

18^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL MERCREDI 7 DECEMBRE 2011, à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme)

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 18^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le thème « *La LGV POCL et l'aménagement du territoire* », s'est déroulée le mercredi 7 décembre 2011 à Clermont-Ferrand. Elle a duré 3h30 et a réuni 260 personnes.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION THEMATIQUE

1. De manière générale, malgré le thème de la réunion publique, **élus et acteurs économiques restent discrets quant à leurs attentes en matière d'aménagement du territoire, à la façon dont ils entendent utiliser l'atout de la grande vitesse pour développer leur territoire ainsi que sur les mesures qu'ils comptent prendre pour préparer l'arrivée du TGV**. La CPDP note, pour s'en étonner, que cette réunion thématique s'est assez largement polarisée sur la question du choix entre les scénarios.
2. Pourtant, **les experts invités par la CPDP sont unanimes à expliquer que le facteur décisif pour qu'une LGV contribue à l'aménagement du territoire est la préparation de son arrivée puis, ensuite, la mise en œuvre des mesures d'accompagnement**.
3. **Une question est soulevée pour la première fois : celle de l'importance du délai de réalisation du projet, présenté comme une de ses conditions de réalisation**. Comment faire en sorte que le premier TGV entre en gare de Clermont-Ferrand le plus vite possible ? Une absence de consensus, dit-on, pourrait faire reculer l'échéance du projet, tandis qu'un accord rapide pourrait accélérer le calendrier.
4. **La question d'un éventuel financement européen est évoquée**. Ce qui impliquerait de développer « l'argumentation européenne du projet ». RFF répond que le projet a « bien évidemment » une dimension européenne et que cet aspect sera affiné dans un second temps. La possibilité de faire de Clermont-Ferrand le lieu d'une « croix ferroviaire » (nord-sud/est-ouest) est présentée par certains comme une composante importante de cette dimension européenne.
5. La possibilité de **faire évoluer les scénarios** (notamment en « fusionnant Ouest-Sud et Ouest ») est évoquée. RFF répond qu'il a bien entendu cette demande et qu'il est prêt à y travailler lorsqu'elle sera précisée.
6. **L'amélioration de la desserte locale** (notamment TER) **est demandée comme un complément de la desserte TGV et même comme le moyen d'ouvrir la grande vitesse au plus grand nombre**. D'autres intervenants continuent à présenter la modernisation du réseau existant comme une alternative au projet. RFF répond que son coût serait élevé sans qu'elle réponde aux objectifs de POCL.
7. **La prise de position, par voie de presse, de la SNCF en faveur du scénario Médian cause une certaine émotion**. Plusieurs intervenants y voient « une provocation ». RFF rappelle que la SNCF est « un acteur parmi d'autres » et que le maître d'ouvrage est RFF, qui ne prend pas de décision au stade du débat public.

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public** ouvre la réunion et donne la parole au représentant du maire de Clermont-Ferrand pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Dominique Adenot, adjoint au maire et président du Grand Clermont**, souhaite la bienvenue aux participants et exprime « le sentiment des Clermontois » : « l'occasion de désenclaver notre territoire ne se représentera pas avant longtemps ». Il forme donc un vœu : « que la recherche de la rentabilité à court terme ne se fasse pas au détriment de l'aménagement du territoire, une notion bien malmenée depuis une dizaine d'années ». Il lui semble « dommage et inacceptable » que certains acteurs tentent de faire basculer le débat « en faveur du scénario le moins coûteux, le plus facile et le plus rentable à court terme ». Mais, dit-il, « vouloir placer la gare TGV à 150 kilomètres de Clermont-Ferrand est vécu ici comme une « véritable provocation », alors que le Grand Clermont représente plus de 400 000 habitants et la plaque urbaine, de Vichy à Issoire, 600 000. Clermont-Ferrand, dit-il, serait donc « la dernière grande métropole française à ne pas être desservie par le TGV » alors que « la France a besoin de l'Auvergne ». C'est pourquoi, explique-t-il, il plaide en faveur du scénario Ouest-Sud.

Un débat public qui suscite une très forte mobilisation

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, 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 du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Le débat public, explique-t-il, est un droit, inscrit dans la loi, 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-t-il.

Il précise « 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, www.debatpublic-lgv-pocl.org, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat. Le débat 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.

Il y a, dit-il, 27 réunions publiques prévues dans ce débat, « c'est-à-dire que nous avons fait les deux tiers du parcours ». « C'est, explique-t-il, un débat qui mobilise très largement, quand on le compare aux plus importants débats qui se sont déroulés depuis que cette procédure existe. On constate ainsi que le débat public sur le Grand Paris a réuni, l'an dernier, 15 000 participants en 55 réunions publiques. Le débat public POCL en est à 17 réunions et a déjà rassemblé 11 000 participants. Et, si l'on compare nos chiffres avec ceux de tous les autres débats publics, ils sont tous très loin de ce résultat. Nous avons donc un sujet, un dossier, un projet qui mobilisent beaucoup. C'est un élément important. »

La réunion de ce soir, souligne Michel Gaillard, est, elle aussi, « très importante ». On entend souvent le maître d'ouvrage dire que ce projet a « deux piliers » : l'un des deux est le sujet de ce soir, l'aménagement du territoire. « Il nous a paru évident qu'il fallait en faire un sujet de réunion. »

. **Bruno de Trémiolles, membre de la Commission particulière du débat public**, qui anime la réunion de ce soir, explique que la réunion va faire intervenir des experts, invités par la CPDP, pour éclairer et enrichir les échanges de ce soir.

« Desservir les territoires du centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon »

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL de RFF**, précise que le maître d'ouvrage a été très sollicité depuis ce matin par la presse, après la publication d'un article du quotidien local *La Montagne*, dans lequel la SNCF indiquait sa préférence parmi les différents scénarios soumis au débat. Il précise que RFF et SNCF sont aujourd'hui deux entreprises distinctes. L'avis de la SNCF, dit-il, est donc celui d'un acteur, « et d'un acteur parmi d'autres ». Les voies ferrées, rappelle-t-il, sont de la responsabilité de RFF. Actuellement RFF présente, dans le cadre du débat public, ses réflexions. RFF prendra une décision sur ce projet au mois de juin 2012. Nous ne sommes donc pas du tout, insiste Thomas Allary, au moment de la décision de RFF et « RFF, au stade du débat public, n'a fait aucun choix ».

