cabinet suisse SMA, rappelle-t-il, avait proposé la création de tronçons de ligne nouvelle pour gagner 30 minutes entre Clermont et Paris, pourquoi ne pas l'envisager ? De même, dit-il, les techniques pendulaires sont également une solution pour améliorer la ligne existante. De plus, estime-t-il, les TAGV PACA, Figueras-Perpignan, Rhin Rhône et ceux venant de Paris vont engorger la vallée du Rhône.

. **Thomas Allary** répond que les aménagements des lignes existantes ont déjà été étudiés dans le passé. Toutes les études montrent qu'on ne pourrait, dans cette hypothèse, faire mieux que 2h40 sur le trajet Paris-Clermont. Or ces scénarios alternatifs ont un coût qui atteint jusqu'à 7 milliards d'euros. Si, en plus, ils ne permettent pas d'atteindre les objectifs de POCL, on peut douter de l'efficacité de ces solutions.

En ce qui concerne le train pendulaire, qui permet d'utiliser des lignes existantes, l'idée a été étudiée sur Paris-Clermont et Paris-Limoges. La conclusion a été que les investissements étaient trop importants par rapport aux bénéfices. Enfin, l'engorgement de la vallée du Rhône se situe au-delà de POCL. Ce n'est pas, dit le directeur du projet de RFF, le genre de problème auquel, si fondé soit-il, POCL est censé apporter une réponse.

« Un rendez-vous historique qui peut placer l'Allier au cœur d'une croix ferroviaire européenne »

. **Gilbert Crouzier**, vice-président de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier, rappelle que la LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon est un projet d'aménagement du territoire pour le Massif Central, au service de ses habitants.

Il évoque sa combinaison avec Transline, un projet qui relierait la façade Atlantique à Poitiers, Lyon, Turin, et même à l'Europe de l'Est. L'Allier pourrait ainsi se trouver au cœur d'une croix ferroviaire européenne et se rapprocher de Roissy, Orly, et Lyon Saint-Exupéry. Il souligne l'importance des enjeux du projet POCL pour la ville de Moulins et le département de l'Allier.

. **Thierry Jaccaud**, rédacteur en chef de la revue *L'Ecologiste*, indique que les avantages et les inconvénients du projet POCL sont connus. Les impacts sur les milieux naturels seraient, dit-il, « un désastre ». Et, le coût sera financé par le contribuable. Il souligne l'ironie de l'actualité qui fait que le débat public a été ouvert à Clermont le jour même où l'on annonçait le démantèlement de la banque Dexia, et qu'aujourd'hui même, alors que se tient cette réunion à Moulins, Moody's (*entreprise connue pour ses notations financières standardisées*) met la note de la France sous surveillance pendant 3 mois. Un projet tel que POCL serait beaucoup trop cher pour l'Etat dans la conjoncture actuelle. Un rapport de l'assemblée nationale révèle que la France n'a pas les moyens de le soutenir. Thierry Jaccaud évoque ensuite l'exemple de la Grèce qui vient de baisser les prestations sociales et d'augmenter les impôts, pour demander si l'Etat français est prêt à imposer la même chose à ses citoyens.

. **Olivier Bertrand**, membre du Comité directeur de la Confédération Européenne des Propriétaires Forestiers et vice-président de la Fédération Française de la Forêt Privée, élu dans le département de la Creuse, souligne que ce projet permet de réfléchir sur l'aménagement du grand espace central de la France. Il rappelle que ce "Grand Centre" de la France, ou « grand vide » comme on l'appelle parfois, a la taille du Portugal. Il indique ensuite que les agglomérations de Bordeaux, la Rochelle, Nantes vont se développer, et qu'il y a un besoin – pour le transport de voyageurs comme pour le fret – de les relier à la LGV Lyon-Turin et à l'Europe de l'Est, car, dit-il, la France est une « région européenne ». Enfin pour préserver l'environnement, il souhaite que l'on examine les possibilités de suivre au plus près le tracé des autoroutes actuelles.

Tous les projets entre Orléans et Bourges, ajoute-t-il, traversent la Sologne. Comment, demande-t-il, pourrait-on l'éviter ? Cela l'inquiète pour la forêt et il demande que l'on précise ce point.

