



3^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL MERCREDI 12 OCTOBRE 2011 à VICHY

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 3^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon a rassemblé, mercredi 12 octobre, plus de 300 personnes à Vichy (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 de Vichy

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

2. Le « passage par Roanne » est « indispensable »

C'est la position, en particulier, d'élus locaux qui y voient une condition du désenclavement de l'Allier.

3. L'idée d'une gare nouvelle fait débat

Le projet de gare nouvelle ne fait pas l'unanimité ; certains estiment qu'elle dégraderait le service aux voyageurs ; sa pérennité est mise en doute.

4. Le « barreau » Est-Ouest à nouveau évoqué

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, l'idée d'une « connexion » à cette transversale (la « croix ferroviaire ») est bien présente pour certains, qui voudraient la voir figurer au débat.

5. Les appels à la négociation voire au consensus.

Plusieurs intervenants appellent les partisans du projet au dialogue pour faire émerger une solution commune ; la plupart en excluent le scénario Est ; certains le scénario Ouest-Sud, jugé « diviseur » ; ce dernier conserve néanmoins des défenseurs ardents, qui contestent son évaluation environnementale et socioéconomique par RFF.

6. Des environnementalistes privilégient l'amélioration du réseau existant

Certains environnementalistes estiment que la LGV ne permettra pas le report modal ; d'autres ne sont pas hostile à la LGV, mais pensent qu'il faut coupler ligne nouvelle et modernisation des TER

7. Accès au train des handicapés, prix du billet, mise en doute de la conformité des scénarios Est et Médian aux engagements du Grenelle de l'environnement, technique pendulaire... sont quelques uns des autres thèmes abordés lors de la réunion publique.



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**

. **Claude Malhuret**, maire de Vichy, ancien ministre, évoque un « **projet considérable** » et « **une chance historique** » pour l'Allier, pour Vichy et pour sa région. Il estime que dans quelques années, Vichy pourrait se trouver à une heure trente de Paris et à moins d'une heure de Lyon. Ville touristique et thermale, elle serait reliée au réseau des TGV nationaux et internationaux et aux grands aéroports parisiens. Surtout, elle aurait une « **adresse TGV** », ce qui serait un atout très important.

Mais le risque est aujourd'hui réel que les collectivités rassemblées dans le « G12 » laissent passer cette chance. Chacun s'apprête, désormais, à publier son propre cahier d'acteur et à exprimer « sa solution idéale ». **Or, dit le maire, nous ne serons entendus que si nous sommes capables de parler d'une seule voix.**

. **Michel Gaillard** présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et 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 pour échanger des 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 parcours très importants entre Vichy, 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.



Le TGV serait 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, Vichy et Clermont.

La relation Clermont-Lyon, qui intéresse directement Vichy, est permise dans tous les scénarios, par les « variantes Roanne ».

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 lié à la désaturation de la ligne Paris-Lyon.

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-il, 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.

Concernant plus particulièrement **Vichy**, les temps de parcours sont relativement peu différents selon les scénarios, mais avec **des gains très importants sur les destinations Paris** au regard de l'existant (1h30 à 1h40 selon les scénarios au lieu de 2h45) et **Lyon** (moins d'une heure pour tous les scénarios, au lieu de 1h45 aujourd'hui).

Les hypothèses bâties par RFF indiquent que pour **Vichy-Paris**, au lieu de 7 TéoZ aujourd'hui, on aurait **entre 6 et 13 allers-retours directs quotidiens** (avec, dans le scénario Ouest-Sud, la possibilité d'aller prendre le TGV en gare nouvelle « Moulins-Vichy » à hauteur de 4 **allers et retours complémentaires**).

Sur la destination Lyon, il serait possible de maintenir le rythme de desserte actuelle, et d'apporter des services supplémentaires



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

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

. **Michel Caniaux**, association Altro, souligne que la gare nouvelle « Vichy-Moulins » aura un statut européen, convoité par les opérateurs et qu'elle offrira une visibilité à l'Auvergne toute entière et aura des retombées locales. **Il dit qu'évoquer les coûts du scénario Ouest-Sud sans ses fonctionnalités n'aurait pas de sens.**

. **René Chanaud**, Allier Nature (France Nature Environnement), rappelle le contexte de crise (environnementale, climatique, agricole, énergétique, sociale). Allier Nature pense que la LGV n'offrira pas d'alternative à la voiture et que Paris-Clermont par train restera limité en termes de débit de voyageurs. Enfin, que la hausse du prix du billet accentuera les inégalités sociales : « **Le progrès passe par l'optimisation des moyens existants, aujourd'hui dans un état catastrophique.** Il faut créer un fort report modal de la route vers le rail, avec des TER fiables, attractifs et maillant bien la région. » Le projet proposé par RFF est jugé, par Allier Nature, « frustrant, mensonger, gaspilleur et suicidaire ».

