

La vingt-sixième réunion du débat public sur le projet de LGV POCL, le 24 janvier 2012, a duré 3h10. Cette première réunion de clôture du débat public a rassemblé environ 800 personnes à Clermont-Ferrand.

**Le président de la Commission particulière du débat public** a expliqué que cette réunion avait pour objet « une restitution au public, à chaud d'une esquisse du compte-rendu de la CPDP ». Il a d'abord souligné la « très forte mobilisation » qu'avait suscité le débat : déjà plus de 13 000 participants, 220 cahiers d'acteurs, 500 questions, 1 200 avis et contributions déposés sur le site web. Cette mobilisation, a-t-il remarqué, a concerné un large éventail d'acteurs, « le citoyen de base, le monde associatif, les acteurs économiques, avec une forte implication des élus et collectivités territoriales ». Elle a été fortement entretenue et relayée par la presse (plus de 1 100 articles et émissions ont été consacrés au débat public), mais aussi par les collectivités.

Des critiques, a relevé la CPDP, ont été régulièrement adressées aux données et hypothèses du maître d'ouvrage. A cet égard, elle a précisé d'une part que la CNDP avait jugé le dossier du maître d'ouvrage « suffisamment complet » pour ouvrir le débat, d'autre part que RFF, suite à ces interrogations, avait réalisé 13 études complémentaires, mises à disposition du public sur le site du débat public.

La Commission a aussi constaté que le débat avait suscité beaucoup d'affirmations et de prises de position (notamment en faveur de tel ou tel scénario) ... mais relativement peu d'arguments pour les étayer. Enfin, elle a remarqué que le périmètre du débat était mis en cause : certains souhaitant qu'on y intègre d'autres lignes ferroviaires (notamment POLT) ou projets (par exemple, un « barreau est-ouest »). Elle a rappelé que la CNDP instruit des saisines sur un projet précis et qu'il ne lui appartient pas de modifier le périmètre ni de s'autosaisir d'un autre projet.

**Le directeur du projet POCL** a fait part de la « satisfaction » du maître d'ouvrage du climat général du débat, mais aussi de ses « regrets » de voir subsister des « idées fausses », basées notamment sur l'incompréhension de la différence entre « le tracé de la ligne et les services qu'elle pourrait proposer ». Parmi les « contrevérités » déplorées par RFF, l'opposition « sans objet » entre modernisation du réseau existant – « une priorité pour RFF qui y consacre jusqu'en 2015 un plan de 13 milliards d'euros » – et la réflexion sur une ligne nouvelle. Il a aussi salué les évolutions permises par le débat public : redéfinition de l'option de passage en Ile-de-France, recherche de l'évitement de la forêt de Tronçais et du vignoble de Saint-Pourçain, étude de la faisabilité d'un jumelage en Sologne... Certains « invariants », a-t-il souligné, émergent du débat : en particulier, un « probable abandon » du scénario Est et de l'arrivée sur Lyon par Mâcon, la recherche de nouvelles fonctionnalités dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian – qui pourraient aboutir à un « scénario commun » – telles que la création de liaisons directes Moulins-Lyon, d'un raccordement au nord de Gien, et d'une gare d'interconnexion en Auvergne, la réduction des temps de parcours Clermont-Lyon, l'hypothèse (dans tous les scénarios) lors de l'arrivée en Ile-de-France d'une coordination des études POCL/ RER C. D'autres points demandent « à être approfondis » : notamment les hypothèses de gares nouvelles et de desserte, l'option de Saint-Etienne... ». RFF a également présenté le dispositif de concertation qu'il proposera pour l'après-débat.

**La CPDP** a demandé au public de réagir à l'analyse du débat présentée par RFF. **Les interventions du public** ont porté principalement sur quatre thèmes :

- la nécessité d'un « consensus » sur le (un) scénario Ouest, pour permettre la réalisation du projet, qui pourrait être le « 5<sup>e</sup> scénario »,
- le rôle important (mais parfois contesté) d'une gare nouvelle « Auvergne », plate-forme d'interconnexion avec le réseau existant,
- l'urgence de modernisation du réseau existant,
- l'amélioration de l'accès à la métropole lyonnaise et de la desserte de Clermont-Ferrand (parfois jugée inefficace si elle n'est pas assurée par le scénario Ouest-Sud).