. **Michel Gaillard** réagit à deux remarques formulées précédemment. L'une, dit-il, exprimait le regret que la CPDP n'organise pas une réunion à Aurillac, l'autre portait sur la transversalité du projet, avec le souhait de mettre au débat POCL, Rhin-Rhône, le barreau Poitiers-Limoges voire la ligne ferroviaire vers l'Espagne.

La Commission nationale du débat public, rappelle-t-il, est saisie sur un projet, POCL. Les objectifs sont, entre autres, de doubler Lyon-Paris, de relier Paris à Clermont en 2 heures. Le débat public POCL n'a pas vocation à débattre des lignes Poitiers-Limoges, ou Rhin-Rhône. Il ajoute que la « transversalité » est un thème en débat à l'Assemblée Nationale et que le SNIT s'en préoccupe.

L'hypothèse d'une gare nouvelle Moulins-Vichy suscite des interrogations

. **Jean-Michel Chavarochette**, président de la chambre de Commerce et d'Industrie de Moulins-Vichy, évoque l'aménagement de l'Allier et en particulier des villes de Montluçon, Moulins et Vichy. Il faut trouver un moyen technique pour que ces villes soient rapprochées aussi bien de Paris que de Lyon. Si l'on crée une gare au nord de Vichy, Moulins et Vichy vont souffrir. Moulins et Vichy auraient entrepris des travaux pour des gares condamnées avant d'être terminées. L'autoroute est passée près de ces trois grandes villes sans en desservir aucune, et on attend toujours la RN7 : il ne faut pas refaire les mêmes erreurs.

. **Thomas Allary** répond que, dans tous les scénarios présentés, les trois villes de l'Allier gagnent en fréquence et en temps de parcours. La gare nouvelle entre Moulins et Vichy a

été imaginée pour desservir Moulins dans le scénario Ouest-Sud. Elle permettrait aux Moulinois, dit-il, de venir chercher les TAGV qui s'y arrêteraient.

. **Laure Déroche**, maire de Roanne, souligne l'importance du projet POCL. Elle perçoit dans ce projet un enjeu majeur, la desserte des collectivités laissées à l'écart des grandes infrastructures de communication, particulièrement les collectivités d'Auvergne, mais aussi Roanne, qui est le trait d'union entre les régions Rhône-Alpes et Auvergne. Un autre enjeu important est, selon elle, la desserte entre les villes du "Grand Centre", notamment pour les liaisons Clermont-Lyon ou Vichy-Lyon.

Dans trois des scénarios, il est prévu que le train emprunte la ligne existante pour aller rejoindre, à partir du nord de Vichy, la ligne du côté de Lapalisse : elle demande si cet aménagement est intégré au coût de POCL.

. **Thomas Allary** répond que tous les aménagements prévus pour la desserte des 13 villes du « Grand Centre » (électrification, raccordements, travaux sur le réseau existant...) sont inclus dans les estimations données.

Les TéoZ vont-ils disparaître ?

. **Michel Guyot** maire de Saint-Germain-des-Fossés, rappelle que, pour le département de l'Allier, la LGV est indispensable. Il souligne la nécessité pour les différents acteurs du projet POCL de trouver l'unité dans les décisions pour faire venir le TAGV en Auvergne. Concernant le tracé, il demande pourquoi on ne raccorderait pas directement Paris à Moulins par la ligne nouvelle, dans les scénarios qui passent par le sud. Il regrette que les temps de parcours évoqués soient trop souvent ceux de trajets sans arrêt, ce qui ne reflète pas la réalité. Enfin, il s'interroge sur le fait que les TéoZ actuels n'existeront plus, donc, dit-il, « ceux qui n'auront pas le TAGV à côté de chez eux ne pourront plus aller à Nevers ou Paris ».

. **Thomas Allary** répond que tous les temps de parcours sont théoriques et arrondis à 5 minutes près. Ils sont tous calculés sans arrêts pour pouvoir être comparés et parce qu'à ce stade, on ne connaît pas la politique d'arrêts de la SNCF ou de ses futurs concurrents. Pour les TéoZ, c'est l'autorité organisatrice, l'Etat, qui définira la desserte. Mais, on peut prendre l'hypothèse qu'il n'y aura plus de TéoZ puisque les TAGV devraient les remplacer.

Un risque de surévaluation du projet POCL ?

