

26^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **Mardi 24 janvier 2012, 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 26^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, première réunion de clôture du débat, a duré environ 3 heures et réuni 800 personnes à Clermont-Ferrand, le mardi 24 janvier 2012.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Le président de la CPDP a souligné l'exceptionnelle mobilisation suscitée par ce débat public :** déjà 13 000 participants, 220 cahiers d'acteurs, 500 questions sur le site web, près de 1 800 contributions et avis. Tout cela témoigne de **la maturité du débat public, « qui est entré dans les mœurs ».**
- 2. Il rappelle l'importante implication des élus, l'excellent relais d'information assuré par la presse, le bon climat dans lequel s'est déroulé le débat.**
- 3. Revenant sur les critiques de la méthodologie des études de RFF,** exprimée à plusieurs reprises durant le débat, le président de la CPDP indique que RFF y a répondu par **13 études complémentaires pendant le débat** mais aussi en soulignant que **« le débat public se situe très en amont du projet, qu'il porte sur son principe et non sur les études d'exécution.**
- 4. Le directeur du projet POCL expose les premiers constats de RFF,** à l'issue du débat public. Il évoque **le fonctionnement du projet,** qui a été au début du débat, **difficile à comprendre, l'opposition,** pour lui non fondée, **entre projet de LGV et modernisation du réseau existant, les demandes d'élargissement du champ du débat,** « qui ne relève pas de RFF mais du législateur », la présentation, « pour la première fois », du **montant de l'investissement que pourrait faire RFF dans POCL.** Il rappelle les enjeux du débat et **les « invariants » révélés par le débat public, qui seront « à la base d'un probable 5^e scénario ».** Il présente enfin **les propositions de RFF pour les modalités d'une future concertation.**
- 5. Quand le public est invité à commenter l'intervention de RFF, les intervenants reviennent surtout sur leurs choix de scénarios, la recherche d'un consensus, l'éventualité d'un 5^e scénario ou d'une « gare Auvergne », la question du financement** ou encore, pour quelques uns, les raisons de leur **opposition au projet.**
- 6. Le président de la CPDP expose ce que la Commission retient du débat : le large soutien à l'opportunité du projet, le débat sur les choix de scénarios, la recherche d'un compromis, les questionnements sur le financement et les risques d'impact environnementaux** mais aussi **l'expression d'oppositions radicales au projet,** avec souvent la demande d'une **alternative** qui serait la modernisation du réseau existant.
- 7. Le préfet coordonnateur du projet POCL, qui félicite la CPDP pour la bonne organisation du débat, RFF pour « la qualité de son travail » et le public « pour cette mobilisation exceptionnelle », rappelle que 2012 sera pour POCL, l'année décisive, celle du choix de poursuivre ou non le projet. Il souligne que pour que le projet se fasse, « l'union est préférable à la division ».**
- 8. Le président de la CPDP conclut la réunion en annonçant la publication du compte-rendu et du bilan du débat public à la fin mars prochain.**

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion publique de Clermont-Ferrand, la première des deux réunions de clôture du débat public, en remerciant les maires des villes dans lesquelles ont été organisées les réunions publiques. Cette soirée, explique-t-il, est une « étape de restitution au public » de ce qui a été entendu pendant les 25 réunions publiques organisées depuis le 3 octobre 2011. De la même façon, dit-il, les propos que tiendra RFF ne constituent pas « une amorce de décision », mais « ce que RFF retient du débat, pour nourrir sa future décision », qui interviendra en juin prochain, après la publication du compte-rendu et du bilan du débat public par la Commission nationale du débat public.

« Le débat public est très largement reconnu comme une étape importante de la vie des projets »

Michel Gaillard souligne la mobilisation exceptionnelle qui a été constatée durant ce débat public: près de 13 000 participants après 25 réunions, 220 cahiers d'acteurs déposés auprès de la Commission, 500 questions sur le site Internet ou envoyées par la Poste, 1 787 avis et contributions déposées sur le site web ou adressées par courrier.

« Ce débat public, dit-il, est, immédiatement après le débat public sur le Grand Paris en 2010-2011, celui qui a le plus mobilisé depuis l'origine du débat public ! »

De toutes les questions posées, explique-t-il, plus de la moitié sont le fait d'habitants de cinq départements (sur les 16 concernés par le projet) : l'Allier, le Puy-de-Dôme, le Loiret, le Cher et la Loire, et portent essentiellement sur les scénarios, la desserte des villes du "grand Centre" et sur les risques d'impacts environnementaux. Les mêmes cinq départements sont à l'origine de 116 des cahiers d'acteurs (auxquels il faut rajouter 20 cahiers d'acteurs produits par la Nièvre).

Ce que l'on retiendra du débat, explique Michel Gaillard, c'est l'« importante implication des élus », dans les réunions publiques notamment, qui a obligé la CPDP à veiller à ce que « chacun puisse s'exprimer » lors des rencontres, « ce qui n'a pas toujours été simple ». Mais, précise-t-il, « il nous semble que la très grande majorité de ceux qui ont souhaité poser des questions et donner leur avis dans ce débat ont pu le faire ».

La presse, souligne-t-il, a été un relais essentiel de l'information et de la mobilisation : 1 500 articles et émissions ont été consacrés au débat, un chiffre « très important ».

Ces chiffres, fait remarquer le président de la CPDP, témoignent de la maturité de la procédure de débat public. Aujourd'hui, ajoute-t-il, le débat public est très largement reconnu comme une étape importante de la vie des projets d'infrastructure et d'aménagement. « Il est, dit-il, entré dans les mœurs. »

« Le débat public porte sur le principe et les grandes lignes d'un projet, pas sur des études d'exécution. »

« La CPDP, dit Michel Gaillard, a entendu qu'on reprochait souvent au débat public d'être orienté par la présentation de RFF et les données associées, parfois qualifiées de sujettes à caution, incomplètes ou insuffisamment approfondies. Les modèles et hypothèses que le maître d'ouvrage a présentés ont souvent été contestés. »

Michel Gaillard rappelle que pour faire suite aux requêtes des acteurs durant le débat public, 13 études complémentaires ont été diligentées par RFF et mises en ligne sur le site du débat public, afin d'enrichir le dossier et la réflexion.