. **Jean-Paul Dufregne**, président du conseil général de l'Allier, indique que les élus de l'Allier ont une approche départementale. Pour l'Allier, **le passage par Roanne est impératif**. Chacune des trois villes de l'Allier doit bénéficier **d'allers et retours dans la demi journée avec Paris et Lyon**. Il ne souhaite pas donner la préférence à un scénario, mais en tout état de cause il indique que **Ouest et Ouest-Sud doivent être améliorés**, en faveur de **Montluçon et Moulins** pour une meilleure prise en compte de l'ensemble du département.

Concernant **la gare nouvelle Moulins-Vichy**, il s'interroge : quels sont ses enjeux, quelle desserte inter-secteurs, quelle complémentarité avec la gare-centre ? Quel avenir des **schémas de desserte Téo**, en particulier du train **Clermont-Paris** ? Quels temps de parcours et fréquences possibles entre **Lyon** et les trois agglomérations du département ? Quelles prévisions de fréquences aller-retour par jour selon les scénarios ? Existe-t-il une étude sur le **barreau Est-Ouest** ? Si oui, quelle est son articulation avec POCL ? Enfin, quelles peuvent être les hypothèses sur les futures **politiques tarifaires** pour permettre le plus large accès au train ?

. **Thomas Allary** répond que l'idée de la **gare nouvelle** dans le scénario Ouest-Sud est née de la **nécessité de desservir Moulins**. Elle sera bien sûr utile aux deux villes. Sa réussite dépendra de ce qu'en feront les territoires. Ce sont surtout des trains inter-secteurs (province-province) qui s'y arrêteront. Elle serait desservie par des TER en provenance de Moulins et Vichy.

- L'intégralité des voyages assurés par **Téo** sera opérée par le TGV.



RFF : « La hausse du prix du billet est liée au service rendu »

- Les différents **temps de parcours** figurent dans les études réalisées pour le projet. Elles sont téléchargeables sur le site de la Commission particulière du débat public. Quels sont les potentiels de fréquences selon les scénarios ? Plus il y aura de villes desservies, plus le potentiel en nombre de voyageurs augmente, plus on peut mutualiser de trains et en avoir un nombre important.
- Un projet de **barreau Est-Ouest** est inscrit dans le Grenelle de l'environnement. Il figure dans la loi, mais l'Etat n'a pas encore fait de commande pour définir les fonctionnalités qu'il en attend. Il n'est donc pas intégré dans les études de POCL. D'autant, que la loi prévoit aussi qu'il sera réalisé après POCL.
- RFF ne connaît pas la **politique tarifaire** de la SNCF à l'horizon 2025. Nous avons cependant, dit Thomas Allary, intégré dans nos études une hypothèse d'évolution tarifaire. La hausse du prix du billet est liée au service rendu. Cela donne 13 centimes d'euros la minute gagnée, ce qui correspond au retour d'expérience sur d'autres projets. Pour un trajet Paris-Clermont, cela voudrait dire une augmentation du prix du billet de 9 à 10 euros en moyenne.

. **Jean Chambéry, Europe Ecologie**, considère qu'un projet de transport doit correspondre à un projet de société. Or, le projet de RFF s'inscrit dans une perspective de croissance économique. Personnellement, il **soutient un modèle plus qualitatif**. On continuerait, estime-t-il, avec POCL la **politique du « tout TGV »** qui conduit à abandonner l'entretien des réseaux existants et à détruire l'environnement.