. **Gérard Matichard**, secrétaire départemental d'Europe Ecologie les Verts, rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue que les transports de proximité représentent 98 % des déplacements quotidiens. Le rapport Mariton dénonce la surévaluation des prévisions, comme cela avait été le cas pour Eurotunnel, qui a fait faillite. Dans ce cas, l'usager verrait le prix du billet augmenter. Des rapports, comme F.G.V. (« Faillite à grande vitesse ») de Marc FressoZ, arrivent aux mêmes conclusions. Comme l'Etat ne peut plus payer, le coût pour l'Auvergne serait d'un milliard d'euros.

. **Jacques Rolin**, usager. Il se déplace régulièrement entre Lyon et Roanne, et doit aussi se rendre occasionnellement à La Rochelle ou Bâle. Il estime que le réseau ferroviaire actuel au cœur de la France est acceptable. Il est favorable à la LGV pour 2025, 2030 ou 2040, qui se

réalisera, selon lui, par tronçons. Bourges sera selon lui une future plaque tournante ferroviaire.

. **Thomas Allary** rappelle que l'objectif de RFF est double, conformément à la demande de l'Etat. La première priorité est la rénovation du réseau existant et la deuxième est le développement du réseau à grande vitesse. Il explique que, ces dernières années, sur trois milliards d'euros d'investissements réalisés par RFF, plus de deux sont consacrés à la rénovation du réseau existant. Répondant à une interrogation sur le fret, il rappelle que POCL est un projet pour les voyageurs. Cependant, les sillons libérés grâce au projet pourraient bénéficier au fret.

. **Michel Gaillard** rappelle que la Commission Nationale du débat public a été saisie d'un dossier d'infrastructure qui offre une potentialité de services. Thomas Allary ne fait qu'expliquer cette potentialité en termes de type de dessertes, de temps de parcours, etc. Mais il n'y a pas, à ce stade, de réponse à apporter en termes de service commercial, concret, à l'horizon 2025.

La LGV comme facteur d'augmentation de l'attractivité du territoire

. **Jean-Paul Dufrenge**, président du Conseil général de l'Allier, explique que la question de l'opportunité de la LGV ne se pose pas. C'est une nécessité pour l'attractivité du territoire. Il précise ensuite que le conseil général n'a pas encore arrêté son choix sur un scénario particulier, parce que le débat public doit nourrir les réflexions des uns et des autres, afin qu'ils recherchent l'unité.

Quelques positions ont cependant déjà été prises par le département. Le scénario Est est écarté. Les dessertes sont mieux mises en valeur par Roanne que par Mâcon et il faut des allers retours vers Paris et Lyon dans la demi-journée. Ce sont les seules positions prises par le Conseil général.

Il répond ensuite à Thierry Jaccaud, qui a interpellé les élus. Dans le cadre de la crise, des régions comme l'Allier qui souffrent déjà de handicaps ne doivent pas être pénalisées plus gravement. Les questions de financement doivent être abordées dans le cadre de la solidarité nationale, et il faudra peut-être recourir à un financement européen.

. **Guylaine Fruchon**, directrice des affaires territoriales SNCF Auvergne, rappelle que la SNCF s'exprime en tant qu'exploitant actuel des LGV. Elle pense que le travail de RFF doit être salué et que le dossier proposé est excellent. La majorité des données sont partagées avec RFF.

Si la SNCF n'exprime pas, pour le moment, d'opinion sur les tracés, il est évident qu'on ne pourra pas continuer à développer le transport ferroviaire en France si l'axe majeur continue à être saturé. Il faudra des voyageurs pour financer le projet.

La question de la vitesse est très importante. La SNCF demande l'étude du 360 km/heure alors qu'on roule actuellement à 300 ou 320 km /heure.

Elle rappelle que la SNCF définit ses dessertes quelques années avant la mise en service d'une ligne ; il est donc beaucoup trop tôt. Mais, il semble évident que les villes devraient être groupées pour avoir un nombre suffisant de dessertes.

Les souhaits de la SNCF sont très bien illustrés par un graphique de RFF qui permet d'illustrer d'une ville à l'autre, en fonction du chapelet de villes, le nombre de dessertes souhaitables. Enfin, la SNCF veut que toutes les gares actuelles puissent profiter du projet.

. **Thomas Allary** répond que ce graphique n'est pas là pour illustrer ce que veut la SNCF, mais comment on construit une hypothèse de dessertes. L'idée est de maximiser l'ensemble des dessertes pour chaque scénario. S'il y a moins de ville desservies, on diminue les potentialités.

