



“  
Le temps est venu  
d'argumenter, d'expliquer  
pourquoi on fait tel  
ou tel choix, de présenter  
des propositions”

## 3 questions à...

### Michel Gaillard

président de la Commission particulière du débat public (CPDP)  
sur le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon

#### Deux mois après son ouverture, quel regard portez-vous sur le déroulement du débat public ?

**Michel Gaillard.** Une chose est certaine : le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon suscite un intérêt et une participation exceptionnels. Les réunions publiques ont une force d'attraction tout à fait inhabituelle : plus de 1 000 personnes à Roanne, de 1 500 à Montluçon, de 2 000 à Nevers et à Châteauroux... Comme, au jour le jour, la presse suit avec beaucoup de constance le débat et ses réunions publiques, même ceux qui ne participent pas à ces réunions peuvent difficilement ignorer le débat et les échanges qu'il suscite.

Ce débat public est vraiment "public" ; il sait intéresser ; il suscite une forte mobilisation voire de la passion. Tous les acteurs de la société y contribuent, avec une implication particulière des collectivités territoriales, rarement constatée dans d'autres débats.

C'est une excellente nouvelle pour la démocratie ! C'est bien la vocation du débat, telle que l'a voulu le législateur, de donner l'occasion au plus grand nombre de s'informer, de poser des questions et de recevoir des réponses, d'exprimer son avis sur un projet d'envergure nationale, très en amont de sa réalisation. Le débat public remplit son rôle et fait la démonstration de son utilité : on vient dans nos réunions publiques avec la conviction qu'on va y apprendre quelque chose et qu'on pèsera dans la décision.

La participation au débat sur le projet POCL ne se traduit pas seulement par une présence "militante" dans les réunions. En dernière page de ce journal, nous donnons des chiffres – provisoires – de la fréquentation de notre site internet, des avis et contributions que le public y dépose, des cahiers d'acteurs proposés par les personnes morales... Ils sont parlants : des records sont atteints qui montrent bien que le sujet intéresse beaucoup de monde et que très nombreux sont ceux qui veulent s'informer et s'exprimer.

#### Constatez-vous l'émergence de demandes, au-delà de celles motivées par les spécificités territoriales ?

**M. G.** Nous ne sommes pas surpris que Régions, départements et villes manifestent des préférences pour tel ou tel des quatre scénarios portés au débat par RFF, parce qu'ils l'estiment plus à même de répondre aux besoins de leur territoire. Au-delà de ce constat, il est évident que le projet a fait naître des attentes considérables – sont-elles disproportionnées ? –, en particulier de la part de territoires qui souffrent de l'enclavement. Le thème de "l'aménagement du territoire" est l'un des plus fréquemment évoqués.

Nous entendons souvent dire aussi que le projet ne doit pas être considéré isolément, mais en relation avec d'autres infrastructures, dont certains estiment qu'elles devraient être intégrées à la problématique POCL. La Commission entend cette demande – qui a sa logique et sera présente dans notre compte-rendu –, mais elle répond invariablement que le débat, comme le veut la loi, ne peut concerner que le projet présenté dans le dossier du maître d'ouvrage.

#### Qu'attendez-vous de la seconde partie du débat public, entre décembre 2011 et fin janvier 2012 ?

**M. G.** Nous avons, dans la première partie du débat public, entendu beaucoup de prises de position et d'affirmations sur les scénarios, les dessertes, l'aménagement du territoire ou la protection d'espaces naturels. Pour que le débat puisse nourrir la réflexion du public, des collectivités, des associations, des acteurs économiques mais aussi du maître d'ouvrage, et en particulier pour l'aider à comprendre des attentes qui ne seraient pas suffisamment prises en compte dans son dossier, il faut que tous ceux qui se sont exprimés aillent plus loin. Ils doivent développer leur argumentation, expliquer précisément leurs souhaits, faire des propositions... Tout le monde y gagnera : eux-mêmes bien sûr, mais aussi le public, le maître d'ouvrage... et le débat public.

## Sommaire

A mi-parcours : premiers retours, premiers enseignements du débat public : ce qu'en disent le public, des élus, la CPDP, le maître d'ouvrage	2 et 3
Les chiffres du débat public au 1 <sup>er</sup> décembre 2011	4
Les réunions publiques du débat	4
Comment s'informer, comment contacter la CPDP	4



# A mi-parcours : premiers retours, pre

Elus, représentants d'associations, acteurs économiques mais aussi simples citoyens : beaucoup de participants au débat public ont donné leur avis, pris position, fait des propositions dans les réunions publiques mais aussi sur le site [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Sans prétendre restituer un échantillon représentatif de ces opinions, le Journal du débat public en a relevé quelques unes, avec, en complément, le regard de trois membres de la CPDP sur les premiers enseignements du débat et l'opinion du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France.