On constate, dit-il, « qu'il est difficile d'aborder au stade du débat public les détails des hypothèses qui fondent les données, car le débat se situe très en amont dans la réflexion sur le

projet. Pour cette raison, dit le président de la CPDP, il faut rappeler que « le débat public porte sur le principe et les grandes lignes d'un projet, pas sur des études d'exécution ». En outre, ajoute-t-il, la compréhension n'a pas été simplifiée par le principe lui-même de POCL, la combinaison de l'utilisation d'une ligne à grande vitesse nouvelle et de lignes classiques, qui permet non pas un trajet mais « un bouquet de dessertes ».

Les échanges du débat public, poursuit-il, ont toujours été empreints de courtoisie et se sont déroulés dans un bon climat. « On peut aussi relever, dit Michel Gaillard, qu'assez peu de questions ont été posées au maître d'ouvrage. » La CPDP, ajoute-t-il, a souvent dû rappeler la nature du débat public, qui n'est « ni un sondage ni un référendum ». Elle a constaté dans les interventions beaucoup d'affirmations, de prises de position, mais beaucoup moins d'arguments pour étayer ces positions.

« Une ligne ferroviaire ne dessert par forcément les territoires qu'elle traverse, mais peut desservir des territoires qu'elle ne traverse pas »

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL de RFF**, présente les premiers constats de RFF à l'issue du débat public.

Il remercie le public pour sa très forte mobilisation et les intervenants pour leur ouverture d'esprit. RFF, dit-il, a néanmoins quelques regrets.

La complexité technique et le fonctionnement particulier du projet, souligne-t-il, n'ont pas facilité l'exercice de pédagogie auquel a dû s'adonner RFF pendant quatre mois. Aujourd'hui encore, « certaines idées fausses subsistent ».

Il y a, dit Thomas Allary, une différence fondamentale entre le tracé de la ligne et les services que propose le projet. Souvent, a été exprimé le souhait de voir passer la ligne « le plus près possible » de certaines villes, « afin qu'elles soient mieux desservies ». C'est, dit-il, « un contresens ferroviaire », car une voie ferrée n'est pas une route : « elle ne dessert par forcément les territoires qu'elle traverse et peut desservir des territoires qu'elle ne traverse pas ».

Or, c'est là, dit le directeur du projet, tout le sens de POCL : « articuler le plus efficacement possible la ligne nouvelle et le réseau existant, pour multiplier les dessertes et mieux irriguer le territoire ».

« RFF donne bien la priorité à la rénovation du réseau existant ! »

De nombreuses interventions, poursuit-il, ont également porté sur la priorité qui doit être donnée à la rénovation du réseau existant, en l'opposant à la création de nouvelles lignes. RFF, dit Thomas Allary, est tout à fait d'accord : il donne effectivement la priorité à la rénovation du réseau existant, dans le cadre d'un projet de modernisation sans précédent, avec un investissement de 13 milliards d'euros d'ici 2015. Mais cette modernisation, insiste-t-il, ne doit pas être opposée aux projets de futures lignes nouvelles et notamment de LGV : ce sont deux objectifs distincts, parfois complémentaires et qui n'ont pas le même calendrier.

RFF, poursuit le directeur du projet POCL, a suivi avec beaucoup de satisfaction l'évolution du débat public. Au fur et à mesure de son avancement, les acteurs et le public se sont appropriés le projet et on a constaté « une évolution des questionnements, qui sont devenus beaucoup plus techniques et précis », qui a permis à RFF de verser au débat 13 études complémentaires pour y répondre. RFF a notamment fourni des compléments à ses études sur de nouvelles dessertes envisageables par le projet (vers Gien, pour un trajet direct Moulins-Lyon, etc.) ou sur la possibilité d'élargissement des options de passage.

Il y a eu, poursuit Thomas Allary, une autre innovation : pour la première fois au stade du débat public, RFF a rendu public l'estimation de son apport financier au projet.

Le contexte, lui aussi, a évolué, continue-t-il. La dernière version de l'avant-projet de SNIT évoque une hiérarchisation de certains projets de LGV, ce qui conduit à s'interroger sur l'horizon de saturation de la ligne existante Paris-Lyon – puisqu'elle est fonction de la réalisation de certains projets de LGV – et donc sur le calendrier de POCL.

Pendant le débat, ajoute Thomas Allary, il a aussi été demandé un examen global des dessertes du sud du Centre et du Limousin, intégrant POCL, le barreau Poitiers-Limoges et la ligne existante POLT. Ce choix, souligne le directeur du projet, relève du législateur et du gouvernement et non de RFF. La problématique du nœud ferroviaire lyonnais s'est révélée être, également, un préalable indispensable à POCL. Enfin, l'idée s'est concrétisée en Île-de-France d'une mutualisation des études de POCL et de celles du projet de deux voies nouvelles pour le RER C.

RFF : Le projet POCL n'est plus le même

Le projet, dit Thomas Allary, a donc « mûri » pendant le temps du débat, « ce n'est plus le même que celui présenté début octobre 2011 ». La décision de RFF sur la poursuite du projet ne sera publiée qu'en juin 2012, mais, déjà, dit-il, on peut relever quelques caractéristiques de ce qu'est le projet aujourd'hui.

« *Sur l'opportunité.* Le débat a été l'occasion d'entendre les opposants au projet ou à la grande vitesse dans son principe. D'autres acteurs ont souligné le moteur de développement territorial que POCL pouvait constituer.

« *Sur les enjeux.* Les enjeux principaux, désaturation de la ligne Paris-Lyon et desserte du "grand Centre", ont bien été identifiés. L'enjeu du financement du projet, le contexte économique actuel, a été très présent au cours du débat public. De même la nécessité de rechercher un moindre impact environnemental a également été rappelée et a fait l'objet d'une réelle prise de conscience, du grand public en particulier. Un autre enjeu est la capacité de POCL à attirer des voyageurs, qui suscite des interrogations sur les modèles de trafic présentés dans les études. La nécessité de veiller à la synergie du projet avec les transports régionaux et celle d'engager une modernisation du réseau classique associé au projet ont été bien comprises.

Aucun des scénarios présentés au débat n'est apparu comme la réponse évidente à l'ensemble de ces enjeux, mais certains acteurs se sont rassemblés autour du scénario Ouest, même si leurs arguments en sa faveur sont encore très divers.

« *Sur les invariants du débat.* RFF a pu, durant le débat public, identifier des invariants, qui fonderont le projet et seront la base de ce qui sera probablement un « cinquième scénario ».

