

La dix-huitième réunion du débat public, « La LGV POCL et l'aménagement du territoire », a duré 3h30 et a rassemblé, le 7 décembre 2011 en soirée, à la Maison du Peuple de Clermont-Ferrand, **260 personnes**.

Le matin même, le principal quotidien de Clermont-Ferrand, *La Montagne*, avait publié un entretien avec la SNCF, révélant que le choix de l'entreprise se portait sur le tracé Médián, rejeté par les principaux élus des régions Centre et Auvergne, au nom de « l'aménagement du territoire ». Cette annonce, souvent interprétée comme une provocation, a marqué, en particulier par les réactions d'hostilité qu'elle a suscitées, le climat de la réunion publique.

Dans son mot d'accueil, **le maire adjoint de la ville** a indiqué que le projet POCL ne devait pas privilégier « la rentabilité à court terme au détriment de l'aménagement du territoire », qu'il a défini comme « la recherche d'une meilleure répartition des hommes, de l'économie et du bien-être ». Il a donc dénoncé l'annonce par la SNCF de son choix du tracé Médián, qui consisterait à « privilégier la solution la moins coûteuse et la plus rentable à court terme ».

**Le président de la CPDP** a rappelé que le débat public se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Le débat, a-t-il dit, porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ».

Il a précisé que **le débat public POCL concernait « le dossier du maître d'ouvrage RFF »** : à l'issue du débat public, a-t-il ajouté, « **celui qui décidera, ce sera RFF** ». « Nous ne sommes qu'aux 2/3 du débat public et la réunion de ce soir concerne un des deux 'piliers' du projet de RFF, l'aménagement du territoire ».

**RFF** a indiqué « que la communication de la SNCF ne concernait que la SNCF », que « SNCF et RFF étaient deux entreprises distinctes » et que **le maître d'ouvrage, aux termes de la loi, rendrait publique sa décision en juin 2012**.

Il a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du « Grand Centre » et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante).

Il a rappelé que la LGV serait un « axe à grande vitesse », situé « au milieu du territoire concerné », raccordé au réseau existant (qui serait modernisé à chaque fois que nécessaire), permettant de faire circuler un grand nombre de TGV dont les itinéraires seraient distincts, pour desservir les 13 villes directement concernées par le projet. Car, a-t-il précisé, « aucun train ne pourrait relier les 13 villes les unes après les autres », mais « toutes seraient bien desservies en TGV », sans correspondance depuis Paris. Il a précisé que **tous les scénarios mettaient Clermont-Ferrand à moins de 2 heures de Paris**, « ce qui répond bien à un des objectifs du projet ». **Le responsable de l'aménagement du territoire chez RFF** a expliqué qu'une LGV « n'aménage pas le territoire ». Elle permet, a-t-il dit, de tirer parti des changements qu'elle rend possibles : « plus de mobilité et de répartition modale, et ceci à plusieurs échelles : européenne, nationale et locale ». « Un aménagement du territoire réussi, a-t-il dit, doit jouer sur ces trois échelles. »

Première personnalité invitée par la CPDP à s'exprimer, **Pascal Mignerey, conseiller pour le développement durable, les transports et les métropoles à la DATAR**, a rappelé que l'aménagement du territoire a un double objectif : « dynamiser l'économie productive et résidentielle » et « veiller à la cohésion et à l'équilibre de l'ensemble des territoires concernés ». Les LGV, a-t-il dit, sont, de toutes les infrastructures, « les plus structurantes ». L'enjeu de POCL est « de faire bénéficier des territoires enclavés de l'opportunité de la grande vitesse ». Cette dernière a pour effets « l'accélération de la mobilité, un maillage complémentaire du réseau notamment avec des relations province/province et européennes, une meilleure accessibilité avec des effets sur l'urbanisme foncier, l'image des territoires, l'implantation des entreprises ». « Les territoires qui ont 'gagné' grâce au TGV sont ceux qui ont su se mobiliser pour développer des projets stratégiques », a-t-il précisé.

**Jean-Yves Heyer (directeur général d'Invest in Reims)** a expliqué comment la capitale champenoise s'était préparée « quatre ans à l'avance » à l'arrivée du TGV : création d'une agence spécialisée, positionnement vis-à-vis de la concurrence, dispositions pour attirer les entreprises (et les familles), investissements adaptés à ces efforts, offre foncière et immobilière, marketing territorial, politique d'installation de grandes écoles, stratégie de communication et de notoriété...

**René Souchon, président de la Région Auvergne**, a exposé l'objectif de la collectivité de « conforter le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise ». Il a rappelé la position de la Région : « le tracé 'le plus à l'ouest' répond le mieux aux besoins d'échanges entre Clermont-Ferrand et Lyon », permet les « indispensables connexions » est-ouest qui seraient assurées par le futur « pôle d'échanges », la gare nouvelle Auvergne.