Le projet, inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009, repose, explique-t-il, sur deux piliers majeurs découlant des quatre objectifs fixés par L'Etat :

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. répondre à la saturation de la LGV Paris-Lyon :

- . constituer un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

L'idée de POCL est de « réunir ces deux piliers en un seul projet, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts ». RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq régions concernées et quatre scénarios, issus de ces études, ont été élaborés : Ouest Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée possible sur Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la ligne existante entre Mâcon et Lyon.

Thomas Allary explique que le principe du projet est de réaliser une LGV qui passerait au milieu des 13 villes concernées et d' « utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes ».

Dans le scénario Ouest-Sud, dit-il, pour aller à Clermont-Ferrand, le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy, puis il emprunterait le réseau existant pour arriver à Clermont-Ferrand. « C'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train », précise Thomas Allary.

De Clermont-Ferrand à Lyon, le TGV utiliserait la ligne actuelle puis la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon.

Dans le scénario Ouest, le principe serait le même, mais le raccordement au réseau existant ne se ferait pas au même endroit. Dans le scénario Médian, la desserte serait la même ; la seule différence étant que ce scénario évite la Sologne et la forêt d'Orléans. Le scénario Est, est à peu près identique.

Ce qui est important, souligne Thomas Allary, « ce n'est pas le futur tracé, c'est bien là où le train va pouvoir passer et dans quelles conditions il va pouvoir aller dans ces différentes villes » : en combien de temps et avec quelles fréquences, c'est-à-dire combien de fois

chaque jour ? Ce sont, dit le directeur du projet POCL, « ces éléments-là que nous devons évaluer, discuter pendant le débat, au-delà du seul passage de la ligne ».

. **Alexandre Frémont, chargé de mission aménagement du territoire chez RFF**, rappelle que la grande vitesse entraîne des « changements dans les pratiques de mobilité » et dans les répartitions modales. En matière de développement économique, dit-il, il faut avancer à « pas comptés » car le projet d'une infrastructure de transport permet aux territoires desservis de s'interroger sur leurs forces et leurs faiblesses et, c'est à partir de ce diagnostic, qu'ils pourront tirer profit de l'arrivée de la LGV.

Or, dit-il, ce qui caractérise le projet POCL est la « très grande hétérogénéité des territoires desservis ». Pour prendre en compte la diversité de ces territoires, il faut se placer à plusieurs échelles géographiques.

. La première est « l'espace français dans son contexte européen », structuré par une grande diagonale allant de Londres au cœur de l'Europe rhénane et comprenant Paris et Lyon. Le réseau des LGV place la France en situation de carrefour ferroviaire avec deux nœuds ferroviaires : Paris/Île-de-France et région lyonnaise. Le projet POCL peut donc jouer un rôle dans cette démarche de renforcement de la place française dans le contexte européen.

. La deuxième échelle est « française et régionale » : la grande vitesse se traduit par une « accessibilité renouvelée » à l'Île-de-France mais aussi à Lyon. Il ne faut pas, dit Alexandre Frémont, se tromper de démarche : il faut aménager « avec Paris » et non « contre Paris », car il n'y a aucune autre ville européenne – à l'exception de Londres – qui ait ce rang de « ville mondiale ». Le reste du territoire français, dit-il, a besoin de Paris pour s'insérer dans un grand réseau culturel, scientifique, économique, technique. La grande vitesse ouvre donc ces possibilités pour Clermont-Ferrand et Orléans, mais aussi pour les villes moyennes. Pour Clermont-Ferrand, elle représente aussi une accessibilité renouvelée vers Lyon et Rhône Alpes, à côté de celle qu'offre la route.

. La dernière échelle est « celle des gares » : quel est leur rôle potentiel ? Pour les aires urbaines concernées, se pose la question de l'accessibilité de ces gares. L'arrivée d'une ligne à grande vitesse pose la question de la centralité et de la polarisation des gares, en fonction des trois formes possibles : les gares historiques à proximité immédiate des centres villes, les gares nouvelles dans l'aire urbaine et en zone périurbaine, et enfin les gares nouvelles créées à l'extérieur des zones urbanisées, loin des villes.

« Les collectivités territoriales mais aussi les acteurs économiques sont des acteurs majeurs de l'aménagement du territoire »

. La CPDP fait alors intervenir un premier groupe de quatre invités.

. **Pascal Mignerey, conseiller en charge du développement durable, des transports et de l'urbanisme, DATAR**, rappelle la définition de l'aménagement du territoire forgée par Edgard Pisani : « Aménager le territoire c'est prendre conscience de l'espace français comme richesse et comme devoir. » Dans l'optique de la DATAR, l'objectif de l'aménagement du territoire est double : dynamiser l'économie productive et résidentielle, et veiller à la cohésion et à l'équilibre des territoires. Mais, précise-t-il, aujourd'hui L'Etat ne décide plus seul, les collectivités territoriales mais aussi les acteurs économiques sont des acteurs majeurs de cet aménagement du territoire. L'Etat, lui, accompagne, aide et veille sur les territoires les plus fragiles, notamment ceux qui sont enclavés, à travers des aides financières (contrats de projets Etats-Régions) qui portent sur l'industrialisation, l'aide aux entreprises, la recherche et l'innovation, la couverture numérique des territoires.

Une aide est également apportée aux territoires ruraux et peu denses qui représentent 44 % de la population française (pôles d'excellence rurale, opérations de type « service plus », etc.). La DATAR, enfin, intervient sur les projets de stratégie nationale : développement durable, biodiversité, adaptation au changement climatique, trains d'équilibre du territoire, lignes aériennes, etc. et sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

« Les LGV comptent parmi les infrastructures les plus structurantes pour l'aménagement du territoire »

La DATAR, dit Pascal Mignerey, a une conviction : les LGV comptent parmi les infrastructures les plus structurantes pour l'aménagement du territoire. Il rappelle que 7% de la population française est à plus de trois quarts d'heure de toute infrastructure de transport importante, qu'un Français sur dix est à plus de trois quarts d'heure d'un échangeur autoroutier, qu'un Français sur cinq est à plus de trois quarts d'heure d'une gare importante et enfin qu'un Français sur deux est à plus de trois quarts d'heure d'un aéroport important.