## ■ Jean-Philippe Dugoin-Clément, maire de Mennecy : Et la saturation du RER ?

"Nous sommes en Île-de-France sur des schémas de saturation complète du RER. Il s'agit là d'un investissement colossal qui représente une quantité de personnes transportées très inférieure à ce que transporte quotidiennement le RER. Le RER D transporte aujourd'hui 600 000 voyageurs par jour, soit deux fois plus que l'ensemble des LGV. Au travers du projet POCL (...), on va amener les habitants d'Orléans à voyager dans de meilleures conditions et dans des délais plus courts que les habitants d'Etampes ou de la Ferté-Alais, ou encore de Mennecy ! Par rapport à notre grande couronne, qui a été très longtemps oubliée, à qui on va imposer, si ce projet doit se faire, des nuisances écologiques, des nuisances environnementales, des nuisances en termes de cadre de vie non-évidentes, quelles sont les contreparties qui peuvent être amenées par RFF ?"

## ■ Michel Durant, Gannat, Allier : D'abord entretenir et améliorer les installations existantes.

"En période de pénurie budgétaire, je suggère que les responsables de notre réseau ferré pensent prioritairement à entretenir et améliorer les installations existantes. L'argent qui irait à cette ligne à grande vitesse serait bien plus utile au renforcement des liaisons actuelles. Si on pouvait «gagner» 20 à 30 minutes sur le trajet Paris-Clermont en améliorant la ligne existante (...), je serais très satisfait."

## ■ Henri Lamy, secrétaire général d'Essonne Nature Environnement, Marolles-en-Hurepoix, Essonne : Pour un gain de quelques minutes ?

"A Mennecy, il a été plusieurs fois question de notre projet de tracé alternatif pour le POCL qui épargnerait une grande partie de notre richesse environnementale départementale, entre autres des sites classés. Notre projet est porteur de l'espérance de milliers d'Essonnais et d'élus. Je me pose deux questions depuis hier au soir après avoir entendu Réseau Ferré de France, le représentant de la SNCF et un représentant d'une association d'Auvergne : si je comprends que nos concitoyens du Centre et d'Auvergne souhaitent la réalisation de ce projet, est-il nécessaire pour des raisons économiques de «sacrifier» notre projet pour un gain de quelques minutes ?"

## ■ Claude Malhuret, maire de Vichy : Une adresse TGV !

"C'est un projet considérable, important, c'est une chance historique pour l'Auvergne, une chance historique pour l'Allier et une chance historique pour Vichy et sa région. (...) Demain, dans quelques années, Vichy à 1h30 de Paris, à moins d'une heure de Lyon, reliée au réseau des TGV nationaux et internationaux, c'est évidemment un changement fondamental. (...) C'est aussi, dans cette concurrence en matière touristique, le tourisme d'affaires, le fait d'avoir une adresse TGV, des villes, beaucoup de villes aujourd'hui, notamment touristiques, ont cette adresse ou ne sont pas loin d'une adresse TGV.

Nous ne l'avons pas, c'est un problème économique, un problème pour Clermont-Ferrand, pour Moulins, pour Montluçon, pour Nevers. Trois des quatre tracés sont acceptables pour l'Auvergne, chacun avantageant plus ou moins les uns ou les autres. J'en appelle à la responsabilité de tous pour, sans parti pris exclusif, rapprocher nos points de vue et parvenir à la synthèse."

## ■ Jean Sivardière, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : La saturation progressive de la LGV Paris-Lyon...

"S'il s'agissait uniquement de mieux desservir le Centre de la France par le train, on pourrait se passer de LGV et mettre toutes les villes à 2h30 de Paris en modernisant sérieusement les lignes classiques, ce qui permet d'effectuer aisément un aller-retour dans la journée. Le problème se pose de manière très différente en raison de la saturation progressive de la LGV Paris-Lyon, actuellement utilisée par 40 millions de voyageurs chaque année, soit 40 % du trafic TGV français. Moi-même, je l'utilise fréquemment et je constate que la ponctualité des TGV s'y dégrade (...). Un doublement de cette LGV est à peu près inévitable. (...) Sinon, la desserte va continuer à se dégrader et peu à peu, la clientèle du TGV se découragera et reprendra l'avion ou la voiture. Il nous semble donc intéressant d'une part de choisir le tracé qui minimise la durée du trajet entre Paris et Lyon – c'est le tracé Médian avec la variante Roanne – puis de retenir la vitesse maximale de 320 km/h, et si c'est possible techniquement et économiquement, je ne vois absolument pas pourquoi il faudrait refuser une vitesse supérieure qui permettrait au TGV de mieux concurrencer l'avion entre Paris et le Sud-Est."