**Daniel Coffin, du CESER Auvergne**, a émis plusieurs réserves. Il a regretté que Clermont-Ferrand soit placé par POCL en « cul-de-sac ferroviaire », que le « barreau est-ouest » soit absent du projet, tout comme la problématique du fret. Il a, enfin, émis la crainte que « POCL ne soit repoussé du fait de son coût ». Il a appelé RFF à envisager un « 5<sup>e</sup> scénario », « plus consensuel », passant « entre Moulins et Montluçon », en ajoutant que « l'urgence était l'amélioration du réseau existant ».

**Gérard Duhesme (directeur des sites Michelin de Clermont-Ferrand)** a expliqué les contraintes imposées à son groupe, « le seul du CAC 40 à avoir son siège en province », par les difficultés de communication. Il attend de la ligne nouvelle plus d'efficacité (moins de temps perdu en déplacements), plus d'attractivité pour les cadres. « Nous n'avons, a-t-il dit, pas de préférence entre les scénarios, pourvu que Clermont soit à 2 heures de Paris et à 1h15 de Lyon, qu'il y ait un raccordement aux grands aéroports. Notre priorité, c'est la vitesse de réalisation du projet. »

**Jean-Yves Gouttebel (président du Conseil général du Puy-de-Dôme)**, a rappelé que l'aménagement du territoire implique une double stratégie : la recherche de la compétitivité et celle de la solidarité entre territoires. La LGV devrait permettre au « Grand Centre » de se raccorder au principal axe européen, la « banane bleue ». Les retombées attendues de l'arrivée du TGV incluent le maintien sur place des activités existantes et l'installation de nouvelles entreprises, le développement endogène, l'amélioration de l'image du territoire, les flux touristiques. Le TGV, a-t-il dit, « crée des espaces continus ou discontinus » selon que l'on accompagne ou non son arrivée et que l'on suscite « une connexion aux réseaux secondaires ».

**Xavier Beulin (président de la FNSEA et du CESER Centre)** a souligné la dimension économique, mais aussi d'équité et de solidarité de l'aménagement du territoire. Il a rappelé la nécessité de prendre en compte la consommation d'espaces ruraux par les infrastructures et le risque que les « compensations écologiques » prévues par la loi Grenelle ne se fassent au détriment du monde agricole.

**Pascal Berion (université de Franche-Comté)** a rappelé que l'accessibilité doit être valorisée. « L'infrastructure, a-t-il dit, ne permet que de se déplacer. C'est l'usage qui créera de la valeur ajoutée. L'aménagement du territoire est donc indissociable d'une action politique. »

En réponse à plusieurs interventions, **le chef du projet POCL** a apporté les précisions suivantes.

- « RFF n'a fait aucun choix. Il expose des hypothèses, basées sur des études. Au fur et à mesure de l'avancement du débat, il essaie de progresser sur les questions qui sont posées comme il l'a fait via des éléments complémentaires relatifs, par exemple, à l'aménagement du territoire, la finançabilité du projet, la desserte de la Creuse... »

- Aux intervenants, qui ont estimé que les scénarios ouest « traversant des territoires plus peuplés » « auraient un potentiel de voyageurs plus important », il a répondu que « ces potentiels sont déjà pris en compte dans les études ».

- Il a indiqué enfin que « RFF a bien entendu la demande d'un scénario Médián plus au sud » et d'un « passage entre Ouest-Sud et Ouest », s'interrogeant toutefois sur sa compréhension de cette dernière possibilité.

Au cours de la réunion, quelques voix se sont fait entendre pour mettre en cause « le culte de la vitesse », la « pertinence de la LGV » qui « ne créerait pas d'activités mais ne ferait que les déplacer » ou pour évoquer des « alternatives à la LGV » et en particulier la modernisation du réseau existant.

Si certains élus du Centre et d'Auvergne ont continué à défendre le scénario Ouest-Sud, d'autres ont évoqué la possibilité d'un « autre scénario ». Plusieurs intervenants ont estimé que « le refus du compromis » (notamment des élus d'Auvergne) met en cause la finançabilité du projet et donc sa réalisation.

**Le président de la CPDP** a souligné, en fin de réunion, qu'il avait entendu évoquer un élément nouveau : « le délai de réalisation du projet », qui est, a-t-il souligné, « effectivement une question importante ». Il a aussi fait part d'une « certaine frustration » : aucun des intervenants, a-t-il remarqué, n'a expliqué, « au-delà du choix de scénario », « ce que les territoires du 'Grand Centre' comptent faire pour préparer l'aménagement du territoire ... »