. **Bernard Rouault**, usager, explique que la SNCF communique actuellement pour expliquer qu'au 11 décembre les horaires vont changer. On propose des circulations pour Vierzon, Lyon, Dijon, mais il ne comprend pas si la SNCF veut continuer à desservir Moulins. Il rappelle que l'échéance est dans 2 mois et pas dans 15 ans.

« Ecarter les scénarios inacceptables »

. **Florent Sainte Fare Garnot**, maire de Nevers, explique qu'il faut écarter les solutions inacceptables pour une partie du territoire concerné, qui sont impossible à mettre en oeuvre. Il appelle tous les acteurs à la lucidité. Il donne l'exemple du projet de LGV Nice-Marseille qui est condamné pour n'avoir pas su créer autour de lui les conditions de l'unité.

Deux scénarios sont, pour lui, inacceptables : Ouest-Sud, qui propose deux trains par jour en gare centre de Moulins avec l'abandon des TéoZ et condamne les villes de Nevers et Moulins à vivre dans un cul-de-sac ferroviaire, et Est parce que l'intérêt territorial de la région Auvergne n'est pas pris en compte.

Le temps des expressions initiales, dit-il, est passé. Chacun doit faire les efforts nécessaires pour que l'accord soit possible. Il faut travailler autour de la proposition portée par Moulins, Bourges et Nevers, qui sont pour Ouest ou Médian, via Roanne. Roanne doit être desservie ; il faut des garanties explicites et des engagements pour qu'Orléans voie ses demandes prises en considération et pour que la liaison Clermont-Lyon soit garantie selon les demandes de la ville de Clermont.

. **Luc Bourdige**, vice-président du Conseil régional d'Auvergne, en charge des transports, explique que sur ce dossier, il y a deux logiques : l'une purement financière et l'autre d'aménagement du territoire.

Il faut poser la question des temps de parcours. Les territoires traversés, entre Paris et Lyon, vont voir leur temps de desserte diminuer. Pour l'Auvergne, le scénario Ouest-Sud permet de mettre toutes les villes de la région Auvergne à moins de 2 heures et favorise aussi les échanges avec Lyon. Lyon est le premier pôle d'échange pour la région Auvergne. L'axe Ouest-Sud est l'axe central quand on regarde les zones qui ne sont pas desservies par la grande vitesse. Le coût serait financé par la gare nouvelle dans l'Allier, mutualisée avec Transline. La vraie intermodalité, dit-il, c'est avec les trains régionaux. La question est donc celle du devenir des TER.

. **Thomas Allary** répond que le scénario Ouest-Sud n'est pas le seul à permettre des gains de temps de parcours entre Paris et Lyon. Dans le cas de Moulins, les temps de parcours entre Moulins et Lyon sont équivalents dans tous les scénarios.

POCL offre aussi énormément de possibilités de correspondances. Les solutions d'aménagement du territoire et de doublement de Paris-Lyon ne sont rentables que si elles coexistent dans le même projet. L'intérêt de POCL est qu'il permet de mutualiser les coûts.

On ne sait pas, ajoute-t-il, quel objet ferroviaire est le barreau Est-Ouest, car pour l'instant l'Etat n'a pas précisé sa nature. Le barreau Est-Ouest est, de toute façon, censé être réalisé après POCL.

La gare nouvelle, dit-il, peut offrir des avantages territoriaux ou non, selon ce que les acteurs locaux voudront en faire.

Enfin, il aborde la question de la capacité du réseau existant à accueillir TAGV, TER et fret : puisque les TAGV remplaceraient intégralement les TéoZ, il n'y aurait pas, *a priori*, de problème de saturation du réseau.

« Le débat public ne s'intéresse pas à la forêt »

. **Jean Taillardat**, Office national des forêts, estime que le débat est très silencieux sur la forêt. Or, les forêts de l'Allier sont concernées par le tracé. L'Allier est fier de sa région, de son vin... et personne ne se soucie du problème des forêts. La forêt depuis trente ans a subi des dégâts considérables : tempêtes, prélèvements intempestifs, dérèglements climatiques. Il n'y a plus un seul chêne de référence dans les forêts.