- Le scénario Est et la variante d'arrivée sur Lyon par Mâcon pourraient être abandonnés.
- Les scénarios Ouest-Sud et Ouest pourraient se combiner en un scénario commun regroupant de nouvelles fonctionnalités : éviter la forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain, permettre des liaisons directes entre Moulins et Lyon, disposer d'une gare en Auvergne facilitant les correspondances avec des trains province-province, limiter les temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon...
- Ces fonctionnalités pourraient aussi être envisagées dans le scénario Médian, qui a été identifié par de nombreux acteurs comme étant celui qui atténuait le plus le risque financier et environnemental.

- La lecture des hypothèses des études socioéconomiques ou environnementale reste ouverte, tous scénarios confondus.
- En Île-de-France, on pourrait prévoir la coordination des études du projet POCL et du projet RER C. La variante exploratoire numéro 5 par Lieusaint pourrait être abandonnée, ce qui conduirait à réduire l'option de passage à l'est en Île-de-France et à l'élargir à l'ouest par Etampes ou sur le réseau existant en Essonne.
- Des éléments restent à approfondir : les hypothèses de gares nouvelles, le temps de parcours, les hypothèses de dessertes, l'option d'une gare à Orly, l'option de Saint-Etienne (qui a reçu localement un accueil très favorable), l'option de la desserte de Lyon Perrache (qui a été peu débattue). »

Au regard de l'analyse qui va être faite par RFF à l'horizon juin 2012, dit Thomas Allary, trois possibilités s'offrent au maître d'ouvrage : abandonner le projet, le poursuivre avec un scénario, le poursuivre avec plusieurs scénarios.

Si RFF décide de poursuivre les études, le dialogue instauré avec le public depuis quelques mois ne s'arrêtera pas, précise le directeur du projet. Le comité de pilotage et le comité technique, qui associent l'Etat, RFF et les régions, continueront leur travail pour valider les études. En amont, pourraient être organisés des ateliers thématiques, consacrés à des thèmes qui ont fait controverse durant le débat ou dont il a montré qu'ils devaient être approfondis. Le travail de ces ateliers pourrait être enrichi dans le cadre de commissions consultatives – qui permettraient, en particulier, des échanges avec les élus. Enfin, à chaque grande étape, des réunions publiques seraient organisées afin de présenter et d'expliquer, à tous ceux qui le souhaiteraient, les décisions du comité de pilotage.

Les atouts de Ouest-Sud, les échanges est-ouest, améliorer la relation Clermont-Lyon existante...

. La **CPDP** invite alors le public à réagir à l'intervention de RFF.

. **Guillaume Bertrand, militant ferroviaire à Limoges**, relève des éléments positifs (études complémentaires de RFF, réflexion sur l'axe Montluçon-Lyon) mais déplore que les questions de la transversalité, du barreau est-ouest et de l'ouverture vers la façade Atlantique n'aient pas été évoquées.

. **Jean-Marie Miguet, conseiller régional d'Auvergne**, s'inquiète que Clermont-Ferrand soit « rejeté à 140 kilomètres de la LGV » et que le trajet Paris-Clermont-Ferrand se fasse, en partie, sur une voie classique, ce qui, à ses yeux, fait douter que l'objectif d'une liaison en 2 heures puisse être atteint. Dire que les scénarios Ouest, Médian ou Est ont « le même résultat » pour l'Auvergne est, selon lui, « rigoureusement faux ». Des études, dit-il, montrent que le scénario Ouest-Sud offre de meilleures retombées en termes économiques pour l'Auvergne, l'Allier, Moulins et Vichy. Certes, dit-il, le scénario Ouest-Sud représente un surcoût mais qui n'atteindrait, en termes d'amortissement, que 20 millions d'euros par an. En outre, le scénario Ouest Sud, parce qu'il permet des liaisons transversales, peut mobiliser les financements européens.

. **Hamid Berkani, président de l'Agence régionale de développement économique (ARDE) Auvergne**, rappelle que les échanges économiques de Clermont-Ferrand se font prioritairement avec Lyon plutôt qu'avec Paris. C'est pourquoi, dit-il, « une gare TGV en dehors de l'Auvergne serait un handicap pour l'économie régionale ».

. Avant « l'éventuelle réalisation de la ligne POCL », dit **Jean-Louis Germouty, cheminot retraité**, « il serait judicieux de faire des propositions pour le futur très proche ». Il indique que, sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand, « la plupart des trains desservent Paris, Nevers, Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand et leur temps de parcours est de l'ordre de 3h30 ». Maintenant, dit-il, que l'électrification du tronçon Bourges-Saincaize est terminée, « pourquoi ne pas envisager un aller-retour quotidien Paris-Clermont Ferrand qui partirait de Paris-Austerlitz, transiterait par Orléans et Vierzon sans arrêt, avec un premier arrêt à Bourges, transiterait par Saincaize sans arrêt, puis desservirait Moulins, Vichy, Riom et Clermont-Ferrand ».

Cela permettrait, dit-il, à la fois une meilleure desserte de l'aéroport d'Orly, et un gain de temps sur les relations Paris-Bourges et Paris-Montluçon.

. **Michel Gaillard** rappelle que la réunion de clôture est organisée pour donner l'occasion au public de réagir aux propos du maître d'ouvrage.

... Paris-Roanne, Clermont-Lyon via Roanne, Issoire-LGV en 1 heure, le plus à l'ouest et le plus au sud possible ...

. Pour **Jean-Bernard Devernois, président de la CCIT du Roannais**, l'intérêt général commande que Saint-Etienne, avec son bassin de 317 000 habitants, puisse se raccorder à la variante Roanne du scénario retenu, une option qui est soutenue par la région Rhône-Alpes. Mais, fait-il remarquer, si RFF met en place la desserte de Saint-Etienne, Roanne ne se situera plus sur un axe Lyon-Paris mais sur un axe Saint-Etienne-Paris. Il lui semble donc impératif que les temps de parcours permettant aux entreprises roannaises des allers retours Roanne-Paris en demi-journée soient maintenus.

En effet, dit-il, si l'arrêt à Roanne ne se faisait plus en gare nouvelle mais en gare centre, l'allongement du temps de parcours de 14 minutes ferait que la ligne ne serait plus compétitive avec l'autoroute A89 et dissuaderait les opérateurs de TAGV. Ce qui impliquerait que la ligne soit desservie en TER GV subventionnés par la Région.

La CCIT du Roannais demande donc au maître d'ouvrage, s'il est en mesure d'apporter des précisions sur la rentabilité économique de la liaison Clermont-Ferrand-Lyon via Roanne et quel type de desserte pourrait être offert à Roanne en direction et en provenance de Paris à partir des TGV inter-secteurs.

