

27^e réunion publique du **débat public** sur le projet de LGV POCL Mercredi 25 janvier 2012, à ORLÉANS (Loiret)

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 27^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, seconde réunion de clôture du débat, a duré environ de 2h30 et réuni 600 personnes à Orléans, le mercredi 25 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 réagir à l'intervention de RFF,** les intervenants, qui remercient souvent la CPDP et RFF pour la bonne qualité du débat, insistent sur **la nécessité d'un accord entre les territoires concernés par le projet et le travail à réaliser sur un « 5^e scénario ».** Les opposants au projet estiment, eux, qu'il n'y a pas consensus sur l'opportunité du 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 que le débat se termine le 31 janvier et que le public peut déposer des avis et poser des questions jusqu'à cette date. La publication du compte-rendu et du bilan du débat public interviendront à la fin du mois de mars prochain.**



. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion publique d'Orléans, la seconde 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 la restitution au public » de ce qui a été entendu et retenu pendant les 26 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 tous 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 qu'il a présentées, parfois qualifiées de sujettes à caution, incomplètes ou insuffisamment approfondies. Et, les modèles et hypothèses que le maître d'ouvrage a présentés ont souvent été contestés. »

C'est pourquoi, rappelle Michel Gaillard, 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 de la réalité du financement du projet, interrogée par le contexte économique actuel, a été très présent au cours du débat public. L'enjeu de la recherche du moindre impact environnemental a également été rappelé et il 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. L'enjeu de la synergie avec les transports régionaux comme celui de modernisation du réseau classique associé au projet semblent avoir été compris.

Aucun des scénarios présentés au débat n'est apparu comme la réponse évidente à l'ensemble de ces enjeux, mais certains acteurs se sont organisés 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 précisés. 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 souhaitent, les décisions du comité de pilotage.

. **Le président de la CPD** invite alors le public à réagir à l'intervention de RFF.

« La convergence s'est organisée autour du scénario Ouest »

. **Guillaume Bertrand, militant ferroviaire à Limoges**, précise qu'il trouve intéressante la proposition d'une gare à Saint-Germain-des-Fossés dans le cadre d'un scénario Ouest-Sud amélioré, baptisé « cinquième scénario ». Dans la présentation de RFF, la question de l'axe Bordeaux-Lyon est, estime-t-il, trop vite écartée et la dimension européenne pas suffisamment abordée. Or, dit-il, cette dimension européenne ne devrait pas être oubliée car elle apporte des fonctionnalités nouvelles au projet mais également des financements. La connexion du Massif Central à l'Europe centrale et à la Péninsule ibérique représente « un potentiel de trafic et un potentiel d'intérêts en termes d'aménagement du territoire ».

Pour le financement, il faudra, explique-t-il, travailler la question des fonctionnalités, car « le potentiel de trafic est nettement inférieur entre les régions du centre de la France que sur, par exemple, l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille »

. **François Bonneau, président du Conseil régional du Centre**, retient du débat une prise de conscience générale de la part des régions du Grand Centre sur le fait que « ce territoire a trop longtemps été laissé à l'écart de la grande vitesse ». Il faut, dit-il, penser le projet POCL à long terme, l'inscrire dans un travail à effectuer, dans le demi-siècle qui arrive, sur les mobilités et en particulier le report modal de l'avion vers le train. Le projet POCL, estime-t-il, est « le parfait exemple du choix que la France doit faire dans son système de transport entre la desserte des principales poches de populations et une irrigation équilibrée de tous les territoires ». Même si « toutes les réflexions sont à prendre en compte », il salue la convergence qui s'est organisée autour du scénario Ouest.



Pour lui, les scénarios Ouest et Médian ont été opposés « à tort » par le coût, « car leur coût d'objectif est aujourd'hui le même : 12,9 milliards d'euros ».

. **Serge Grouard, député-maire d'Orléans**, remercie la Commission d'avoir conduit des échanges « à la fois approfondis et sérieux ». Mais, dit-il, ce débat public a été « biaisé », parce que RFF avait « pratiquement des conclusions préétablies ». Comment, dit-il, RFF pourrait-il d'ailleurs « être à la fois juge et arbitre ». Toutes les conclusions des études menées par RFF, dit-il, en particulier pour l'évaluation environnementale, « conduisaient automatiquement à choisir le scénario Médian ».