Une emprise de TAGV dans un patrimoine aussi fragile serait, dit-il, catastrophique. Trois massifs forestiers majeurs - qui étaient restés pratiquement intacts depuis le Moyen-Age -, Tronçais, Dreuille et Grosbois, et le vignoble de Saint-Pourçain, sont concernés.

Il appelle tous les Bourbonnais, « restés fidèles à leur âme de citoyen » à se révolter et cite Chateaubriand : « Les forêts précèdent les civilisations, les déserts les suivent. »

. **Nicole Tabutin**, adjointe au maire de Moulins, conseillère générale, explique que les scénarios de la LGV doivent être favorables aux trois villes du département. Ouest-Sud, qui est censé être favorable, n'offrirait que deux trains par jour à la gare centre de Moulins : « Ce n'est pas, dit-elle, être favorable à Moulins ! » L'idée selon laquelle la gare nouvelle contribuerait à l'équilibre dans le financement du scénario Ouest-Sud, la surprend : pourquoi la région Bourgogne accepterait-elle de participer au financement d'un scénario qui l'exclut ? En défendant Ouest-Sud, on condamne, selon elle, la LGV dans l'Allier.

. **Gilbert Champagne**, citoyen, ami de la nature et futur riverain potentiel de la LGV, explique qu'il habite au cœur même des trois tracés qui impactent toute la zone entre Loire et Allier. Les réunions de débat public portent sur le choix du tracé - avec des affrontements entre élus, chacun revendiquant sa ligne et sa gare comme si le projet était déjà acquis - mais ne remettent pas en question le fondement du projet.

Le coût et les impacts environnementaux ne semblent pas inquiéter les décideurs. Or, le coût est "phénoménal", entre 12 et 14 milliards d'euros, rappelle-t-il. RFF est déjà endetté, et les élus locaux prétendent pouvoir assurer la plus grosse part de financement. Mais sont-ils vraiment prêts à faire payer leurs électeurs et à faire face aux impasses budgétaires ? Le débat public ne présente pas le nombre de TAGV journaliers ni les nuisances en termes de décibels que les riverains subiront. Les nuisances écologiques sont aussi conséquentes, puisqu'il faudra 20 ans pour équilibrer le bilan carbone. Il conclut en demandant aux élus « de ne pas aller plus vite que le TAGV ».

. **Thomas Allary** rappelle qu'un projet de ligne n'est évidemment pas neutre en termes d'effets sur l'environnement. Il explique que RFF présente des options de passage de 10 kilomètres de large, et qu'on ne peut encore, à ce stade, être plus précis sur les risques d'impact. Pour ce qui est du report modal et du bilan carbone, si on appliquait à POCL les mêmes ratios que ceux de la ligne Rhin-Rhône, on constaterait que, chaque année, après sa mise en service, il devrait y avoir moins de trajets en voiture et en avion, et donc moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Les relations économiques entre Clermont et Lyon sont un enjeu majeur du projet POCL

. **Serge Godard**, maire de Clermont-Ferrand remercie le président Gaillard d'avoir rappelé qu'un débat public est le lieu où tout le monde peut exposer ses craintes. Il explique ensuite que si les Clermontois veulent relier Paris en moins de 2 heures et Lyon en 1 heure 15, c'est parce que, pour Clermont-Ferrand, il s'agit de s'inscrire dans un développement inter-métropolitain. Les échanges économiques avec Lyon sont 4 fois plus importants qu'avec Paris. Clermont est la 12^e agglomération française, avec plus d'un demi-million d'habitants qui vivent à moins d'une demi-heure du centre ville.

Pour lui, le passage par Mâcon serait « une catastrophe » et la LGV ne jouerait pas son rôle d'aménagement du territoire.

Il précise que la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne ne peut être réaménagée, mais doit être complètement redessinée.

Si elle passait au nord de Clermont, dit-il, la nouvelle infrastructure ferroviaire profiterait à l'Auvergne toute entière. Il se prononce donc clairement pour le scénario Ouest-Sud.

. **Véronique Petit**, usagère du Bourbonnais, préfère s'intéresser aux impacts environnementaux plutôt qu'aux temps de parcours. D'après les documents disponibles sur le site du débat, le scénario Ouest-Sud est celui qui fait le plus de dégâts. Il franchit le site Unesco du Val-de-Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes ; il traverse les massifs forestiers et le bocage bourbonnais. Il y a même des passages en tunnel qui sont prévus. Ce sont des investissements très lourds et le même problème se pose aux abords des monts du Lyonnais. En tant que Bourbonnaise, elle estime que le TAGV ne changera pas sa vie.