. **Jacques Magne, maire d'Issoire**, estime que les entreprises du bassin clermontois ont besoin de bonnes liaisons pour entretenir des relations nationales et internationales. Ce qui est en jeu, dit-il, c'est l'attractivité du territoire auvergnat, auquel il faut garantir le meilleur développement économique possible. Issoire bénéficie de lignes TER efficaces qui placent la ville à 26 minutes de Clermont-Ferrand, mais il faut que la LGV soit le plus près possible, avec des liaisons directes de 60 minutes à partir d'Issoire. La gare d'Auvergne, estime-t-il, doit devenir « un grand pôle d'échange à l'échelle européenne pour faire de la région une croix ferroviaire internationale ». Il faut donc privilégier « le scénario qui passe le plus au Sud et le plus à l'Ouest ».

Il déplore que la LGV n'atteigne pas Clermont-Ferrand, il faut donc, insiste-t-il, que « les trains partant de Clermont-Ferrand mettent moins d'une heure pour rejoindre la LGV », ce qui ne sera possible qu'avec le scénario Ouest-Sud, « ou avec ses éventuelles variantes ».

. **Jacques Rollin, contribuable à Montluçon**, explique que beaucoup, pendant le débat public, ont plaidé, à de nombreuses reprises, en faveur d'un scénario « le plus à l'ouest et le plus au sud possible ». Ce qui permettrait, dit-il, une meilleure liaison entre un axe nord-sud (POCL) et un axe transversal. L'électrification de la ligne Bourges-Montluçon, dit-il, n'apportera rien ni en fréquence ni en vitesse. Il faut donc passer « au plus près » de Montluçon. La gare de Saint-

Germain-des-Fossé, estime-t-il, doit devenir la gare « Auvergne TGV », « car la topographie et le site s'y prêtent ».

Le dispositif global pourrait, propose-t-il, s'appeler « LGV-Cœur de France ». Il structurerait, dit-il, le TGV en France et « permettrait par la suite des prolongements, grâce à un phasage ». Il suggère aussi l'électrification du tronçon Tours-Le-Mans. La relation Lyon-Limoges-Bordeaux, assure-t-il, pourrait profiter de ce phasage. Il lui semble également qu'une gare nouvelle est nécessaire à Roanne, afin d'assurer des correspondances avec des TGV qui ne passeront pas par Roanne Centre.

Enfin, conclut-il, il serait utile de rappeler quels avantages la ligne offre à chaque région, « afin qu'il n'y ait aucun doute sur un aménagement du territoire équitable, juste et partagé ».

. **Anna Aubois, vice-présidente du Conseil régional d'Auvergne**, remercie RFF pour la « sincérité de la conclusion » qui a été donnée. Parmi les enseignements à retenir du débat public, elle retient l'abandon du scénario Est et la recherche d'un scénario commun entre Ouest-Sud, Ouest et Médian. Comme « POCL est un projet voyageurs », elle souhaiterait que dans les ateliers thématiques, se pose vraiment la question des temps de parcours pour la plaque urbaine du Grand Clermont et celle de la gare nouvelle en Auvergne.

... un coût effarant, le 5^e scénario, le consensus, la gare Auvergne...

. **Dominique Chambrier, collectif Tronçais Bocage Bourbonnais**, demande à Thomas Allary de confirmer que Clermont « sera dans tous les cas à deux heures de Paris ». Il qualifie le débat public de « farce théâtrale ». Le coût du projet lui semble « effarant quand on sait que seulement 6 % des Français utilisent le TGV ». Le prestige du passage d'un TGV dans une ville, dit-il, est considéré comme plus important que le coût du billet, qui exclura une partie de la population. Tous ceux qui veulent des trains à l'heure et bon marché, conclut-il, « seront bientôt prêt à vous faire face et, s'il le faut, à vous bousculer ».

. **Bernard Schoumacher, président de la CCIT de la région Auvergne**, se félicite des conclusions présentées par RFF sur « la possibilité d'un 5^e scénario ». L'essentiel, dit-il, est que le TGV arrive le plus rapidement en Auvergne. La CCIT partage le consensus qui commence à se dessiner : au nord l'interconnexion avec Orly, le passage par Orléans, au sud le raccordement à Lyon et l'accessibilité de Perrache, Lyon Part-Dieu et Saint-Exupéry via Roanne.

Mais, dit-il, la CCIT représente en Auvergne 4 500 établissements, dont les sièges sont situés en dehors de la Région et pour 50% d'entre eux soit en Rhône-Alpes soit en Région parisienne. Pourquoi, dit-il, ne pas réexaminer l'accessibilité du nord de l'Auvergne avec des fréquences plus importantes, des dessertes optimales et une gare TGV Nord-Auvergne au nord de Vichy ?

. **Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand**, estime qu'un consensus a été trouvé : la ligne POCL est indispensable pour atteindre les deux objectifs qui lui ont été fixés. Mais, dit-il, « s'en théorie, les quatre scénarios proposés assurent une desserte convenable de Clermont-Ferrand, en pratique, ils ne sont pas réellement équivalents ».

Une infrastructure « qui ne ferait qu'effleurer le nord de l'Auvergne » n'est, dit-il, « pas acceptable ». L'agglomération clermontoise, « a besoin de la LGV pour être connectée à Paris et à Lyon de la façon la plus directe possible », comme on le propose pour Orléans. Il demande donc l'étude d'un barreau LGV, avec une gare se situant aux alentours de Varennes-sur-Allier ou Saint-Germain-des-Fossés, afin de raccourcir les temps de parcours et de permettre des liaisons vers la façade Atlantique. Si le projet ignorait des villes ou des territoires importants, « alors, il ne serait pas acceptable ». Il faut donc un scénario « le plus à l'ouest et le plus au sud ».

possible ». Il reste confiant sur l'avenir de POCL car, compte tenu des dernières études de RFF, il pense que le projet est sur « la bonne voie ».

...la vitesse, l'opportunité du projet, la gare nouvelle, la croix ferroviaire ...

. **Cécile Amato, éducatrice**, s'interroge sur « la vitesse et la performance ». Elle fait un parallèle avec les sportifs ou les infirmières que, dit-elle, on chronomètre aujourd'hui dans certains hôpitaux. « Voulons-nous ressembler à des robots ? », demande-t-elle, et « faudra-t-il attendre de n'avoir que des billets dans nos assiettes avant de comprendre qu'ils ne se mangent pas ? » « Dans une vie, dit-elle, que compte une heure dans une journée ? » De toute façon, dit-elle, dans ce débat, « tout est déjà joué ».

