

Plus de 300 personnes ont participé, le 12 octobre à Vichy (Allier), à la première réunion « de proximité » du débat public, qui a duré 3h00.

Après l'explication des objectifs, principes et modalités du débat public par la CPDP, RFF a présenté le projet puis ses caractéristiques et effets pour Vichy et l'Allier, notamment en termes de temps de transport sur les liaisons avec Lyon, Clermont-Ferrand et Paris.

Les élus locaux – qui se sont félicités de la forte participation du public, majoritairement acquis au projet – mais aussi des élus des autres régions et départements concernés par le projet qui avaient fait le déplacement, ont souvent exprimé, avec des arguments liés à l'aménagement et au développement de leurs territoires, leur préférence pour un des scénarios mis au débat. Mais, certains ont plaidé pour la recherche d'un tracé qui ferait consensus.

Le scénario « Est » a, à nouveau, été rejeté par plusieurs intervenants, parce qu'il ne répondrait pas aux attentes des territoires ou parce qu'il constituerait un facteur de division des partisans du projet.

Le passage de la LGV par Roanne a été présenté, par plusieurs intervenants, comme une condition de la faisabilité du projet.

Les thèmes d'une gare nouvelle « Porte d'Auvergne » (entre Vichy et Moulins), d'une connexion avec un barreau transversal Est-Ouest, du financement du projet, de la nécessaire valorisation du critère « aménagement du territoire » dans les évaluations de RFF, mais aussi des déplacements ferroviaires par des personnes handicapées, du nœud ferroviaire lyonnais, de la technologie du train pendulaire ont été, en outre, abordés au cours de la soirée.

Plusieurs voix – minoritaires – se sont élevées pour remettre en cause le « consensus » autour de l'opportunité de la LGV. Certains intervenants, notamment de sensibilité environnementaliste, ont mis en cause non pas le choix du mode ferroviaire – auquel ils sont favorables – mais le « coût » de la LGV (qui, estiment plusieurs d'entre eux, devrait être financé par l'Etat et non par les collectivités locales), le « mitage » du territoire par les infrastructures nouvelles, l'impact sur les milieux naturels et les terres agricoles, la recherche « à tout prix » de gains de temps sur les trajets... D'autres ont dit leur conviction qu'il fallait plutôt (ou aussi) étudier la modernisation du réseau ferroviaire existant et, en particulier, des réseaux TER.