Du point de vue de la DATAR, le projet POCL est d'abord la première LGV de doublement d'une ligne saturée, comme l'A75 a été la première autoroute créée pour désaturer la circulation routière dans la Vallée du Rhône. Et, fait remarquer Pascal Mignerey, elle a été réalisée en dehors de la Vallée du Rhône. La question pour POCL, dit-il, est donc de savoir si la nouvelle ligne doit rester dans l'axe de la ligne existante ou « si elle doit traverser des territoires qui, par eux-mêmes, n'auraient pas nécessairement justifié un investissement de cette importance ». Au cours des 30 dernières années, dit-il, le territoire français a tiré profit de la grande vitesse, mais « certains n'en ont pas profité et certains en ont même souffert ».

« Raisonner plus en termes de réseau local, de mutualisation et de complémentarité »

Tous les territoires qui ont gagné avec la LGV, dit le représentant de la DATAR, ont su « anticiper et se fédérer pour pouvoir créer des projets cohérents ». Dans le cas spécifique de POCL, il y a sur le territoire concerné un ensemble de villes moyennes qui ne sont pas de rang métropolitain - hormis Paris et Lyon - et les zones desservies ne sont pas les plus dynamiques et attractives de France. Il faut donc « moins raisonner en termes de relations avec Paris ou Lyon et plus en termes de réseau local, de mutualisation et de complémentarité ».

« Il faut contacter 650 entreprises pour en installer une et c'est un travail de longue haleine »

. La CPDP donne la parole à un deuxième expert.

. **Jean-Yves Heyer, directeur général d'Invest in Reims**, présente la stratégie et les actions mises en œuvre par la ville et l'agglomération de Reims. La première problématique à résoudre, explique-t-il, a été de rentabiliser le plus rapidement possible un investissement TGV qui a coûté 100 millions d'euros aux collectivités locales de la région de Reims. L'objectif fixé est, chaque année, de favoriser la création de 500 nouveaux emplois. L'agence, créée quatre ans avant l'arrivée du TGV, comprend sept personnes, dispose d'un budget de 1,3 millions d'euros et a deux missions : la prospection et le développement de l'innovation. Son financement est assuré à 60 % par la ville et l'agglomération et à 40 % par la Chambre de commerce.

Le TGV, dit Jean-Yves Heyer, n'est pas suffisant en lui-même, « il faut savoir travailler en réseau avec tous les acteurs concernés ». Le développement économique ne se fait jamais

seul ; « pour attirer des entreprises, il faut attirer des familles », explique-t-il. « Les entreprises ne s'implantent jamais par hasard » : 100 % des investisseurs ont visité et évalué le territoire avant de s'y installer.

Pour rendre un territoire attractif, ajoute-t-il, il faut le rendre visible, mais aussi lisible (identifiable sur au moins un secteur d'activité). Il faut aussi faire la différence avec la concurrence et « rendre les citoyens fiers de leur territoire ».

« Le TGV induit le phénomène de métropolisation », explique-t-il, mais il faut programmer les investissements nécessaires pour l'accompagner. A Reims, trois milliards d'euros d'investissement jusqu'à 2014 ont été programmés. Il faut également, poursuit-il, développer une offre foncière et immobilière. Puis, prospector. 60 000 entreprises ont été contactées pour venir à Reims : en moyenne, dit Jean-Yves Heyer, il faut contacter 650 entreprises pour en installer une et c'est un travail de longue haleine. 98 entreprises se sont déjà installées dans la région de Reims, qui apporteront plus de 4 000 emplois. Le nombre de créations d'emplois a déjà été multiplié par dix.

A Reims, dit Jean-Yves Heyer, l'effet de levier a été de 25 : « un euro investi dans notre agence produit 25 euros injectés dans l'économie locale ». L'impact de ces efforts, conclut-il, s'est fait sentir dès 2005, « c'est-à-dire deux ans avant que la ligne n'arrive ».

Région Auvergne : pour « le scénario le plus à l'ouest et le plus au sud possible »

. La CPDP donne la parole au président de la Région Auvergne.

. L'Auvergne, dit **René Souchon, président de la Région**, doit renouer avec la croissance démographique, développer son tissu industriel mais aussi conforter le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise, en synergie avec la région lyonnaise. La connexion au réseau LGV d'Orléans, de Clermont-Ferrand-Vichy et de Lyon-Saint-Etienne est indispensable, explique-t-il. Les études de RFF montrent que les flux à destination de Rhône-Alpes sont pour les agglomérations auvergnates aussi, voire plus importants que les flux vers l'Île-de-France. Or, l'enjeu de connecter l'Auvergne à Rhône Alpes est « impossible par Mâcon ». C'est donc, dit le président de la Région, « le scénario le plus à l'ouest et le plus au sud possible qui rapproche au mieux les deux villes, c'est-à-dire le scénario Ouest-Sud ».

Le potentiel de chalandise de la gare nouvelle Auvergne, telle qu'elle est prévue dans le scénario Ouest-Sud, est « nettement supérieur au potentiel des autres gares nouvelles possibles », assure René Souchon. La présence d'une gare nouvelle Auvergne faciliterait, dit-il, les trajets vers Lyon tout en complétant l'offre grande vitesse par les dessertes TER et permettrait des dessertes supplémentaires pour toutes les villes d'Auvergne.

L'étude de RFF démontre, dit-il, que les gains d'accessibilité sont majeurs pour l'ensemble de l'Auvergne mais également pour Orléans. La valeur ajoutée créée pour Moulins est beaucoup plus importante dans le cas du scénario Ouest-Sud que dans le cas du scénario Médian. Toutes les études complémentaires, ajoute-t-il, convergent pour dire que le scénario Ouest-Sud est le scénario le plus performant en termes de retombées économiques.