La réponse aux questions écrites de la salle

- . **Michel Gaillard** présente plusieurs **questions écrites transmises par la salle** : quelle gare d'arrivée à Paris ? quelles liaisons Clermont-Vichy ? à quel horizon le nombre de voyageurs attendus, qui détermine la participation du RFF, est-il calculé ?
- . **Thomas Allary** confirme que la **gare d'Austerlitz** est prévue comme gare d'arrivée à Paris. En ce qui concerne les **liaisons Clermont-Vichy**, tous les TGV Paris-Clermont s'arrêteront à Vichy. Les TER seront maintenus. Enfin, pour calculer la rentabilité du projet pour RFF, les études se basent sur une **durée d'exploitation de 50 ans**.

RFF : Orléans sera desservi dans tous les cas en grande vitesse

. **Muriel Sauvegrain**, adjointe au maire d'Orléans, estime que la présentation de RFF montre bien que les **scénarios Est et Médian s'écartent du Grenelle de l'environnement**. En particulier, ils ne desservent pas directement Orléans et mettent à l'écart de la grande vitesse les villes de l'ouest et du sud de la région Centre. Ces tracés, plus rectilignes, sont peut-être plus rentables, mais ils ne répondent pas aux enjeux



d'aménagement du territoire et de développement durable.

. **Thomas Allary** précise que **les quatre scénarios desservent directement Orléans** par la grande vitesse, de la même manière et avec les mêmes temps de parcours. **L'amélioration de la ligne Paris-Lyon**, par ailleurs, ne se fait pas au détriment de la desserte des territoires.

La gare nouvelle remplace-t-elle plusieurs gares ?

. **Guy Charmetant**, maire de Montbeugny et délégué rail-route à Moulins communauté, s'étonne que Thomas Allary ait parlé de **la gare nouvelle « Moulins-Vichy »**. Or, **cette gare isole Moulins**. En quoi, par ailleurs, une seule gare nouvelle pourrait-elle être plus attractive que plusieurs gares existantes ? Le temps de parcours d'1h30 pour Vichy-Paris est-il calculé au départ du centre de Vichy ou de la gare nouvelle (et en prenant en compte du fait qu'il faudra s'y rendre en bus ou TER, avec un temps d'attente) ? Enfin, une question aux Vichyssois : vaut-il mieux 13 dessertes avec 5 mn de temps de trajet en plus ou 6 dessertes et un gain de temps de 5 minutes ?

. **Thomas Allary** répond qu'il essaiera de ne plus donner de nom aux gares nouvelles (encore hypothétiques). Concernant le temps de parcours, **il s'agit bien de liaisons vers les gares de centre ville**. Le temps des correspondances n'est pas compté (on ne le connaît pas aujourd'hui).

. **Guillaume Bertrand**, habitant de Limoges, estime que la commande fixée à RFF pour POCL n'est pas bonne. Le projet est « centralisateur ». Il oppose deux moteurs de trafics qui sont le Paris-Lyon-Marseille et l'aménagement du territoire. **Il n'intègre pas suffisamment les transversales Est/Ouest qui sont aujourd'hui peu développées**. On dit que le scénario Ouest-Sud est coûteux, mais on oublie des fonctionnalités et des possibilités de financement énormes.

. **Thomas Allary** souligne que la commande initiale relève de l'Etat et que POCL est le contraire d'une opposition entre ces deux enjeux, puisqu'il les réunit, **mutualise leurs coûts et additionne leurs avantages**. Le **barreau Est-Ouest** est bien inscrit dans la loi, mais on ne sait pas quelles fonctionnalités en sont attendues. Nous ne serons pas capables, insiste-t-il, de tout faire dans un seul projet.

. **J.-C. Causeret**, retraité, intervient au nom de représentants commerciaux et clubs de voyageurs de la région : l'Auvergne a toujours été la dernière à bénéficier d'infrastructures. **Les élus doivent se rapprocher des entreprises pour demander une gare TGV proche des réseaux routiers**. Sans pour autant délaisser le transport régional.

. **Philippe Treyve**, pour la CCI de Moulins-Vichy, aurait **souhaité que RFF propose moins de 7 solutions**, que les fuseaux Est soient éliminés et que **la solution « Roanne »**



(qui permet la liaison avec Clermont-Lyon) soit privilégiée. La CCI pense qu'il aurait été préférable de **faire porter le choix sur les tracés Ouest et Médian, les plus finançables**.

. **Thomas Allary** rappelle qu'une réunion thématique sera organisée pour approfondir la question du financement.

Quels seraient les effets du "barreau Est-Ouest" ?

