

La treizième réunion publique du débat public, qui a duré 3h15, a réuni, le 23 novembre 2011 à Montluçon, **2 200 personnes**, résultat d'une **forte mobilisation** préparée depuis plusieurs semaines par la ville, l'agglomération et le département. Dans son **mot d'accueil**, le **maire** a salué « un débat très important pour l'avenir de l'Auvergne et du Bourbonnais ».

Le président de la CPDP a rappelé que le débat public est « le droit, traduit dans la loi, d'être informé et de participer aux décisions sur les grands projets », « très en amont, à un moment où ils sont amendables ». Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il a précisé que le débat porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ».

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions :

- quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ?
- quelle serait l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts financiers et ses effets sur l'environnement ?
- à quelles conditions, le projet serait-il réalisable ?

La CPDP a ensuite donné la parole à la salle. Les interventions et questions ont d'abord porté sur les thèmes suivants :

- la nécessité d'une LGV pour le bassin montluçonnais, « oublié » par l'Etat dans la distribution des infrastructures,
- la recherche d'un « consensus » pour trouver « le plus grand dénominateur commun entre les territoires concernés par le projet »,
- la préférence pour le scénario Ouest-Sud, qui apporterait la meilleure opportunité d'«aménagement du territoire ».

Des intervenants ont contesté :

- les comparaisons entre scénarios établis par RFF et en particulier **les prévisions de coûts, dont ils estiment qu'elles « désavantagent » le scénario Ouest-Sud** - RFF a indiqué que les différences de coûts sont notamment liées à la longueur de la ligne, au nombre de raccordements et aux caractéristiques physiques des territoires traversés ;
- la nécessité que le projet repose sur « deux piliers », en affirmant **la prééminence de la notion « d'aménagement du territoire »** ; certains ont estimé « que les choix étaient déjà faits » en faveur du scénario Médian, qui aurait la préférence de RFF, pour des motifs de « rentabilité » - RFF a répondu que, pour lui, aucun scénario n'est « rentable », puisque dans tous les cas **« le projet coûte plus cher que ce qu'il peut lui rapporter »** ; il a rappelé les échecs successifs des projets de « LGV Auvergne », parce qu'il leur manquait la capacité d'apporter suffisamment de trafic pour en assurer l'exploitation ;
- **la relation faite par RFF et la SNCF entre les « minutes gagnées » sur les trajets et l'apport en voyageurs** que cela procurerait - ce à quoi RFF a répondu que « si ces chiffres sont faux, il faut en apporter la preuve ».

D'autres participants ont demandé **la rénovation du réseau existant**, « avant 2025 » et « l'hypothétique TGV ». RFF a indiqué que « ligne nouvelle et modernisation du réseau existant » ne sont pas opposables et que sa mission première est bien la rénovation du réseau, à laquelle il consacre, chaque année, la plus grande partie de ses investissements.

Des associations et collectifs ont dit leur opposition au scénario Ouest-Sud pour **les risques qu'il ferait courir aux forêts de Tronçais, de Dreuille et de Grosbois, au bocage Bourbonnais et au vignoble de Saint-Pourçain**. Des partisans du scénario Ouest-Sud leur ont répondu « qu'on pouvait éviter la forêt de Tronçais » en franchissant le Cher, et qu'il fallait, de manière générale, pour préserver l'environnement, utiliser les couloirs d'infrastructures existantes. RFF a indiqué que, pour des raisons techniques, une LGV ne pouvait être « jumelée » à une autoroute existante mais qu'il s'engageait à examiner le coût d'un contournement de la forêt de Tronçais.

RFF a précisé que les éléments portés à la connaissance du public au cours du débat « n'induisent aucun choix ». C'est, a-t-il dit, « le résultat de nos études ». Nous sommes, a-t-il ajouté, « au stade du débat public » : RFF « est en attente de l'avis du public, de ses arguments, pour nourrir sa réflexion ». A cet égard, le maître d'ouvrage a considéré comme « très utile » la demande faite par **le maire de Montluçon** que sa ville soit mise « à 1h45 de Paris et 1h55 de Lyon », et celle d'un autre élu que « les 3 villes de l'Allier soient à moins de 2 heures de Paris ». RFF a précisé que, en fonction notamment de ce qui est demandé pendant le débat, « les scénarios peuvent évoluer » et qu'il est prêt à travailler sur des améliorations ou variantes.

En conclusion, le président de la CPDP a rappelé qu'au stade du débat public « aucune décision n'est prise », que si l'on voulait éclairer la décision du maître d'ouvrage, il fallait, en particulier, lui adresser des demandes précises, par exemple sur les études à réaliser.