C'est pourquoi il veut « mettre les pieds dans le plat » et insister sur le fait que la quasi-unanimité des territoires se sont prononcés en faveur d'un scénario Ouest et non du scénario Médian.

Il conclut en assurant qu'il veillera à ce que « la loi dans sa lettre et dans son esprit soit respectée » et qu'aucun biais méthodologiques ne conduise à « un scénario que certains veulent absolument nous faire accepter comme étant pratiquement évident ».

. **Alexandre Jousset, président de la Jeune Chambre Économique d'Orléans, chef d'entreprise à Orléans**, explique que la Jeune Chambre milite « pour le passage de la LGV à Orléans », et que « le seul raccordement ne suffira pas ». Seule, estime-t-il, la famille des scénarios Ouest permet un « véritable aménagement du territoire ». Il faudra aussi, dit-il, « même si RFF juge cela compliqué », emprunter le réseau existant, au niveau de l'agglomération orléanaise pour réduire le risque d'impact sur l'environnement et faire des économies. Une nouvelle fois, dit-il, la Jeune Chambre se prononce donc « très clairement pour les tracés Ouest et Ouest-Sud, car l'avenir passe par Orléans ».

« L'erreur est d'avoir focalisé le débat sur la création d'une ligne nouvelle »

. **Jean Sivardière, président de la FNAUT**, estime qu'avoir restreint l'aire géographique où est conduite la réflexion sur le projet est « une erreur fondamentale ». A l'ouest, dit-il, il y a Limoges, plus facile à desservir via le POCL par Châteauroux que par un barreau Poitiers-Limoges – « qu'il serait nécessaire d'abandonner afin d'économiser 1,5 milliards d'euros ». A l'est, il y a les deux branches du TGV Rhin-Rhône qui doublerait déjà l'axe Paris-Lyon. Par conséquent, dit-il, « pourquoi imaginer un deuxième doublement » ?

Il propose que l'argent économisé par l'abandon du barreau Poitiers-Limoges soit investi dans la création d'un barreau entre Orléans et Courtalain, afin de placer Orléans sur une transversale à grande vitesse allant de Rennes jusqu'à Lyon.

L'erreur, dit-il, est d'avoir « focalisé le débat sur la création d'une ligne nouvelle », au lieu de travailler sur « la conception d'un réseau à grande vitesse pour l'ensemble du territoire ». Le voyageur a besoin d'un réseau et pas seulement d'une ligne, conclut-il.

. **François Thiollet, conseiller municipal de Blois, membre d'Europe Écologie Les Verts**, estime « plutôt positif » qu'autant de moyens aient été investis afin d'obtenir « un débat aussi important et équilibré », « même si les élus ont eu un peu plus la parole que les citoyens ». Il se dit néanmoins surpris qu'autant de moyens n'aient pas été investis dans le débat sur le cadencement, qui avait lieu au même moment.

Il rapproche le financement du projet POCL, la rénovation du réseau existant et la réalisation de lignes à grande vitesse prévue dans le Grenelle de l'environnement et en tire la conclusion que l'« on prévoit environ 35 000 euros d'investissement par usager du TGV et 13 fois moins pour tous les autres ». Le TGV, dit-il, est « réservé aux personnes aisées » et « met en péril l'existence d'une offre de proximité, meilleur marché, pour ceux pour lesquels le prix d'un billet de TGV n'est pas abordable ». Pourtant, lance-t-il, « en période de crise, est-ce vers les populations



les plus aisées que nous devons nous tourner en priorité ? ». Selon lui, l'investissement « pharaonique » nécessité par le projet va peser sur le budget des collectivités et empêcher des investissements locaux.

. **Mathilde Natter, viticultrice, membre du bureau de l'Union Viticole Sancerroise**, ne comprend pas comment RFF projette de faire circuler la ligne entre les communes du Cher, Chavignol, Menetou-Salon et Sancerre, « sachant que techniquement il faut 8 km de rayon à un TGV pour prendre un virage ». L'UVS s'oppose donc aux scénarios Est et Médian, « pour le risque qu'ils font courir aux AOC de la région Centre ». Elle estime, en revanche, que « le scénario Ouest répond à l'objectif d'aménagement du territoire de la région Centre ». « Après la Bourgogne, le Bordelais, la Provence, peut-on estimer que RFF subit une déformation professionnelle en envisageant l'œnotourisme à grande vitesse ? », lance-t-elle en conclusion de son intervention.