. **Bertrand Salvat**, secrétaire général d'Altro, réaffirme les arguments de l'association pour **défendre le tracé Ouest-Sud et pour contester les ratios** sur lesquels s'appuient les études de RFF : minoration des « effets induits » par le futur **barreau Est-Ouest** et des bénéfices du scénario Ouest-Sud en termes **d'aménagement du territoire**. Altro conteste aussi la comparaison par RFF des **impacts environnementaux** et de la **rentabilité** des différents scénarios.

. **Thomas Allary** répète que **le barreau Est-Ouest n'a pas d'effet induit sur POCL** puisqu'il arrive après lui. L'effet de POCL sera intégré dans les études du barreau Est/Ouest. POCL, par ailleurs, valorise toutes les relations avec le centre de France, avec un effet réel sur le développement économique local. Concernant les impacts environnementaux, Thomas Allary invite les participants à consulter les études sur le site du débat public. Leur méthodologie est présentée de façon détaillée.

. **Sylvain Caillot**, chargé d'études à RFF, précise que les 4 scénarios permettent la liaison Lyon-Bourges. La ligne étant connectée à l'est ou à l'ouest de Bourges, **on a alors déjà fait une grande partie du chemin dans l'axe Est-Ouest**.

. **Bernard Auchère**, handicapé et retraité, évoque **la difficulté pour les handicapés** de voyager par le train, étant donné le faible nombre de liaisons transversales, l'inconfort du TéoZ et la difficulté à y monter et à en descendre pour les personnes à mobilité réduite.

« N'oublions pas l'amélioration des lignes classiques ! »

. **Anne Babian-Lhermet**, conseillère communautaire de Vichy Val d'Allier, porte-parole régionale d'Europe Ecologie Les Verts (EELV), indique que sa formation politique **soutient le projet**, tout en rappelant qu'il ne faut pas pour autant faire passer au second plan des priorités à court terme, comme l'amélioration **des liaisons classiques et le développement du fret ferroviaire**. La LGV devra être au maximum intégrée au réseau classique.

EELV est, en revanche, **opposé à un financement par les collectivités locales d'une infrastructure nationale**. Pour **limiter les impacts environnementaux**, cette formation suggère de privilégier les corridors existants (autoroutes, THT, etc.).



Passer par Roanne et résoudre la saturation du nœud ferroviaire lyonnais

. **Marie-Hélène Riamon**, conseillère régionale de Rhône-Alpes, « référente POCL » pour la Région, 1^{er} adjointe au maire de Roanne, souligne que, par sa « **variante Roanne** », ce projet peut-être un véritable **outil d'aménagement du territoire**. Elle permettra aussi de relier **les Stéphanois** à Paris en 2h15.

Elle ajoute que la condition de la réussite de POCL est aussi la résolution de **la saturation du nœud ferroviaire lyonnais**. Rhône-Alpes, enfin, sera très exigeante sur son intégration **environnementale**.

. **Thomas Allary** répond qu'une bonne arrivée de POCL à Lyon nécessitera effectivement de faciliter l'insertion dans le nœud ferroviaire lyonnais. Mais ce sera l'objet d'un autre débat public.

. **Nicole Tabutin**, 1^{er} adjointe au maire de Moulins, conseillère générale de l'Allier, lance un **appel à l'unité** des élus. Est et Ouest-Sud sont les plus défavorables à tous. **Les élus de l'Allier retiennent aussi bien les tracés Ouest que Médian**.

. **Michel Touret**, retraité du ministère de l'Agriculture, évoque la préservation des milieux agricoles et naturels et demande **pourquoi la technique pendulaire**, qui permet d'utiliser les lignes existantes, a été abandonnée. Il ajoute que l'impact de Ouest-Sud sur la forêt de Tronçais, site Natura 2000, serait très important.

. **Thomas Allary** précise qu'on n'en est pas encore à ce stade du projet, mais que **l'impact** sur les sites sensibles, les milieux agricoles, les forêts classées, sera bien sûr pris en compte par les études, si le projet se poursuit.

Le **matériel pendulaire** permet d'utiliser le réseau existant à une vitesse plus rapide que celle d'un train Corail, mais moins rapide que celle d'un TGV. Les études ont montré que le gain de temps reste minime, alors qu'il faut réaliser des investissements neufs. Cette piste a donc été abandonnée.