. **Guillaume Bertrand**, "militant ferroviaire" à Limoges, évoque un troisième moteur au projet POCL, celui des deux transversales historiques, Lyon-Nantes, et Lyon-Bordeaux. Il rappelle que si le Limousin est intéressé par le projet, c'est notamment parce qu'il est situé sur l'axe Lyon-Bordeaux. De plus, sur le trajet Bordeaux-Lyon des études avaient montré le fort potentiel du fret. Il pourrait être intéressant de faire valoir cet argument pour des financements éventuels de la ligne Clermont-Lyon qui pourrait aussi être intéressée par le fret. Dans le débat, dit-il, les options Ouest et Ouest-sud reviennent le plus souvent. Le scénario Ouest-Sud a plus de fonctionnalités mais coûte plus cher. Pour lui, la réalisation de ce projet nécessite un phasage dans le temps. Il faut peut-être, dit-il, trouver un moyen terme « entre la lenteur et la très grande vitesse ». Il conclut sur l'idée qu'on pourrait peut-être intégrer aussi la région Limousin dans le projet POCL.

Les agriculteurs sont directement touchés par la construction d'une LGV

. **Jean-Marie Lesage**, président de la Chambre d'agriculture de l'Allier, explique que si les conséquences pour l'agriculture vont être dures, - 1 000 hectares de terres risquent d'être perdus - les départements seront moins enclavés. Il prend l'exemple de l'autoroute, qui, dit-il, n'a pas détruit le monde agricole. On n'a pas le droit, assure-t-il, de s'opposer à ce projet alors que le département s'appauvrit considérablement. Des exploitations agricoles vont

disparaître, certes, mais c'est pour cela qu'il a été demandé qu'une réunion à Gien traite ce problème.

. **Bertrand Salvat**, secrétaire général d'Altro, explique que les prévisions pour 2025 ne tiennent pas compte du fait que le monde n'aura rien à voir à cette époque avec ce qu'il est maintenant. Par exemple, la SNCF ne sera plus le seul opérateur ferroviaire. Dans ce contexte, il vaudrait mieux donner des fourchettes de chiffres plutôt que des estimations abruptes.

. **Thomas Allary** dit que le « troisième moteur de développement Est-Ouest » est bien pris en compte dans les études de RFF, puisqu'on gagne 20 minutes sur le trajet Lyon-Nantes. Pour ce que concerne la consommation de terres agricoles, les emprises foncières pourraient être de 5 000 hectares pour l'ensemble de la ligne. RFF associera le monde agricole aux suites du projet, s'il est adopté. Enfin, il rappelle une fois de plus que les temps de parcours ne sont que des hypothèses.

Prendre en compte les problèmes actuels avant de se projeter dans 20 ans

. **Hervé Gonthier**, de la CGT Cheminots, s'étonne qu'on n'ait toujours pas entendu parler d'échéance et de date de livraison. 20 à 25 ans pour les usagers auvergnats, c'est long. En Auvergne, suite au désengagement de l'Etat, le contribuable va financer 1 milliard à sa place. Les usagers auvergnats ne doivent pas attendre 20 ans pour que leur situation s'améliore. Il rappelle que l'Auvergne est la seule région de France à avoir deux lignes ferroviaires fermées.

. **Jean-Luc Benayoun**, président de la FAPAL (Fédération des associations des parcs d'activité du Loiret), estime que d'un point de vue économique, la LGV est très importante. Il rappelle que le secteur d'Orléans comporte 7 000 entreprises, dont des leaders mondiaux comme Dior ou L'Oréal. Le « cœur de France », dit-il, a malheureusement été trop longtemps abandonné.

. **Didier Luminet**, gérant de société et élu de la Chambre de commerce d'Auvergne, explique que, selon lui, le scénario Ouest Sud serait très néfaste pour Moulins, comme le scénario Est. Il explique que les pertes de temps pour se rendre à la gare nouvelle en voiture seront importantes. En outre, le retour depuis Paris risque de conduire l'utilisateur dans une autre gare que celle où il aurait laissé son automobile. Les collectivités auront alors, dit-il, été mises à contribution pour que les usagers « galèrent » un peu plus.