**Des voix discordantes** se sont fait entendre (en même temps qu'étaient déployées des banderoles à l'entrée de la salle de réunion), en particulier de représentants d'associations locales de défense de l'environnement, qui ont remis en cause la saturation de la LGV Paris-Lyon, l'opportunité de la ligne, son coût et son utilité, en lui opposant, dans certains cas, la modernisation des lignes existantes.

**Plusieurs intervenants** ont salué la volonté de RFF de lancer de nouvelles études et manifesté leur désir de travailler avec le maître d'ouvrage, notamment dans le cadre des ateliers thématiques proposés pour la concertation d'après-débat. **La plupart des intervenants** ont remercié la CPDP (et souvent RFF) pour l'organisation et la qualité du débat public.

**RFF** a réagi aux interventions de la salle en soulignant :

- que POCL n'a pas « un objectif de vitesse » mais de « réponse à la demande de mobilité » en favorisant le report modal, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- que l'utilisation pour la desserte des 13 villes du « grand Centre » d'une combinaison de LGV et de lignes existantes n'était pas une innovation : « Nantes est desservie par TGV en utilisant 60 % de lignes existantes »,
- que dans tous les cas de figure, Clermont-Ferrand serait à 2 heures de Paris,
- que les « gares TGV » seraient en priorité les gares centre existantes.

**Le président de la CPDP** a synthétisé ce que la Commission retient du débat :

- le « large soutien » apporté au projet, essentiellement au motif de l'aménagement du territoire, mais le peu d'interventions en faveur du report modal, ou de la nécessité de « désaturer » la ligne actuelle Paris-Lyon,
- les nombreuses voix d'opposants au projet, qui refusent « le culte de la vitesse », le coût de POCL, les risques d'atteinte à l'environnement, la « priorité à donner à la modernisation du réseau » - réclamée aussi par de nombreux partisans du projet,
- les incompréhensions sur la relation entre lieu de passage de la ligne et conditions de desserte du territoire, notamment à Clermont-Ferrand et Orléans,
- les inquiétudes du monde agricole, relatives à la consommation de foncier lors de la réalisation d'une LGV.

Quatre faisceaux d'arguments, a relevé la CPDP, ont été développés : la recherche d'un compromis admissible par le plus grand nombre de collectivités, la demande de l'élargissement du périmètre du débat (à la ligne POLT, au barreau Poitiers-Limoges, à un barreau est-ouest...), la recherche d'une amélioration de la faisabilité financière du projet et, enfin, le refus du projet parce que participant d'un choix de société « détestable » ou parce qu'on lui préfère l'amélioration du réseau existant.

**Le préfet de la Région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme et préfet coordonnateur du projet POCL** a félicité la CPDP, RFF et les participants pour « l'organisation et la tenue du débat ». 2012, a-t-il dit « sera pour POCL l'année décisive », « celle du choix de poursuivre ou non le projet », un projet « inscrit dans le Grenelle de l'environnement », « inscrit au SNIT », dont « les études ont été menées avec célérité » pour lui donner « toutes ses chances ». « Le bon projet, a-t-il dit, est celui qui se fera le plus vite possible. » Il a rappelé que « l'unité est préférable à la division », que le projet doit satisfaire toutes les parties prenantes et que « des convergences fortes se sont faites jour ces dernières semaines ». Il a enfin évoqué l'après-débat, où « en tant que préfet coordonnateur », il aurait à présider le comité de pilotage et « à poursuivre la concertation avec les collectivités et les partenaires du projet ».

**Le président de la CPDP** a conclu la réunion en indiquant que la Commission se consacrait désormais à son compte-rendu, qui sera publié, avec le bilan de la CNDP, à la fin mars 2012.