

La cinquième réunion du débat public a rassemblé environ de **350 personnes**, le 18 octobre dans la salle des Fêtes de Moulins (Allier).

Après l'explication des objectifs, principes et modalités du débat public par la CPDP, RFF a présenté le projet de LGV POCL puis les retombées qui en sont attendues pour la desserte de Moulins et de l'Allier.

Dans les échanges avec la salle, ces bénéfiques ont fait débat : plusieurs intervenants se sont interrogés publiquement sur la « **disparition** » des trains TéoZ après la mise en service de la ligne à grande vitesse, sur l'**opportunité ou non d'une gare nouvelle Moulins-Vichy** (de nouvelles possibilités de desserte avec un gain de temps ou une gare « betterave » dont l'accessibilité fait problème ?), sur l'**éventuelle réduction des fréquences dans les liaisons avec Paris**, sur le gain de temps qui - dans un scénario au moins - ne paraît pas significatif ou nécessaire à tous.

RFF a expliqué que **tous les scénarios améliorent, dans une proportion plus ou moins grande, les temps de parcours et généralement la desserte des 13 villes concernées par le projet** avec Paris, Lyon et des destinations nouvelles.

Des élus des départements et Régions voisines avaient fait le déplacement et en particulier les maires de Clermont-Ferrand, Nevers, Saint-Germain-des-Fossés et Roanne. Certains ont redit **leur espoir d'un consensus** pour qu'aucune des principales villes concernées par le projet ne soit oubliée ; plusieurs ont insisté sur la nécessité, pour Clermont-Ferrand et Lyon en particulier, d'un passage par Roanne.

Comme dans les réunions précédentes, des intervenants ont défendu « leur » scénario (celui qui, estiment-ils, desservira le mieux leur territoire) ; d'autres ont plaidé pour un « **accord** » **négocié entre les partisans du projet**, le maire de Moulins proposant que chaque collectivité fasse deux choix, ce qui permettrait un compromis final. **Presque tous ont rejeté le scénario Est et le passage par Mâcon**, dont ils déclarent qu'ils ne répondent pas aux objectifs de desserte et d'aménagement du « Grand Centre ».

La SNCF a rappelé son soutien au projet « dont elle est à l'origine ». Elle n'a pas de préférence entre les scénarios, mais deux convictions : **la vitesse de 360 km/heure est nécessaire** pour la rentabilité de l'exploitation et « **aucune gare ne devra être moins bien desservie avec POCL qu'elle ne l'est aujourd'hui** ».

Les questions environnementales ont été plus largement abordées par la salle que dans les réunions précédentes : le public a, en particulier, été alerté sur **le risque qu'une infrastructure ferroviaire nouvelle fait courir aux massifs forestiers de l'Allier** ; un « simple citoyen » s'est irrité que « **le débat ne porte que sur des questions de tracé** » « **comme si l'opportunité était acquise** », et pas suffisamment sur les impacts, le bruit, les nuisances des chantiers et le financement.

D'autres se sont étonnés que l'on consacre autant d'énergie à discuter de « gains de temps de 5 à 10 minutes » ou ont manifesté des doutes sur la nécessité de la grande vitesse, préférant privilégier la modernisation du réseau existant. « **Que fait-on pour les usagers dans les 20 ans à venir**, d'ici la réalisation de la LGV ? », a demandé un syndicaliste cheminot.

Ont également été abordés, en particulier, l'extension du débat à un territoire plus vaste incluant d'autres projets ferroviaires, le financement du projet dans le contexte actuel de la crise financière et du rapport Mariton, la question des emprises sur des terres agricoles lors de la réalisation du projet, la connexion de la ligne avec un axe ferroviaire Est-Ouest, la technologie du train pendulaire, l'utilisation du site de Saint-Germain-des-Fossés pour une gare nouvelle, la relation entre POCL et le développement du fret ferroviaire.