En termes d'environnement, il doit être possible, estime-t-il, « de minimiser les impacts en Sologne en étudiant les possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes » et d'éviter la forêt de Tronçais. Le scénario Ouest-Sud permettrait encore « la création d'un premier barreau ferroviaire de 200 kilomètres pour l'axe est-ouest, qui servirait à terme à relier la façade atlantique à Lyon via le Massif Central », en évitant la région parisienne. Il y aurait donc, pour René Souchon, « une triple cohérence POCL-barreau est-ouest-réseau européen », « qui peut garantir un financement de la part de l'Union européenne ».

. La CPDP donne alors la parole au dernier invité de la première séquence.

. **Daniel Coffin, vice-prident du Union départementale CGT de l'Allier**, explique que l'Auvergne et le Massif Central ont été tenus à l'écart des grandes infrastructures de communication. Si un désenclavement routier est intervenu, la question se pose encore du développement ferroviaire. POCL permet de faire accéder l'Auvergne à la grande vitesse, mais de façon insuffisante, puisque la région serait « à peine effleurée par la majorité » des scénarios, qui feraient de Clermont-Ferrand « un cul-de-sac ferroviaire ».

Les scénarios Ouest et Ouest-Sud, au moins, « desservent Châteauroux mais aussi la Creuse ». Il parle d'une « urgence à corriger les erreurs du passé ». Quant au barreau est-ouest, le projet de SNIT, dit-il, le fait partir de Nantes pour arriver à Lyon et « oublie donc l'Aquitaine ». Or, estime-t-il, « les flux en destinations de l'Espagne et du Portugal devraient être pris en compte car ils participeraient à la création d'une croix ferroviaire voyageurs/fret en Auvergne ». Il regrette d'ailleurs l'absence de la problématique du fret dans le projet POCL.

Il pose, en conclusion, deux questions à RFF :

. Quelles lignes du réseau classique actuel subsisteront ? pour chaque scénario, la modernisation des lignes classiques comprend-elle la mise à double voie et quel serait, à partir du moment où elles rejoignent la LGV, le statut définitif de ces lignes ?

. Pourrait-on imaginer un cinquième scénario, plus consensuel, en particulier entre Moulins et Montluçon ?

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

Sur la relation Clermont-Ferrand-Lyon. Il explique que, dans tous les scénarios, la desserte est possible par les variantes Roanne, en environ 1h20, avec une fréquence envisageable de 8 allers retours par jour.

Concernant les zones de chalandise évoquées par le président de la Région. Faut-il intégrer la zone de chalandise de Clermont-Ferrand dans celle de la nouvelle gare Auvergne ? demande-t-il. La gare nouvelle Auvergne, précise-t-il, « n'est pas un atout pour la desserte de Montluçon, c'est la gare de Bourges qui assurerait le mieux la desserte, quel que soit le scénario ».

Sur l'étude de valorisation de l'impact de la ligne sur l'aménagement du territoire. Thomas Allary explique que la LGV, en elle-même, n'aménage pas le territoire. C'est, dit-il, « un outil d'aménagement du territoire, mais on ne sait pas actuellement mesurer l'impact de ses bénéfices ». RFF, pour avancer dans cette voie, a tenté d'adapter au ferroviaire une méthode routière urbaine : le principe sur lequel elle est fondée est que le temps gagné dans les déplacements permet d'aller plus loin, donc d'avoir accès à plus d'emplois, ou par exemple à une offre touristique plus large. La grande vitesse élargit donc l'univers de choix des usagers et augmente l'accessibilité des territoires.

Appliquée à POCL, précise le directeur du projet de RFF, cette méthode donne globalement (pour l'ensemble des 13 villes concernées) des ordres de grandeur sur la valeur créée « qui sont équivalents dans tous les scénarios ». Il précise néanmoins que l'on n'a pas assez de recul sur cette méthode et qu'il faut prendre ses résultats avec prudence.

Néanmoins, fait-il remarquer, si l'on compare le scénario Ouest par Roanne avec le scénario Ouest-Sud, on constate que la zone de valeur créée par le premier est un peu plus large. Au plan local, les résultats peuvent être très contrastés. Par exemple, pour Vichy, la valeur créée est le double dans le scénario Ouest-Sud de celle créée dans le scénario Médian, mais, dans le même temps, pour Nevers, le rapport est de 12 (Ouest-Sud) à 286 (Médian).

Sur le jumelage des infrastructures en Sologne. Le directeur du projet de RFF précise que les scénarios sont « évidemment » établis dans une optique de jumelage. Mais ce jumelage, n'est « pas si facile, techniquement, à réaliser ».

. La CPDP donne la parole à la salle.

. **Jean-Bernard Devernois, président de la Chambre de commerce et d'industrie du Roannais**, explique que la priorité pour les entreprises est d'atteindre le plus de clients possible et de les atteindre mieux. La deuxième priorité est la capacité d'attirer de nouveaux cadres. Au-delà, dit-il, l'infrastructure génère une attractivité globale et « on peut espérer que les villes bien irriguées par ce projet pourront connaître des rebonds dans divers domaines ». Seul, dit-il, le scénario qui pourra irriguer au moins 95 % des territoires concernés contribuera à l'aménagement du territoire. Il rappelle qu'il faut aussi prendre en compte la faisabilité économique du projet, car « 12 milliards ce n'est pas rien ». Il estime, enfin, que « si une dissension perdure entre les élus », « on fait courir un risque au projet ».

. **Jean-Louis Germouty, cheminot retraité**, estime qu'il faut aussi lire POCL dans le sens inverse : Lyon-Clermont-Orléans-Paris. Seul le tronçon Lyon-Roanne, dit-il, fait l'unanimité parmi les collectivités et les élus, alors qu'en direction de Paris les avis divergent trop. Ne serait-il pas judicieux de commencer par le tronçon Lyon-Roanne, beaucoup moins compliqué à réaliser ?