« Unissons-nous donc pour obtenir un TGV le plus rapidement possible »

. **Guy Charmetant, maire de Montbeugny, délégué route à Moulins Communauté**, remercie l'ensemble de la CPDP et toute l'équipe de RFF, pour avoir su apporter du nouveau, des propositions, à chaque réunion ; ce qu'il a jugé très « constructif ». Dans toutes les collectivités d'Auvergne, dit-il, « malgré des désaccords sur les scénarios », la majorité s'est mise d'accord « pour admettre qu'il fallait être unis ». Nous avons donc fait l'effort, dit-il, d'aller vers un consensus autour du scénario Ouest, avec une gare aux portes de l'Auvergne, à Moulins. Désormais, dit-il, « nous attendons le soutien du Conseil régional d'Auvergne », afin d'obtenir le consensus parfait en Auvergne. « Unissons-nous donc pour obtenir un TGV le plus rapidement possible, le plus économique, le plus rentable et le plus acceptable pour l'environnement », conclut-il.

. **Charles-Éric Lemaigen, président de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire**, revient sur la question de la finançabilité du projet. Si RFF et la SNCF, dit-il, ne faisaient que doubler l'axe Paris-Lyon, le projet coûterait 10 milliards d'euros. Les collectivités, pour participer financièrement au projet, « doivent pouvoir y trouver leur compte en termes d'aménagement du territoire ». Il salue l'initiative de Rémy Pointereau, « qui a su conduire à un consensus évident et efficace autour du scénario Ouest, qui, même s'il n'est pas l'idéal de tous, est le seul qui permette la finançabilité du projet ».

. **Alain Gire, président de l'association Agir avec tous et pour tous (Châlo-Saint-Mars)**, prévient que les débats en Essonne seront « houleux », car passer dans la vallée de la Chalouette, site protégé, « ne peut être envisagé ». Il estime que RFF devra démontrer que la ligne POCL améliorera le réseau RER mais sera également bien reliée au projet du Grand Paris.

. **Jean-Michel Guerre, président de l'agglomération de Vichy, vice-président de la Région Auvergne, chargé de l'aménagement du territoire**, estime que « le débat a été bien organisé et bien conduit », et que, même si la réflexion n'est pas terminée, « c'est du bon travail ». Le débat, dit-il, s'est déplacé, petit à petit, vers le scénario Ouest « afin de donner la priorité à l'aménagement du territoire sur une logique, au départ, plus commerciale ».

Il estime que, « tout comme la ligne doit passer par Orléans, elle doit également passer au plus près de Clermont-Ferrand ». Les scénarios éloignant la ligne à 140 kilomètres de la plaque métropolitaine de Clermont-Ferrand/Vichy sont donc, pour lui, « inacceptables ». « L'Auvergne ne doit être ni contournée ni effleurée, mais irriguée par la LGV », dit-il, et c'est pour cette raison que l'Auvergne a choisi le scénario Ouest-Sud.



. **Patrice Joly, président du Conseil général de la Nièvre**, félicite la CPDP d'avoir organisé un débat, « qui a permis de confronter des points de vue différents sinon contradictoires ». Le Conseil général, dit-il, s'est prononcé en faveur de deux scénarios : Ouest et Médian, avec une préférence pour le scénario Médian. Néanmoins, il soutient la position de compromis adoptée par les Conseils généraux de Nièvre, du Cher, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, autour du scénario Ouest, « plus finançable et rentable ». POCL, rappelle-t-il, ne doit toutefois pas se faire « au détriment des lignes classiques ». Il faudra donc échelonner dans le temps, estime-t-il, ces deux priorités.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, remercie la Commission et RFF pour la « pédagogie » et le « travail d'organisation formidable qu'ils ont mené ». La Nièvre et la Bourgogne, dit-il, sont attachées à certaines fonctionnalités du projet, comme par exemple la possibilité de relier Nevers à Paris, à Lyon et à Clermont-Ferrand, en moins d'une heure avec une gare nouvelle proche de Nevers. Nevers, rappelle-t-il, soutient le scénario Médian mais reste conscient « qu'il faut aider ce projet à se réaliser et que seule l'unité le permettra ». Il se réjouit de la constitution de « cette immense force majoritaire qui s'est fait autour du scénario Ouest, seule solution qui permettra au projet POCL de voir le jour ».