Saint-Germain-des-Fossés serait-il une option pour la gare nouvelle ?

. **Michel Gaillard** cite une **question écrite** de René Pérez : **pourquoi une nouvelle gare**, alors qu'existe la « formidable plate-forme de Saint-Germain-des-Fossés » ?

. **Thomas Allary** répond qu'à ce stade du projet des bandes de passage sont proposées par RFF (ici pour le scénario Ouest-Sud), sans que l'on sache encore à quel endroit précis se situerait cette gare si le tracé était retenu.

. **Sylvain Caillot**, RFF, ajoute que plus on va au sud, plus le relief est difficile. Un point de passage a été trouvé à la jonction du réseau existant (entre Saint-Germain-des-Fossés et La Ferté). **Des quais permettraient de relier la gare nouvelle à la gare existante** : les



voyageurs pourraient passer de l'une à l'autre par des correspondances.

RFF : Clermont serait à moins de 2 heures de Paris, dans tous les scénarios

. **Serge Godard**, maire de Clermont-Ferrand, souligne que les élus de l'Auvergne souhaitent un trajet **Paris-Clermont en moins de 2 h** et **Lyon-Clermont en 1h15/1h20**. Pourra-t-on faire une liaison en 1h15 sans créer **une antenne à grande vitesse** pour Clermont-Ferrand, comme RFF l'a prévu pour Orléans ?

. **Thomas Allary** précise que l'objectif de Paris-Clermont en moins de 2 h est bien **rempli dans tous les scénarios**. **Tout le reste du Massif Central en bénéficiera** grâce aux correspondances avec les TER.

. **Florent Sainte Fare Garnot**, maire de Nevers, indique que Nevers, Bourges et Moulins ont choisi d'adopter **une position commune « pour être acteurs du projet et le voir se réaliser »**. A ce titre, ils ne soutiennent pas le projet Est qui exclut l'Auvergne, ni Ouest-Sud, qui exclut Nevers et Moulins. **Ils proposent donc de travailler sur les scénarios Ouest ou Médian par Roanne**.

. **Christian Fournier**, de la Montagne Bourbonnaise, se présente comme un opposant au projet et un partisan de l'arrivée des trains venant de Clermont en gare de Paris-Bercy. Il demande aux participants s'ils sont venus par le train et s'ils pensent qu'avec une LGV ils auraient mis moins de temps pour venir à Vichy.

. **Jean-Michel Guerre**, président de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier, remercie tous les participants. Leur présence en grand nombre « montre que nous ne sommes pas dans des querelles de clochers ». Il estime que le tracé choisi pour POCL induira le futur barreau Est-Ouest. **L'Allier peut ainsi d'ici 2050 se trouver au milieu d'une « croix ferroviaire » européenne**, proche des grandes plates-formes aéroportuaires lyonnaise et franciliennes. Il demande donc une gare nouvelle d'Auvergne, qui sera au centre de cette croix ferroviaire. Or, seul le tracé Ouest-Sud la prévoit.

. **Julien Bassinet**, conseiller municipal de Vichy, demande si on peut imaginer à la fin du débat qu'une solution « hybride », qui réunirait deux fuseaux, puisse être proposée.

. **Thomas Allary** répond que RFF présente au débat l'état de ses réflexions pour prendre ensuite une décision à la lumière du débat. **Tout reste donc ouvert**.

. **Claude Malhuret**, maire de Vichy, ancien ministre, estime que la synthèse des positions sera sans doute difficile, mais que sans cette synthèse on n'arrivera à rien. **Le consensus général tend vers le rejet du tracé Est et vers une solution par Roanne**. Il ajoute qu'il reste **très réservé sur le projet de gare nouvelle**, au regard du retour d'expérience et, en particulier de l'histoire de la gare de Saint-Germain-Des-Fossés.



Conclusion de la réunion publique

. **Michel Gaillard** souligne la forte mobilisation du public pour cette 3^e réunion du débat public, comme pour les précédentes.

Il rappelle que **la diversité des opinions enrichit le débat public**. Il est très appréciable que des points de vue différents s'expriment. La Commission est là pour les entendre.

Demain, 13 octobre, a lieu à Roanne une 4^e réunion de proximité de présentation du projet et de débats.