« L'enjeu européen devrait être mieux pris en compte par RFF »

. **Laure Déroche, maire de Roanne**, constate que de nombreux territoires sont favorables à la variante Sud – donc au passage par Roanne -, qui permet de répondre à de nouvelles fonctionnalités contrairement à la variante de Mâcon. Elle se prononce, pour sa part, en faveur de la desserte de Saint-Etienne, de l'ouverture de la région Rhône-Alpes sur l'ouest (en favorisant le lien entre Clermont-Ferrand et Lyon) mais aussi sur le sud de la Saône-et-Loire. L'amélioration du réseau existant ne répond pas à l'enjeu de desserte rapide entre les collectivités, explique-t-elle, et ne peut rendre le train compétitif avec la voiture. Elle estime que la dimension européenne de l'aménagement n'est pas suffisamment prise en compte dans les études de RFF. Elle demande à RFF ce qui est prévu pour la valoriser et permettre ainsi d'aller chercher des financements européens.

. **Martine Grivot, deuxième maire-adjoint de la ville d'Orléans**, estime que POCL doit être considéré d'abord comme un projet d'aménagement du territoire. RFF et la SNCF, dit-elle, soutiennent le scénario Médian « car il générerait un important report modal vers le ferroviaire et serait donc plus rentable ». Il faut au contraire, déclare-t-elle, soutenir la famille des scénarios Ouest, « qui sont les seuls à même de répondre aux enjeux cruciaux d'aménagement du territoire ». Dans le scénario Médian, fait-elle observer, la desserte d'Orléans et de Bourges nécessite des barreaux de raccordement de 50 kilomètres. Elle craint donc que les exploitants de la ligne ne réduisent le nombre de trains pour Orléans, pour manque de rentabilité. Le moteur sud-est et le moteur territoire ne sont selon elle pas équivalents dans les quatre scénarios car « dans la famille des scénarios Ouest, la LGV traverserait des territoires plus peuplés et bénéficierait d'un potentiel d'utilisateurs plus important ». Elle s'interroge donc sur « la méthodologie utilisée par RFF pour parvenir à ces résultats ».

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

La dimension européenne de POCL. Il explique que l'argumentation sur ce point sera affinée si le projet doit se poursuivre, mais confirme « qu'il est clairement ancré dans une perspective européenne ».

Le "soutien" de RFF à un scénario. Il répète que RFF « n'a fait aucun choix et ne soutient aucun scénario ». RFF, dit-il, a « réalisé des études et les expose », à travers des éléments qualitatifs et quantitatifs. Pendant le débat public, RFF répond aux demandes faites par les

différents acteurs et tente de faire progresser la réflexion sur les éléments proposés au public. Le débat public, dit-il, permet « d’approfondir les études et d’aider RFF à prendre une décision ».

Sur le barreau de raccordement à Orléans dans le scénario Médian. Le directeur du projet de RFF explique que les trains qui iraient de Paris à Orléans ne seraient pas les mêmes que ceux qui iraient de Paris à Lyon et qu’ils iraient toujours à Orléans, quel que soit le scénario retenu car « le potentiel de trafic existe et reste le même ». C’est, dit-il, « la seule chose qui intéressera l’exploitant ».

Sur le calcul des potentialités offertes par le “moteur territoire”. Si, dit Thomas Allary, les études de RFF montrent que l’effet du “moteur territoire” est pratiquement « équivalent » dans tous les scénarios, c’est que « les temps de parcours permis par chaque scénario sont quasiment équivalents », à cinq minutes près. « Ce n’est donc pas le scénario qui crée la valeur socio-économique », conclut-il.

« Améliorer la desserte TER pour que le plus grand nombre puisse accéder au TGV »

. **Thierry Bonhore, secrétaire de l’Union départementale CGT du Cantal**, rappelle que la Région Auvergne ne se limite pas aux deux départements directement impactés par le projet de grande vitesse – Puy-de-Dôme et Allier –, l’Auvergne comprend aussi le Cantal et la Haute-Loire. Vu du sud de l’Auvergne, quel que soit le scénario, ce qui importe le plus est le temps de trajet pour rejoindre les grandes agglomérations, celle de Lyon ou de l’Île-de-France. Il faut donc que le réseau ferroviaire puisse irriguer l’ensemble du territoire et que tous les citoyens aient accès à ce réseau. Cela implique d’améliorer la desserte locale TER pour que le plus grand nombre puisse accéder au TGV. Il demande donc à René Souchon de veiller à ce que tous les territoires de l’Auvergne bénéficient de l’accès au TGV, en favorisant le maintien des trains existants et en améliorant les temps de parcours internes à la région. Il mentionne, à cet égard, le cas des TER Aurillac-Clermont-Ferrand qu’il juge fortement menacés.

. **Pierre-André Périssol, maire de Moulins**, estime que la dynamique du débat a fait émerger trois thèmes.

D’abord, celui du financement. Dans les scénarios Médian et Ouest, les collectivités contribueraient à hauteur de plus d’un milliard d’euros ; dans le scénario Ouest-Sud, elles devraient en apporter un de plus. Sont-elles prêtes à faire cet effort ? s’interroge-t-il.

Le deuxième thème qui s’est imposé est celui de l’environnement. Peut-on réaliser une ligne à grande vitesse qui traverserait la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain ?

Enfin, le troisième thème concerne l’aménagement du territoire. Le maire de Moulins estime qu’il ne faut pas l’appréhender avec la vision restrictive d’un seul territoire – le « sien », généralement – mais en prenant en compte l’ensemble des territoires.

Si aucun compromis n’est trouvé, dit-il, « il n’y aura pas de ligne à grande vitesse ». Il propose donc aux élus qu’à côté de leur « premier choix » de scénario, ils en fassent « un second », pour permettre la recherche d’un consensus.

. La CPDP donne alors la parole à un nouveau groupe de quatre experts et personnalités.

. **Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand**, explique que la plaque urbaine clermontoise joue le rôle de « locomotive régionale » avec l’ambition de se développer et de créer un véritable territoire métropolitain avec les villes et territoires voisins. La plaque urbaine Rhône-alpine et la plaque clermontoise, dit-il, ont des points communs : une activité industrielle portée par des entreprises leaders, un dynamisme des acteurs de l’enseignement supérieur, de la santé, de la culture et du sport. Les entreprises et acteurs de la plaque clermontoise ont besoin

d'être en contact avec Paris mais surtout avec Lyon, avec laquelle les échanges sont quatre fois supérieurs à ceux avec Paris.