« Moulins gagnante dans tous les scénarios »

. **Antoine Levasseur**, habitant de Moulins, rappelle qu'à Montluçon, un « cul-de-sac » dit-il, il n'y a que deux trains directs par jour avec Paris. Demain, estime-t-il, Moulins sera dans la situation où se trouve Montluçon aujourd'hui. On nous dit que l'offre des différents scénarios sera sensiblement identique, mais fait-il remarquer, « ce n'est pas exact » : entre 2 et 7 allers-retours directs sur Paris en gare centre, il y a une grosse différence !

. **Gilles Alexandre**, architecte, urbaniste et paysagiste, explique que sur les 4 tracés, 2 desservent moins l'ensemble des territoires, Est et Ouest-Sud. Ouest est le plus cher pour le contribuable et le voyageur, et le pire pour les nuisances sonores.

. **Marie-José Chassin**, vice-présidente de la région Auvergne, explique que le tracé Ouest Sud apporte des gains, contrairement à ce que disent certains. Elle estime que la gare de Saint-Germain-des-Fossés, dont le site a été évoqué pour une gare nouvelle est plutôt une plateforme de connexion.

. **Thomas Allary** répond que pour la gare de Saint-Germain-des-Fossés, rien n'est décidé ni écarté. A ce stade le site n'apparaît pas idéal, mais ce n'est pas définitif.

Revenant sur la question de la forêt de Tronçais, il insiste sur le fait que RFF préférerait ne pas la traverser. Au moment de la définition du tracé final, tout sera mis en œuvre pour éviter cette zone sensible, ou réduire au maximum l'impact sur la zone ou le compenser si l'on ne peut faire autrement.

On ne peut néanmoins nier que le tracé Ouest-Sud passe par la forêt de Tronçais.

La demande est régulièrement adressée à RFF de prendre en compte l'effet aménagement du territoire dans ses travaux. Personne aujourd'hui, dit-il, n'a de méthode pour quantifier cet effet. Jean Poulit, ancien préfet, directeur de l'IGN, a tenté une approche. Le gain de temps permis par une infrastructure nouvelle est ordinairement valorisé à travers une monétarisation. Or, l'idée mise en avant par Jean Poulit est qu'en raccourcissant les trajets, on élargit l'univers de choix et on valorise une meilleure accessibilité à d'autres activités (puisque'il ne faut pas plus de temps pour aller plus loin qu'auparavant).

C'est peut-être, dit Thomas Allary, un moyen de quantifier l'aménagement du territoire. Le problème est que cette méthode est mieux adaptée au mode routier en milieu urbain qu'au mode ferroviaire. Toutefois, elle a été adaptée pour être appliquée à POCL. Cette étude qui quantifie l'aménagement du territoire est donc une première.

On peut en tirer une première conclusion : la valeur créée est équivalente entre les scénarios, avec quelques différences. Le résultat, décomposé canton par canton, révèle, par exemple, qu'entre les scénarios Ouest-Sud et Médian, il y a plus de concentration dans un cas et d'étalement dans l'autre.

Chercher l'intérêt général

. **Gabriel Maquin**, maire adjoint de Vichy, conseiller général, explique que le conseil général recherche l'unité départementale. Il craint cependant que la gare nouvelle n'entraîne une dévitalisation de Moulins et de Vichy. Ce serait d'autant plus handicapant pour Vichy que c'est une ville thermale, d'accueil, qui fait beaucoup d'efforts de ce sens.

. **Pierre-André Périssol**, maire de Moulins, remercie tous les participants. Il évoque l'exemple de la route Centre Europe Atlantique (RCEA), « dossier difficile que nous avons pu régler », qui prouve, selon lui, qu'il faut rester unis, indépendamment des opinions politiques. Pour Montluçon et Clermont, il faut vérifier que le barreau prévu soit bien intégré dans le projet et son coût. Il conclut en rappelant que la liaison Clermont-Lyon est fondamentale pour tous.

Il rappelle sa proposition : que chaque collectivité propose deux choix pour faciliter un compromis « et la raison l'emportera ».

. **Michel Gaillard** remercie tous les participants.



Il rappelle le rôle du site internet du débat public. A ce jour, il a déjà enregistré 20 000 visites et 120 000 pages lues.