.Ce à quoi **Michel Gaillard** répond que les débats publics font bouger les lignes d'un projet et conduisent parfois à leur arrêt; « trois projets au moins ont déjà été annulés après un débat public ».

.Pour **Laure Déroche, maire de Roanne**, « l'opportunité du projet est vérifiée, car la LGV sera un outil de développement des territoires ». Les citoyens, dit-elle, l'ont signifié par leur mobilisation : le TGV n'est pas seulement réservé aux dirigeants d'entreprises.

Il faut, dit-elle, que ce projet réponde au mieux aux fonctionnalités attendues en écartant le scénario Est et la variante Mâcon et en privilégiant une desserte en gare centrale de Roanne.

Des incertitudes demeurent néanmoins en termes de financement du projet : POCL doit donc s'intégrer dans un grand projet européen. « Nos territoires sont prêts à accueillir la ligne », conclut-elle.

. **Jean-François Dauvergne, maire de Régnv**, confirme l'intérêt du projet pour le Roannais. Le scénario qui sera choisi, dit-il, doit absolument « optimiser les liaisons d'aménagement du territoire » entre Clermont-Ferrand et Lyon. Pour les TGV qui continuent sur Lyon, estime-t-il, il faut construire une gare nouvelle au nord-est de Roanne.

. **Luc Bourdige, vice-président du Conseil régional d'Auvergne en charge de la mobilité et des transports**, juge intéressante la volonté de RFF d'enrichir les études à travers des ateliers thématiques jusqu'à l'enquête publique et de lancer une réflexion sur « un indispensable cinquième scénario ». Pour lui, « les scénarios Ouest et Médian sont identiques et n'offrent pas ce que la région Auvergne attend d'une LGV ». Il soutient donc le scénario Ouest-Sud. Le Conseil régional, dit-il, a fait une proposition pour un cinquième scénario, avec une gare d'interconnexion à Saint-Germain-des-Fossés, afin de développer le fret et le transport régional, qui répondrait aux questions environnementales (en particulier, la protection de la forêt de Tronçais et de la Sologne), qui serait favorable à toute l'Auvergne, ne pénaliserait pas Moulins en évitant de la placer en position de cul-de-sac et permettrait une véritable desserte de Clermont-Ferrand.

« Le réseau modernisé permettrait d'éviter la compétition entre les territoires »

. A l'issue du débat public, explique **Pierre Kaluzny**, le **collectif Stop LGV POCL**, auquel il appartient, reste opposé au projet POCL et à la grande vitesse. Pourquoi, demande-t-il, continuer à suivre « le mode de développement actuel, qui consiste à consommer toujours plus de nature, de terres agricoles, sans jamais s'interroger sur cette idéologie dévastatrice » ? A l'issue du débat, il apparaît, dit-il, que « les objectifs de POCL étaient mal définis, la saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon n'étant pas du tout démontrée ».

Faire de l'aménagement du territoire et du « Paris-Marseille le plus vite possible », souligne-t-il, n'est pas compatible et ne trouve pas de réponse dans le projet de LGV POCL. « Nous opposons POCL à la rénovation du réseau existant, dit-il, car celle-ci doit être conduite le plus rapidement possible. » Le collectif demande qu'une réflexion soit menée, en termes socio-économiques, sur l'issue d'une modernisation du réseau actuel, car « un réseau modernisé permettrait d'éviter la compétition entre les territoires ».

. **Jean-Paul Dufregne, président du Conseil général de l'Allier**, pense qu'il est, effectivement, important de « ne pas mettre les territoires en opposition ». Dans le débat public, dit-il, « toutes les opinions doivent être entendues et respectées », « même si on ne les partage pas ». L'Allier, rappelle-t-il, s'est exprimé à l'unanimité, avec les Conseils généraux du Puy-de-Dôme, du Cher et de la Nièvre, en faveur de la recherche d'un consensus autour du scénario Ouest par Roanne. Des études complémentaires, dit-il, doivent nourrir cette réflexion afin que ce scénario puisse prendre en compte les souhaits des différents territoires, les enjeux environnementaux et l'articulation du projet avec le futur barreau est-ouest pour affirmer une vocation européenne. Le financement d'une telle infrastructure, conclut-il, ne peut être supporté dans son intégralité par les collectivités territoriales, « qu'il ne devrait avoir à financer que la part aménagement du territoire, qui serait répartie entre les territoires en fonction de la desserte ».

. **Michel Touret, technicien forestier retraité**, estime que le train est le moyen le plus écologique de relier les villes entre elles. Mais, il aimerait savoir « pourquoi RFF et la SNCF occultent systématiquement le fait que l'on pourrait bénéficier de la grande vitesse » - jusqu'à 250km/heure - sur le réseau existant, alors que construire de nouvelles LGV serait désastreux pour l'environnement et la biodiversité.

. **Michel Caniaux, délégué général d'Altro**, estime qu'aujourd'hui, « le rail français est malade ». La commission numéro 3 des assises ferroviaires, dit-il, a estimé nécessaire de « simplifier l'offre actuelle, en faisant circuler les TGV à 100 % sur des LGV ». Il comprend donc parfaitement l'inquiétude des Clermontois.

Il déplore que « POCL ait été étudié dans un coin » et n'ait pas été mis en cohérence avec d'autres projets, comme POLT, Poitiers-Limoges et le barreau est-ouest.

Il faut, dit-il, « sortir Montluçon du cul-de-sac et envisager des relations avec Clermont-Ferrand » et, conclut-il, « travailler tous ensemble sur un cinquième scénario, qui se caractériserait par de nouvelles propositions entre Bourges et Roanne ».

« **Sans consensus, c'est la mort du projet** »

. Le **maire de Vichy, Claude Malhuret**, remercie la CPDP pour la qualité et la densité du débat. « Sans débat, nous aurions eu une guerre de tranchées », explique-t-il, « ce qui aurait conduit à la mort du projet ». Aujourd'hui, estime-t-il, il y a consensus pour 90% des collectivités. « Je ne doute pas, ajoute-t-il, que les 10% restant se rallieront à cette position de sagesse, financable, compatible au plan environnemental et consensuelle. » Il salue donc la position adoptée par les Conseils généraux du Cher, de la Nièvre, du Puy-de-Dôme et de l'Allier et remercie le sénateur Pointereau, « grâce auquel aujourd'hui un consensus se dessine autour du scénario Ouest ». Ce n'était pas le scénario privilégié par Vichy au départ, souligne-t-il, mais dans un souci de consensus, le conseil municipal de Vichy a l'adopté.