Pour Serge Godard, dire que les temps de trajet pour Clermont-Ferrand sont équivalents dans tous les scénarios est exact, mais dans les scénarios Est et Médian, des villes comme Orléans ou Bourges ne seront reliées « que par des barreaux ». Et, l'agglomération clermontoise se situera à plus de 130 kilomètres de la LGV. Ne faut-il pas réfléchir à d'autres projets ? Le tracé le plus à l'ouest et le plus au sud-ouest a la préférence de Clermont-Ferrand. Le maire de la ville attend donc une réflexion supplémentaire et se dit surpris de voir que la SNCF a déjà pris position.

« La priorité absolue est la vitesse de réalisation du projet »

. **Gérard Duhesme, directeur des sites Michelin de Clermont-Ferrand**, tient d'emblée à réaffirmer le soutien du groupe Michelin au projet de LGV POCL. La priorité, aux yeux de Michelin, est la vitesse de réalisation du projet : « Il faut, dit-il, que le premier TGV rentre en gare de Clermont-Ferrand le plus tôt possible. » Michelin est le seul groupe du CAC 40 à avoir son siège en province. C'est « un choix de l'entreprise », mais qui présente quelques contraintes : l'éloignement de la région parisienne et de ses aéroports mais aussi la modestie des capacités de transports – peu de liaisons internationales directes, une desserte ferroviaire « médiocre » vers Paris et Lyon. Il faut donc « faire évoluer les choses », car Michelin n'est pas la seule entreprise à subir ces contraintes.

Au cours des 12 derniers mois, entre Clermont-Ferrand et Paris, l'entreprise a généré 2 000 allers retours par avion et 3 500 par le train, c'est-à-dire 25 000 heures passées dans le train. Si le TGV permet de faire gagner 1h30 à ces voyageurs, dit Gérard Duhesme, et qu'une « astucieuse grille de desserte » des aéroports de Clermont et d'Orly est mise en place, cela permettra de gagner une demi-heure en temps de raccordement, ce qui représenterait un total annuel de 3 500 jours « économisés ».

Michelin, dit-il, recrute en moyenne 500 personnes par an pour des postes situés à Clermont-Ferrand. 60 % des cadres et techniciens recrutés viennent de Paris. Cela implique, pour les recruteurs, de nombreux allers retours. Pour les candidats à un poste, ajoute-t-il, « le critère de localisation » est en seconde position après l'intérêt du poste. A cet égard, la position « excentrée » d'une ville comme Clermont-Ferrand présente des inconvénients : par exemple, pour les couples où mari et femme auraient un emploi dans deux villes différentes ou encore pour les partenariats à établir avec les grandes écoles. La présence d'une liaison à grande vitesse, ajoute le représentant de Michelin, est aussi synonyme d'une meilleure qualité de la vie, ce à quoi nombre de collaborateurs qui viendraient de l'extérieur sont sensibles.

Michelin, dit-il, a donc plusieurs attentes :

- que Clermont-Ferrand soit à deux heures de Paris et à 1h20 environ de Lyon au maximum ;
- que la solution retenue permette un raccordement facile aux aéroports parisiens et lyonnais ;
- que le bilan économique du projet reste compatible avec la maîtrise de la fiscalité des entreprises et avec une tarification compétitive pour les voyageurs.

A ce stade, ajoute-t-il, cette position exclut les variantes par Mâcon, mais en dehors de cela, l'entreprise souhaite laisser aux collectivités locales le champ du débat. Si, précise-t-il, aucun des scénarios proposés par RFF n'obtenait une adhésion consensuelle, il faudrait peut-être « combiner plusieurs d'entre eux ». Dans le meilleur des cas, fait-il remarquer, le projet ne verrait pas le jour avant 13 ou 14 ans. Michelin ne peut donc imaginer que, faute d'une position commune, l'horizon de mise en œuvre puisse être repoussé. Une prise de position commune des collectivités, estime-t-il enfin, pourrait peut-être favoriser l'accélération du calendrier projet.

. **Jean-Yves Gouttebel, président du Conseil général du Puy-de-Dôme**, se réjouit que le thème de l'aménagement du territoire soit au centre du débat public. Cette politique, longtemps menée par l'Etat, a toujours tourné autour de deux grandes stratégies : l'une de compétitivité des territoires et l'autre de solidarité pour combler les écarts d'équilibre entre les territoires. POCL peut contribuer à la mise en œuvre de ces deux stratégies.

La priorité, dit-il, doit être donnée au raccordement aux principaux axes européens car, sans cela, « le risque pour l'Auvergne serait la marginalisation ». Le TGV est « un symbole de modernité », insiste-t-il. L'absence de grande vitesse « ternit l'image des villes et des régions et accentue leur enclavement ».

Les retombées escomptées se feront sentir sur les décisions de localisation des entreprises - Reims en est un bon exemple - mais aussi sur le maintien d'activités économiques et le développement endogène (flux touristiques, etc.). A quelles conditions ces effets pourront-ils se faire sentir ? S'il n'y a pas d'accompagnement de l'Etat et des collectivités pour accueillir le TGV, dit-il, il peut être « un aspirateur dangereux ». Cet accompagnement est donc indispensable, à l'arrivée de la ligne, « mais aussi et surtout en amont ».

. Les agriculteurs, explique **Xavier Beulin, président de la FNSEA (Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles)**, considèrent que les infrastructures de desserte des territoires sont de première importance, car eux aussi ont besoin de mobilité et d'accès aux services. Les dimensions de POCL sont multiples : économique, aménagement du territoire et solidarité au plan national – puisque, aujourd'hui, le centre de la France est « un grand vide ».

Il présente les éléments que les agriculteurs voudraient voir pris en compte dans le débat public.