. **Charles-Antoine de Vibraye, vice-président de l'association Blois Paris Illico**, « souhaite longue vie » au scénario Ouest. Le projet POCL est prioritaire, dit-il, « ne serait-ce que sur le plan de l'équité et de la justice nationale », par rapport à d'autres projets TGV comme la LGV PACA ou la LGV Bretagne Pays de Loire, « qui concernent des grandes villes, Marseille et Bordeaux, déjà desservies par la grande vitesse ». Les régions du centre de la France attendent encore un premier TGV et devraient donc, conclut-il, être prioritaires.

Le cinquième scénario...

. **Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand**, estime que le débat public a été « riche en idées et en propositions ». Il félicite Michel Gaillard et la CPDP, Thomas Allary et RFF, pour la qualité du débat.

L'Auvergne et Clermont-Ferrand, dit-il, ont défendu le scénario Ouest-Sud pendant toute la durée du débat, car « placer la ligne à quelque 140 kilomètres de la plaque clermontoise était inacceptable ». Aujourd'hui qu'une cinquième solution, « synthèse entre le scénario Ouest et Ouest-Sud », est envisagée, les choses, dit-il, sont différentes et vont dans le sens de ce qui a été voté par Clermont-Ferrand. Il ajoute que « la rénovation du réseau existant est également très importante et doit être effective dès maintenant ».

. **Serge Lepeltier, maire de Bourges**, confirme que Bourges est « très clairement en faveur du scénario Ouest ». Pour lui, « éliminer le scénario Est mais rester sur la perspective de trois scénarios serait ne pas prendre en compte le débat public ». RFF, dit-il, doit donc prendre en compte le consensus qui s'exprime autour du scénario Ouest dans sa décision de juin 2012.

. **Michel Caniaux, délégué général de l'association Altro**, estime qu'aujourd'hui, le projet n'a « aucune dimension européenne » et qu'il faut donc travailler sur cette question. Pour lui, « le salut européen passe par l'axe Bordeaux-Lyon, qui devra être en tronc commun avec le POCL ». Il se dit « ravi » qu'un consensus se soit formé autour du scénario Ouest. Il faut continuer, dit-il, à travailler sur un cinquième scénario, qui prendrait en compte Montluçon, permettrait des liaisons directes entre Montluçon et Paris en 1h55 et inclurait une gare d'interconnexion à Saint-Germain-des-Fossés. Il estime que les schémas de desserte présentés par RFF sont trop



« mathématiques » et que les collectivités auront à financer un projet « sans avoir de vraie visibilité sur les dessertes ». Cette question doit donc être développée, « pour que les collectivités sachent ce qu'elles financent ».

« Le département de l'Allier travaillera dans les ateliers thématiques »

. **Alain Denizot, vice-président du Conseil général de l'Allier**, félicite la CPDP « pour avoir permis que chacun puisse faire évoluer sa position de départ et avoir fait prendre conscience à tous qu'il était nécessaire d'arriver à un socle commun, le scénario Ouest, indispensable pour obtenir cette ligne LGV, qui est une priorité pour les territoires ». Il ajoute que « c'est également grâce aux réponses de Thomas Allary que les choses ont pu évoluer ». Le département de l'Allier, dit-il, s'engage à travailler, dans les ateliers thématiques, « afin de faire en sorte que les territoires concernés soient le mieux desservis possible » et qu'autour du scénario Ouest, « retravaillé », « un consensus encore plus large puisse être trouvé ».

. **Jacques Cabot, maire de Bouray-sur-Juine**, explique que sa commune est favorable au développement complet du territoire français et que pour cela, « il faut que soit remis à niveau le réseau ferré local, mais également que le fret soit pris en compte ». Il faut également, dit-il, que soient respectées les conditions de vie des habitants des territoires traversés, qui pour certains ont choisi de vivre sur des territoires classés (Vallée de la Juine, PNR du Gâtinais), ainsi que les terres agricoles. Il demande aussi « la mise en œuvre de toutes les techniques permettant de diminuer l'impact visuel et le bruit des aménagements du POCL ».