## ■ Vincent Pietri, Aurillac, Cantal : L'accessibilité de notre région.

"Nous œuvrons pour la jeunesse cantalienne et auvergnate en assurant le développement des cultures urbaines. L'accessibilité de notre région est souvent un frein à la venue de pratiquants professionnels ou amateurs. Une ligne TGV est aujourd'hui une nécessité, pour accueillir les publics extérieurs mais aussi pour permettre aux acteurs locaux de se rendre plus facilement dans les grandes métropoles. Notre territoire a une très grande valeur, à nous de le rendre accessible."

## ■ Mickaël Michel, Lyon, Rhône : Une formidable stimulation économique.

"Une desserte TGV est un investissement lourd, mais qui peut dégager de formidables stimulations économiques. En tant que Roannais d'origine, je dis oui au TGV pour Roanne. Oui, pour que les investisseurs et créateurs de richesses puissent enfin réinvestir dans des collectivités territoriales qui ont des atouts (avec Orléans, Clermont...). Oui pour un rééquilibrage des territoires également, afin de stimuler le maintien de l'économie des villes moyennes agréables à vivre!"



# miers enseignements du débat public

## Regards de la Commission particulière du débat public

*A mi-parcours, trois membres de la Commission particulière du débat public, Arlette Dubois-Besnard, Marie-Françoise Sévrain et Bruno de Trémiolles ont fait part au Journal du débat public de leurs impressions sur le débat et son déroulement.*

### ■ Nous attendons beaucoup des réunions thématiques

**Marie-Françoise Sévrain :** “J’ai déjà participé, depuis une dizaine d’années, à quatre débats publics comme membre de la CPDP et c’est la première fois que je constate une participation aussi massive dans les réunions de proximité. Je crois d’ailleurs qu’on n’a encore jamais vu cela dans aucun autre débat. Mais cela n’empêche pas que les réunions restent sereines et que l’ambiance est globalement courtoise. J’observe aussi que jusqu’à présent, les réunions attirent assez peu de jeunes qui, pourtant, a priori, seraient les principaux bénéficiaires du projet s’il se réalisait.

Sur le fond, il y a beaucoup de prises de positions et assez peu de questions. Une des explications est probablement qu’il est assez difficile de questionner l’opportunité d’un projet qui reste à l’état d’ébauche. Une grande partie du public, par exemple, ne prend pas position sur les aspects environnementaux et cela peut se comprendre : l’évaluation environnementale présentée est principalement bibliographique et très éloignée de l’aspect concret qu’a, par exemple, l’étude d’impact. Nous attendons donc beaucoup des réunions thématiques pour rentrer plus précisément dans le projet et permettre la confrontation d’arguments.”



### ■ Chacun peut donner son avis

**Arlette Dubois-Besnard :** “Malgré le nombre de participants - plus de 2 000 parfois ! - les réunions publiques que nous avons organisées donnent presque toujours la possibilité à ceux qui le souhaitent de s’exprimer. Bien sûr, compte tenu de la mobilisation et des attentes de certains territoires par rapport au projet, on a parfois entendu des réactions passionnées. Dans certaines villes, le questionnement, voire le rejet de

l’opportunité du projet n’ont pas toujours été bien compris. Ce qui a pu susciter quelques mouvements d’humeur de l’assistance. Mais, il nous semble que toutes les positions, y compris les plus radicales, ont pu se faire entendre. C’est très positif, car c’est bien là un des principes du débat public que nous avons pu faire respecter : chacun est traité avec équité et a le droit de donner son avis.”



### ■ Forte participation, forte implication des élus, questionnement de l’opportunité du projet

**Bruno de Trémiolles :** “On pourrait résumer ce que nous avons vu et entendu dans cette première partie du débat public sur le projet POCL en faisant trois constats. D’abord, la participation du public est à la hauteur de l’importance - dans tous les sens du terme - du projet. Ensuite, sur l’ensemble du territoire concerné, la volonté des élus et des acteurs économiques de faire aboutir ce projet, en recherchant une solution qui fasse consensus, est évidente. Enfin, nombre d’associations (de riverains et de défense de

l’environnement) mais aussi des citoyens émettent des doutes sur l’opportunité du projet et leurs arguments sont de deux ordres : - ils constatent que les différents scénarios proposés ont des impacts forts sur l’environnement et, aux yeux de certains, cela peut remettre en cause le projet ; - ils proposent une alternative, qui serait la modernisation du réseau ferroviaire existant pour l’aménagement du territoire du Centre de la France et l’utilisation de la LGV Rhin/Rhône pour doubler en partie la LGV actuelle Paris-Lyon.”