- *La question foncière.* Entre 1992 et 2000-2002, les agriculteurs ont, chaque année, perdu environ 60 000 hectares par artificialisation des sols. Depuis 2003, ce chiffre atteint 80 000 à 85 000 hectares par an, c'est-à-dire que, tous les 7 ans, un département agricole est consommé par l'urbanisation.
- *La préparation en amont de l'arrivée de l'infrastructure.* Les agriculteurs sont favorables à des mesures préventives en matière foncière, qui pourraient permettre de faire des réserves foncières.
- *Les compensations écologiques ou de biodiversité.* Ces mesures permettent à un maître d'ouvrage de compenser en biodiversité 2, 3 ou 4 fois l'emprise de l'infrastructure. Le président de la FNSEA met en garde contre cette démarche, qui peut constituer, pour le monde agricole, une « double peine » : on lui impose une emprise foncière pour l'infrastructure puis on le prive, en plus, d'une surface agricole ou rurale, équivalente ou supérieure, au titre d'une compensation en biodiversité.

Pour le secteur agricole, qui transporte beaucoup de pondéreux, conclut Xavier Beulin, il serait également important que la question du fret ferroviaire soit incluse dans le débat.

« La position prise par la SNCF est une provocation »

. La CPDP donne la parole à la salle.

. Comme RFF ne sera pas l'exploitant de la ligne, dit **Nicolas Chiloff, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Région Centre**, on voit mal comment il peut affirmer « qu'il y aurait autant de trains sur une ligne en cul-de-sac vers Orléans que sur une ligne qui passerait par Orléans ». Il demande « à avoir accès à tous les modèles de calcul utilisés par RFF ». Pour la Région Centre, dit-il, l'aménagement du territoire, « c'est aussi un bon raccordement avec le réseau TER ». Il juge que la position prise par la SNCF (en faveur du scénario Médian) est une « provocation », car la ligne passerait « complètement à côté de la région Centre, la cinquième région industrielle de France ». « Le passage par Orléans s'impose

donc. » Il aimerait savoir si les liaisons Tours-Lyon et Chartres-Lyon sont comprises dans les hypothèses de RFF.

« Nous sommes dans le même bateau, nous opposer nous condamne »

. Ensemble, dit **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, les villes de Nevers, Moulins et Bourges disent que le TGV POCL est un « formidable outil d'aménagement du territoire ». Mais, ajoute-t-il, ce projet a ses faiblesses : dans le contexte de crise économique, l'Etat et les collectivités pourront-ils être au rendez-vous du financement ? Il en doute. Il faut donc, affirme-t-il, « s'unir », sans quoi « le projet ne se fera pas ». « Nous sommes dans le même bateau, lance-t-il à la salle, nous opposer nous condamne. » Il évoque « les scénarios de l'impossible », Est et Ouest-Sud. Médiann, ajoute-t-il, est « plus réaliste, car il est moins cher, permet plus de voyageurs et a un risque de contentieux environnemental moindre ». Mais, « le scénario Ouest propose un meilleur équilibre entre les territoires et, à ce titre, pourrait faire l'objet d'un accord plus large ».

. **Thomas Allary** fait remarquer que « le fait que dans la variante par Roanne, le temps de parcours Lyon-Clermont-Ferrand soit inférieur à 1h20 » pourrait être considéré comme un des « invariants du débat » - une des grandes fonctionnalités qui font l'unanimité. Il ajoute qu'on ne peut pas dire qu'Orléans est en « cul-de-sac » dans les scénarios Médiann et Est et que les trafics relatifs à Tours-Lyon sont déjà intégrés dans les études RFF, mais pas ceux de Chartres-Lyon.

. **Marie-Christine Petit-Belouin, Europe Ecologie Les Verts**, pose une question écrite : « Alors que les réseaux existants se dégradent, ne peut-on pas se contenter de moderniser les lignes existantes plutôt que d'investir dans un projet aussi coûteux ? »

. **Fabien Frigolet** demande, lui aussi par écrit, « si les gares nouvelles de Roanne et de Moulins-Vichy ne seraient pas en concurrence ».

. **Thomas Allary** répond à ces questions.

Sur la modernisation des lignes existantes Paris-Clermont. Elle a, dit-il, été prise en compte dans les études préalables au projet. Mais les hypothèses considérées nécessiteraient un investissement de 1,7 à 7 milliards d'euros et ne permettraient de répondre à aucun des quatre objectifs fixés par l'Etat au projet POCL. Thomas Allary rappelle « qu'aujourd'hui, la priorité de RFF est la modernisation du réseau existant ». 13 milliards d'investissement, dit-il, y seront consacrés d'ici 2015. L'investissement de RFF dans une LGV, explique-t-il aussi, correspond à ce que la ligne lui rapporterait, grâce aux péages. S'il n'y avait pas de projet, poursuit-il, il n'y aurait pas de recettes pour RFF et, donc, pas d'argent à investir.

Sur les gares nouvelles. Les deux gares nouvelles envisagées à Roanne et Moulins-Vichy sont, dit-il, effectivement très proches. Mais, compte tenu du nombre de trains différents qui pourraient être mis en service, elles ne seraient pas en concurrence.

. **Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro**, lit une lettre de Claude Steinmetz, directeur du développement ferroviaire de Veolia Transports. Le tracé Ouest-Sud, dit ce dernier, « apporterait davantage de fonctionnalités et ouvrirait une perspective réseau avec un aménagement équilibré du territoire et des atouts supplémentaires pour que le train s'impose face à la route et l'aérien ». Bertrand Salvat explique que « les TGV ne rencontrent presque aucun problème sur les LGV », mais que « tous les retards et accidents interviennent sur les tronçons de voies du réseau ordinaire qu'ils empruntent ». Donc, conclut-il, « plus le TGV

empruntera la voie actuelle du Bourbonnais, moins on pourra assurer une garantie de régularité ».

Les Clermontois, fait-il remarquer, seraient contraints de rouler pendant 65 kilomètres sur le réseau classique. Il est donc « incompréhensible » que certaines villes rechignent à accepter un trajet de 25 à 30 kilomètres sur ce même type de réseau, alors « que leur population et leurs clientèle sont dix fois inférieures à celles de Clermont ».