. **Nicolas Chiloff, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Centre**, réaffirme « son soutien à la famille des scénarios Ouest ». Il remercie la CPDP et RFF et se dit « agréablement surpris qu'aient été remises en cause certaines hypothèses et affirmée la nécessité de nouvelles interrogations ». La coordination des études de POCL avec celles du RER C nécessite, dit-il, des précisions. Enfin, ajoute-t-il, l'abandon du passage de la ligne à Lieusaint est « une bonne nouvelle pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud ».

. **Philippe Charlot, collectif Stop LGV POCL**, conteste qu'un consensus ait été trouvé sur l'opportunité du projet de LGV POCL. Au cours des réunions précédentes, dit-il, une opposition au principe même de LGV a été constamment exprimée, servie par plusieurs arguments : environnementaux (biodiversité, agriculture), financiers (les élus pourront difficilement financer) et sociétaux (pourquoi gagner 10 minutes sur un trajet ?). Enfin, dit-il, « l'existence d'un lien entre développement économique et arrivée d'une LGV n'a jamais été démontrée ».

. **Jean-François Martinet, association Périgord Rail Plus**, estime que le département de la Dordogne est concerné par POCL, car, dit-il, le scénario choisi aura une influence directe sur la desserte vers la ligne POLT. A cet égard, dit-il, « les scénarios Ouest et Ouest-Sud nous paraissent les meilleurs ». Il se dit « surpris » qu'il semble « n'exister aucune cohésion entre les différents projets RFF. Le barreau Poitiers-Limoges propose, par exemple, à la ville de Périgueux une desserte qui rallongerait le trajet Paris-Périgueux d'environ 150 km. Il demande donc à RFF qu'il « intègre un minimum de cohésion entre tous les projets qu'il présente et qu'il tienne compte des simples réalités géographiques ».

. **Jean-François Boubault, retraité**, a remarqué, « dès le départ », que RFF avait une préférence pour le scénario Médian, malgré le consensus important qui s'organisait autour du scénario Ouest. Si le scénario Médian était retenu, dit-il, « cela signifierait que le débat public n'aurait servi à rien ».



La « réaction à chaud » de RFF

. A l'invitation de la CPDP, **Thomas Allary, RFF**, réagit aux interventions du public.

Il précise que ce qu'a présenté RFF ce soir n'était pas une « analyse » à proprement parler mais une « réaction à chaud ». L'analyse sera menée jusqu'à la décision, en juin 2012.

Concernant le travail à effectuer sur l'hypothèse d'un cinquième scénario, il espère qu'il sera mené autour des fonctionnalités sur lesquelles pourrait reposer le projet plutôt qu'autour des différents racés ».

Concernant les critiques émises sur la méthodologie utilisée par RFF, il explique qu'elle est la même pour tous les projets de lignes à grande vitesse. Il confirme néanmoins que le « questionnement sur les hypothèses a été entendu » et propose que cela fasse l'objet d'un travail commun, « tous ensemble », si le projet est poursuivi.

Sur le financement. Pour l'instant, dit-il, les collectivités ne sont pas appelées au financement du projet. Le tour de table financier viendra plus tard, quelques années avant les travaux et la mise en service. A ce moment-là, les collectivités auront une connaissance beaucoup plus fine des dessertes associées.

Il remercie Michel Gaillard et tous les membres de la Commission particulière du débat public pour l'organisation du débat et l'avancée qu'il a permis dans la réflexion de RFF sur le projet. Il remercie également l'équipe qui l'a accompagné pendant ces quatre mois.

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. Les acteurs qui font 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 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 : 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 auquel POCL pourrait apporter une première réponse.

La CPDP a aussi relevé plusieurs invariants : le scénario Est a été 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 certains 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 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 parti 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** donne rendez-vous à tous les participants fin mars pour la publication du compte-rendu et du bilan du débat public. Il rappelle que le débat public prendra fin 31 janvier et que le public peut donc continuer à poser des questions et à déposer des avis sur le site Internet jusqu'à cette date.