. **Andrée Durand, citoyenne et responsable associative**, rappelle le problème posé par « cette grande tâche blanche au milieu de la France ». Pourquoi, demande-t-elle, quand on parle d'aménagement du territoire, ne prend-on pas en considération cette capitale régionale qu'est

Clermont-Ferrand, qui abrite la moitié de la population de l'Auvergne et donc la moitié des voyageurs potentiels ? Si elle attend le TGV, dit-elle, c'est « pour des raisons citoyennes et environnementales », mais aussi de sécurité : « je n'ai pas envie de me tuer sur une route », lance-t-elle.

. **Daniel Coffin, représentant CGT au Conseil économique et social d'Auvergne**, est très satisfait de la proposition d'une gare de connexion entre la LGV et le réseau classique à Saint-Germain-des-Fossés car, dit-il, « c'est un lieu ferroviaire idéal qui assure une connexion quasiment parfaite avec le réseau classique ». Cette solution, poursuit-il, permettrait d'assurer des dessertes TER entre Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand. C'est aussi le lieu d'interconnexion entre trois axes : Lyon-Nantes, Lyon-Bordeaux par Montluçon-Limoges et par Lyon-Brive.

« S'il n'y a pas de consensus, il n'y aura pas de LGV »

. **Pierre-André Périssol, maire de Moulins**, pense que le débat a permis de faire évoluer les projets sur deux points : le consensus est presque atteint, dit-il, - « chacun a évolué de son premier choix vers son deuxième choix » - autour du scénario Ouest et beaucoup de collectivités ont pu améliorer leur position. Par exemple, dit-il, il y a eu une clarification sur un trajet Paris-Montluçon en 1h45, l'assurance d'une liaison Clermont-Ferrand-Lyon en 1h15, etc.

« Tout le monde, avertit-il, doit être conscient que sans consensus, le projet sera abandonné. » Il lance donc « un appel solennel » pour que toutes les collectivités rejoignent le consensus général « pour avoir, ensemble, la LGV et le plus vite possible ».

. **Alexandre Pourchon, président du groupe socialiste et républicain au Conseil général du Puy-de-Dôme**, rappelle que, le 21 décembre dernier, l'ensemble des conseillers généraux du département ont voté à l'unanimité la validation unanime du scénario Ouest-Sud et la création d'une gare en Auvergne.

« Lapriorité des priorités est d'assurer les moyens de se déplacer sur de courtes distances »

. Pour **Pierre Pommarel, conseiller régional d'Auvergne, groupe écologiste**, « deux points capitaux » ne sont que trop rarement abordés au cours du débat public : « la raréfaction des financements publics et des moyens de RFF, endetté à hauteur de 30 milliards d'euros » et « le renchérissement du coût de l'énergie ». Cette situation, dit-il, devrait contraindre les autorités à se demander comment assurer, de la façon la plus efficace, le transfert modal vers le transport ferroviaire. En Europe, explique-t-il, 85% des déplacements s'effectuent à moins de 60 km : la priorité est donc d'assurer les moyens de se déplacer sur des courtes distances. Il est convaincu que le SNIT sera revu, que tout ce qui y est inscrit aujourd'hui ne se réalisera pas, « par exemple le barreau Poitiers-Limoges », mais que le doublement d'un axe tel que Paris-Marseille sera conservé, « car sa saturation à terme a été démontrée ». Il estime qu'un milliard et demi d'euros de différence entre deux scénarios fera la différence. Il faut, selon lui, étudier la création d'une ressource nouvelle pour le financement du ferroviaire.

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale Rhône-Alpes, en charge du dossier de LGV POCL**, souligne que les débats sur le débat POCL au Conseil régional ont témoigné de l'attachement des Français au transport ferroviaire, mais aussi du refus d'opposer TER et TGV et au contraire d'en rechercher l'équilibre. Elle souligne le sens des responsabilités des citoyens, qui comprennent bien les enjeux de la décision à prendre : comment faire progresser l'intégration

environnementale des activités humaines (transport, production, etc.) toute en minimisant les coûts ?

« Il n'appartient pas aux collectivités territoriales de financer ce qui relève du simple doublement de la ligne Paris-Lyon ».

. **Claude Boilon, conseiller général du Puy-de-Dôme**, rappelle que le Conseil Général soutient sans réserve le projet, qui offre « l'opportunité historique de raccorder le Puy-de-Dôme au réseau ferroviaire à grande vitesse ». Quel que soit le scénario choisi, dit-il, il faut, sans attendre, moderniser le réseau existant entre Clermont-Ferrand et le point de raccordement avec la LGV, avant la construction de la LGV et le financer dans le cadre du projet POCL.

Il est vital pour le Puy-de-Dôme, dit-il, d'améliorer la relation avec Paris mais aussi avec Lyon, avec des temps de parcours inférieurs à 2heures pour Paris et 1heure 15 pour Lyon ; ce qui exclut un passage de la ligne par Mâcon. Enfin, POCL doit s'articuler avec le futur barreau est-ouest, afin de donner au projet une dimension européenne et d'ouvrir la perspective de financements européens. Il n'appartient pas aux collectivités territoriales, dit-il, de financer ce qui relève du simple doublement de la ligne Paris-Lyon.

Il y a urgence, conclut-il, à réaliser ce projet ; un consensus le plus large possible sur le choix du scénario doit donc être trouvé. Le Puy-de-Dôme, ajoute-t-il, « même s'il privilégie le scénario Ouest-Sud, considère qu'aucun territoire ne doit être délaissé ». Le département pourrait donc se prononcer en faveur d'un nouveau scénario, « à l'ouest du scénario Ouest, avec une gare TGV à Saint-Germain-des-Fossés ».