. **Christine Chambrier, collectif Tronçais Bocage Bourbonnais**, explique que l'aménagement du territoire ne concerne pas seulement les agglomérations mais aussi l'espace rural. Un TGV qui traverse le milieu rural peut le pénaliser. D'ici à 15 ans, estime-t-elle, les modes de vie auront peut-être changé, « car vouloir toujours plus de vitesse n'est pas la solution » et il faut prendre en compte l'espace rural et ceux qui l'habitent. S'il y a un choix à faire, ajoute-t-elle, autant choisir le scénario le moins impactant au niveau environnemental. Elle estime « dérisoire » un gain de temps de 30 minutes sur un voyage, « compte tenu des milliards à dépenser pour l'obtenir ». Elle rejette « la notion de compensation de la biodiversité », estimant « qu'il ne s'agit pas seulement d'une question d'argent ».

« Il ne suffit pas de voir passer les trains, il faut évidemment qu'ils s'arrêtent »

. **Martin Bernard, conseiller général de la Nièvre**, explique que dans un contexte économique difficile, la collectivité dont il est élu a décidé d'apporter sa contribution financière à l'aménagement de la 2 x 2 voies de la RN7 et à l'installation d'un réseau à haut débit. La Nièvre ne veut pas être laissée sur le côté par la LGV POCL et optera donc pour le scénario qui, tout en respectant les enjeux environnementaux, prendra le mieux en compte la capacité de tous les territoires concernés à participer au tour de table financier, mais surtout qui assurera les meilleurs interconnexions avec les réseaux existants. A l'évidence, dit-il, le scénario Ouest-Sud isolerait la Nièvre et la Bourgogne. La Nièvre soutient donc le scénario Médian par Roanne.

. **Antoine Estienne, demandeur d'emploi dans le domaine culturel, Clermontois de cœur et d'adoption mais né dans le Centre**, demande quelles sont les marges de manœuvre sur les différents scénarios, notamment sur le Médian. Pourquoi, interroge-t-il, ne pas le faire descendre un peu plus au sud avant de prendre son virage en direction de Lyon afin de desservir plus largement l'Auvergne et d'obtenir ainsi un plus juste équilibre entre les territoires ? Il estime qu'il existe une possibilité de consensus en faveur du scénario Médian, si on l'améliore, malgré la prise de position actuelle de la région Auvergne.

« L'aménagement du territoire est indissociable d'une action politique »

. La CPDP donne la parole au dernier de ses invités.

. **Pascal Bérion, enseignant-chercheur en aménagement de l'espace et urbanisme au laboratoire THÉMA de l'université de Franche-Comté**, estime que la vitesse ferroviaire fait l'objet d'une « véritable compétition territoriale ». Il souligne « qu'il faut faire attention à un point » : « l'accessibilité n'amène pas forcément le développement, l'accessibilité doit être valorisée ». Il faut, dit-il, se mettre très rapidement d'accord sur les grandes options d'itinéraire afin de consacrer ensuite « l'essentiel du temps à la valorisation de la venue des infrastructures ». « Le terme 'aménagement du territoire' est indissociable d'une action politique » explique-t-il. « Le politique, dit-il, doit être régulateur et gérer les irrégularités du projet. »

. **Bruno de Trémiolles (CPDP)** donne enfin la parole aux derniers intervenants de la salle.

« Est-il pertinent aujourd'hui de commander une ligne qui mettrait Clermont-Ferrand à 2 heures de Paris ? »

. **Jean Quilleret, artisan-commerçant dans le Puy-de-Dôme**, ne se pose pas la question du scénario le plus pertinent mais celle de la pertinence de la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse. On sait, dit-il, que dans un avenir proche, « la question sera plutôt de ralentir, car l'espace est fini et les ressources naturelles ne sont pas inépuisables ». Il ne remet pas en cause la qualité du travail de RFF mais s'interroge sur la commande : est-il pertinent aujourd'hui, de commander une ligne qui mettrait Clermont-Ferrand à 2 heures de Paris alors que l'on pourrait facilement, et avec un impact environnemental considérablement moindre, aller en 2h30 à Paris ? Si, dit-il, on investissait les 12 ou 14 milliards d'euros prévus dans le réseau actuel pour faire un vrai réseau interrégional, quel serait le résultat, y compris en termes purement économiques ?

. **Jean-Michel Guerre, président de l'agglomération de Vichy**, explique que si le projet s'appelle POCL, il implique de desservir au plus près et le mieux possible Orléans et Clermont-Ferrand. Il pose la question de la gare nouvelle qu'il juge « bénéfique », comme l'idée d'une « croix ferroviaire » au nord de l'Auvergne, qui serait « un atout très important ». Le seul scénario, dit-il, qui prévoit la création de cette gare est le scénario Ouest-Sud. Mais, admet-il, des évolutions sur d'autres scénarios, c'est-à-dire des variantes entre Ouest-Sud et Ouest, pourraient être envisageables.

. **Hubert Constancias, Collectif pour une alternative à la LGV (une association qui vient de se créer dans le département du Puy-de-Dôme)**, estime que l'aménagement du territoire doit permettre que les différentes régions soient traitées de la même manière. On ne va pas seulement à Paris, fait-il remarquer, mais dans toute la France. Avant de vouloir aller plus vite à Paris, « il serait donc utile de remettre en état les lignes existantes qui vont vers l'ouest ». En Allemagne, dit-il, il n'y a pas de lignes à grande vitesse comme en France mais un maillage remarquable. Ce qui conduit à poser la question : a-t-on vraiment besoin de cette ligne POCL ?

. **Thomas Allary** indique que RFF a bien pris note des demandes de plusieurs intervenants sur l'intérêt qu'il y aurait à ce que le maître d'ouvrage puisse « retravailler sur les scénarios existants ».

. **Michel Gaillard, CPDP**, indique qu'on a vu apparaître dans le débat « un point nouveau » : « l'importance du délai de réalisation du projet ». Il avoue aussi « une certaine frustration » : le thème de la soirée, dit-il, était l'aménagement du territoire et non le choix du scénario. Or ce thème, estime-t-il, n'a probablement pas été suffisamment approfondi durant cette réunion publique.