. **Daniel Dugléry, maire de Montluçon**, explique que Montluçon, « malmené par l'organisation ferroviaire depuis toujours », pourrait revendiquer le choix du scénario Ouest-Sud. Mais, dit-il, « l'important est que cette ligne se fasse et que pour qu'elle se fasse, il faut un consensus ». Trois éléments essentiels, dit-il, sont à prendre en considération : le temps de transport vers Paris ou Lyon – pour Montluçon, il doit être au maximum à 1h45 de Paris et 1h55 de Lyon –, l'entrée en gare centre du TGV – sans « la nécessité de prendre un TER ou un bus pour rejoindre une gare qui se trouverait dans la nature » et un nouveau scénario – variante du scénario Ouest ou Ouest-Sud – capable de préparer l'avenir et d'assurer une bonne relation est-ouest.

. **Pierre Pascalon, ancien parlementaire**, estime que le débat public avait très mal démarré, mais que les « choses ont bien évolué ». Il félicite les conseillers régionaux pour avoir recentré le débat sur l'aménagement du territoire, « une notion ignorée ou presque par les décideurs potentiels ». Il faut, dit-il, inscrire la réflexion dans « un plan d'ensemble TGV /réseau ferroviaire Massif Central, qui serait l'équivalent de ce qui avait été fait en 1975 pour le plan autoroutier Massif Central ».

. **Jean-Michel Guerre, président de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier**, indique que l'agglomération s'est prononcée en faveur du scénario « le plus au sud et le plus à l'ouest possible ». Le Sud Allier, dit-il, est « un peu à la croisée des chemins », sur l'itinéraire Clermont-Paris mais aussi vers Nantes et Bordeaux. Vue de Vichy, « la réflexion autour d'un cinquième scénario paraît très intéressante ». Néanmoins, souligne-t-il, une question est restée largement ignorée, celle des fonctionnalités d'une plate-forme d'interconnexion entre la ligne POCL et la ligne classique Clermont-Ferrand-Paris, qui aurait l'avantage de permettre des TGV inter-secteurs. Il ne faut pas opposer, selon lui, la desserte en gare centre et une interconnexion de niveau européen, à Saint-Germain-des-Fossés, dans le cadre d'un cinquième scénario.

. **Hélène Pelletier, Europe Ecologie Les Verts Puy-de-Dôme**, évoque des études « qui contiennent des réserves sur la relation entre arrivée d'une LGV et développement économique ». Pour elle, « la saturation de la ligne Paris-Lyon n'est pas avérée » et elle remet en question « le besoin futur de mobilité des populations ». Elle s'étonne que les élus ne soient pas plus intervenus sur le problème du financement, car « nous savons très bien que les budgets des collectivités sont limités ». Au vu des situations financières actuelles de RFF et de la SNCF, dit-elle, il serait nécessaire « de se concentrer sur les dessertes locales et l'amélioration des lignes existantes ».

Rémy Pointereau, sénateur du Cher et président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, explique que « l'opportunité du projet POCL est réelle ». Il estime logique que chacun puisse s'exprimer sur le choix d'un scénario, mais, dit-il, « le choix doit néanmoins avoir pour principal corollaire l'aménagement du territoire ». Il se félicite que chacun ait fait un pas dans cette direction. L'association qu'il préside a fait le choix d'un scénario Ouest amélioré et a demandé à RFF une étude pour l'amélioration de la desserte de Clermont-Ferrand, de la mise en place d'une interconnexion à Varennes-sur-Allier ou Saint-Germain-des-Fossés. « Le bon projet sera celui qui sera le mieux financé, mais aussi celui pour lequel nous aurons un vrai consensus », conclut-il.

. **Thomas Allary**, qui y est invité par la CPDP, réagit aux interventions.

« Pourquoi ce projet ? » Ce n'est pas, dit-il, « un projet de grande vitesse pour la grande vitesse », mais « une réponse à un développement de la mobilité sur l'axe Paris-sud-est, avec un objectif de report modal de l'avion sur le train ».

Il rappelle que, « si seulement 6% des usagers du train prennent le TGV, les parcours en TGV représentent 40% des distances parcourues en train ». Or, dit-il, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, via le report modal, se calcule en fonction des distances parcourues (en train et non plus en avion ou en automobile) et non du nombre de voyageurs.

A Nantes, dit-il, « personne ne se plaint de la desserte TGV et pourtant, le trajet Paris-Nantes est réalisé à 60% sur des lignes classiques ». Or, indique-t-il, pour la relation Paris-Clermont-Ferrand que permettrait POCL, « au maximum, ce serait 35% du trajet qui serait fait sur la ligne existante ».

De manière générale, dit-il, dans le projet POCL la desserte est prévue en gare centre et « en Auvergne, il y aurait déjà quatre gares TGV à Montluçon, Vichy, Moulins et Clermont-Ferrand ».

Quel que soit le scénario choisi, dit Thomas Allary, le temps de parcours Paris-Clermont-Ferrand serait inférieur à 2 heures. Quant aux attentes concernant la zone sensible de la Sologne, RFF les a bien notées et elles seront intégrées au projet.

Le directeur du projet POCL remercie le président et tous les membres de la CPDP « pour avoir permis l'ouverture d'un dialogue » et « pour l'élan que vous nous avez donné avec le public ». Il remercie également l'équipe, avec laquelle il a travaillé pendant ces quatre mois, et, enfin, « tous les participants au débat ».

Ce que la CPDP retient du débat public

. **Michel Gaillard** revient sur ce que la CPDP a retenu du débat public.

Il rappelle que la première question portée au débat public était celle de l'opportunité du projet. Cette opportunité, dit-il, reposait sur deux piliers, et il apparaît que l'un deux, « la désaturation de l'actuelle ligne Paris-Lyon, a été peu abordé, si ce n'est pour le contester ».

Néanmoins, dit-il, « la Commission a bien pris note du large soutien apporté à la réalisation de ce projet », pour des raisons de développement économique, mais aussi, même cela a été moins exprimé, pour son apport au report modal.

Ce constat, dit le président de la CPDP, ne nous empêche pas de tenir compte des oppositions au projet. « Sur 220 cahiers d'acteurs, dit le président de la CPDP, 23 ont été rédigés par des opposants au projet. » Quelles ont été les raisons de cette opposition ? « Le coût très élevé du projet, la priorité qu'il conviendrait de donner à la modernisation du réseau existant et les atteintes à l'environnement. Le monde agricole, souligne Michel Gaillard, « bien qu'il soutienne globalement le projet », a exprimé des craintes « sur le prélèvement des terres cultivables, sur le volume et les surfaces de terre captées par ce projet ».

La question du choix du scénario a été, dit le président de la CPDP, très présente dans le débat public. Le projet est placé sous une contrainte environnementale, explique-t-il, mais aussi sous la contrainte du montant de l'investissement nécessaire. « Le financement du projet, dit-il, à l'évidence, constituerait le moment venu, et pour beaucoup d'intervenants, un paramètre clé de sa faisabilité ».

La question de la rénovation du réseau classique, souligne-t-il, est revenue comme un leitmotiv dans la quasi-totalité des réunions publiques. « Cette modernisation est pour tous un complément indispensable à la réalisation de ce projet » explique-t-il.

Plusieurs incompréhensions ont persisté, au cours du débat, « sur la relation entre lieux de passage de la ligne et conditions de desserte du territoire », ainsi que sur la notion de « cul-de-sac », évoquée en particulier dans le cas des villes d'Orléans et de Clermont-Ferrand. Orléans n'accepte que difficilement un scénario qui l'éviterait et Clermont-Ferrand un scénario qui l'éloignerait du réseau à grande vitesse.

Le président de la CPDP met en avant quatre temps forts du débat sur le choix de scénario.

« 1. *La recherche d'un compromis admissible* par le plus grand nombre des territoires, avec l'objectif qu'aucun territoire ne puisse se considérer comme le perdant du projet. Au titre de ce compromis, le scénario Ouest reçoit un très large soutien en réunions publiques. Les acteurs faisant ce choix rejettent les scénarios Est et Ouest-Sud.

« 2. *La volonté d'élargissement du périmètre de valorisation du projet.* Au nom de l'aménagement du territoire, il faudrait valoriser l'infrastructure sur un ensemble plus large de relations nord-sud, tout en maximisant les perspectives ouvertes à la réalisation d'une liaison est-ouest (interconnectée avec POCL dans une gare entre Moulins et Vichy).

« 3. *La prise en compte de l'amélioration de la faisabilité financière du projet* comme premier critère du choix, considérant le montage financier comme très difficile à réaliser. Ceux qui ont cette approche cherchent à renforcer les chances de réalisation du projet en améliorant sa performance sur les relations Paris-Lyon. Choisir un scénario plus direct doit être compensé par les gains de temps résultant d'une circulation à 360 km/heure du TGV au lieu des 320 km/heure évoqués dans le dossier du maître d'ouvrage. Cette position est favorable au scénario Médian, peu soutenue dans un premier temps, qui a récemment retrouvé quelques soutiens en terre nivernaise.

« 4. *L'idée que le projet est irréaliste et nuisible*, et qu'on peut y substituer une amélioration progressive du réseau existant. Cette approche suggère la modernisation du réseau et nie l'opportunité du projet.

Outre ces 4 grandes familles d'argumentaires, dit Michel Gaillard, la Commission retient aussi les inquiétudes à propos du nœud ferroviaire lyonnais qu'il convient d'améliorer avant la mise en

service de la LGV POCL, et celles des professionnels du secteur du fret quant au nombre de sillons libérés, par la réalisation de POCL, sur les lignes classiques.

On retiendra, ajoute-t-il, qu'une question importante a été peu débattue, celle des délais de réalisation du projet, à deux exceptions notables : l'entreprise Michelin à Clermont-Ferrand où le groupe a exprimé le souhait que ce projet se réalise très rapidement et l'Île-de-France où il y a une très forte attente pour une anticipation du projet du sextuplement des lignes du RER C en région parisienne POCL pouvant apporter une réponse à cette attente.

La CPDP a aussi relevé que plusieurs points faisaient une quasi unanimité : le scénario Est rapidement écarté dans le débat, le passage par Roanne privilégié par rapport au passage par Mâcon, la demande d'une modernisation rapide des lignes classiques prévue comme devant être partie prenante du projet POCL.

Elle a relevé également que plusieurs points restaient à approfondir : la convergence vers un scénario Ouest qui doit encore faire l'objet d'études et d'échanges, la création de nouvelles gares et leur localisation, le choix du scénario et des gares en Île-de-France (notamment l'éventuelle gare d'Orly, dont la réalisation, selon RFF, pourrait être très coûteuse), l'option Saint-Etienne, le financement du projet.

L'intervention du préfet coordonnateur du projet POCL

. Le président de la CPDP invite alors **Francis Lamy, préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme, préfet coordonnateur du projet POCL**, à intervenir.

. **Francis Lamy** remercie de président de la CPDP et les membres de la Commission des conditions d'organisation et de la bonne tenue du débat, dont la CPDP a été le garant, « qui ont contribué de façon déterminante à sa réussite ». Il faut aussi, ajoute-t-il, féliciter tous les participants au débat public. « On ne peut, dit-il, que se réjouir de l'ampleur de la mobilisation », qui témoigne « d'une attente très forte et d'un intérêt très grand pour le transport ferroviaire ». Il salue aussi le « travail remarquable de RFF », « la rigueur et la clarté avec laquelle l'information a été transmise au public par le maître d'ouvrage », la qualité des études, la rigueur des représentations soumises au contrôle de la Commission.

« L'année 2012 sera pour le projet POCL l'année décisive », poursuit le préfet coordonnateur, « car ce sera celle du choix de poursuivre ou non le projet ». Le gouvernement, dit-il, a décidé de donner le plus de chances possibles à POCL, en l'inscrivant dans la loi Grenelle, en demandant que les études préalables au débat public soit menées avec la plus grande rigueur possible, en finançant ce débat et en l'inscrivant dans le SNIT.

Pour l'Etat, l'Auvergne est bien « au centre du jeu », dit Francis Lamy. Mais, ajoute-t-il, « le bon projet est celui qui se fera, et qui se fera le plus vite possible ». L'unité, dit-il encore, est préférable à la division : si l'Auvergne est au cœur du projet, ce ne peut être « seule et isolée », mais « avec les autres territoires ». Des convergences fortes sont apparues ces dernières semaines, constate-t-il, mais beaucoup d'intervenants se sont aussi exprimés sans prendre partie pour une option de passage et « ces points de vue pragmatiques sont tout aussi importants pour éclairer le maître d'ouvrage ».

La CNDP, dit-il en terminant son intervention, publiera le compte-rendu et le bilan du débat public, RFF prendra d'ici l'été sa décision et s'engagera, s'il poursuit le projet, dans une nouvelle phase d'études et de concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique du projet.



. **Michel Gaillard** rappelle que le compte-rendu et le bilan du débat public seront rendus publics par la CNDP à la fin mars 2012 et que ces documents seront versés au dossier d'enquête publique, si le projet est poursuivi.