## Le point de vue du maître d’ouvrage

### ■ “Les prochaines réunions doivent nous permettre d’échanger encore plus sur les attentes de chacun.”

*- Qu’avez-vous entendu, à mi-parcours du débat public, et qu’en retenir pour préparer la future décision du maître d’ouvrage ?*

Nous relevons avant tout une mobilisation exceptionnelle du public et des acteurs politiques, économiques, associatifs... Cette mobilisation est doublée d’une très forte motivation des participants, qui leur permettent de (re)questionner les objectifs fixés au projet par l’Etat, de suggérer quelques propositions pour faire évoluer les scénarios, mais surtout, pour l’heure, d’afficher un soutien très large de principe au projet. Ceci étant dit, les positions des intervenants restent encore souvent basées sur des considérations globales : nous avons

aussi besoin d’entendre des argumentations plus détaillées, à même de faire progresser le projet, éventuellement de l’amender, de construire des scénarios nouveaux... Les prochaines réunions doivent donc nous permettre d’échanger encore plus sur les attentes de chacun (en termes de temps de parcours, de fréquences ...) : nous devons comprendre quelles sont les fonctionnalités à l’aune desquelles les acteurs jugeront le projet opportun ou non.



**THOMAS ALLARY**, directeur du projet de Réseau Ferré de France

## Les chiffres du débat public au 1<sup>er</sup> décembre 2011

Le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon suscite, d'ores et déjà, une mobilisation sans précédent.

Près de **10 433 personnes** ont déjà participé aux 15 premières **réunions publiques**.

Depuis mars 2011, le débat public sur le projet POCL a fait l'objet d'environ **1 400 articles de presse** (écrite, audiovisuelle et web), dont **800** depuis septembre et l'annonce du calendrier du débat public.

**Les cahiers d'acteurs** (réservés à l'expression des personnes morales : collectivités, associations, chambres consulaires...) font aussi l'objet d'un grand intérêt. Au 1<sup>er</sup> décembre, **48** avaient déjà été soumis

à la CPDP, étaient publiés ou en voie de publication.

Quant au **site web du débat public**, géré et animé par la CPDP, sa fréquentation témoigne aussi d'une très vive curiosité. Elle montre que les internautes concernés sont actifs, soucieux et pressés de donner leur avis, d'apporter leur contribution au débat public.

En effet, début décembre 2011, on comptait déjà :

- **43 084 connexions** sur le site,
- **268 983 pages** lues,
- **174 contributions et 457 avis** déposés par des visiteurs,
- **336 questions** posées dont **66 %** avaient déjà reçu une réponse.

## Les réunions publiques du débat



- ▶ La Commission particulière du débat public anime 27 réunions publiques, d'information et d'échanges, ouvertes à tous, sur l'ensemble du territoire concerné par le projet.
  - Les **réunions de proximité** sont, comme toutes les réunions publiques, consacrées à l'information du public et au débat sur le projet mais aussi, plus particulièrement, sur ses effets au niveau local.
  - Les **réunions thématiques** sont, en outre, l'occasion d'informer et de débattre, de manière plus détaillée, sur certains aspects et enjeux du projet (aménagement du territoire, environnement, financement, transports régionaux...).
  - Les **auditions publiques** permettent d'entendre les avis et opinions d'acteurs (élus, associations, responsables économiques...) sur un thème particulier ou sur l'impact du projet dans un territoire.

▶ **Les réunions publiques débuteront à 19h00, les auditions à 18h00.**

2011	06/12	<b>Vierzon</b> • Salle Madeleine Sologne, place de la Libération	Réunion de proximité
	07/12	<b>Clermont-Ferrand</b> • Maison du Peuple, place de la Liberté	Réunion thématique • La LGV POCL et l'aménagement du territoire
	13/12	<b>Lyon</b> • Ecole Normale Supérieure, amphithéâtre Descartes, allée d'Italie, 7 <sup>e</sup>	Audition publique • LGV POCL : et le fret ?
	14/12	<b>Bourges</b> • Conservatoire de Musique, 34 rue Henri Sellier	Réunion thématique • La LGV POCL et les enjeux environnementaux
2012	11/01	<b>Orly</b> • Centre culturel communal, 1 place Fer à Cheval	Réunion thématique • La LGV POCL et son insertion en Ile-de-France
	12/01	<b>Saint-Etienne</b> • Centre des Congrès, 23 rue Ponchardier	Réunion de proximité
	17/01	<b>Nevers</b> • Maison de la Culture, boulevard Pierre de Coubertin	Réunion thématique • La LGV POCL et les transports régionaux
	19/01	<b>Gien</b> • Salle Cuiry, chemin Cuiry	Réunion thématique • La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux humains
	18/01	<b>Lieusaint</b> • IUT de Sénart Lieusaint, 36-37 rue Georges Charpak	Réunion de proximité
	24/01	<b>Clermont-Ferrand</b> • Polydome, place du 1 <sup>er</sup> mai	Réunion de synthèse
	25/01	<b>Orléans</b> • Parc des Expositions, 1 rue du Président Robert Schuman	Réunion de clôture

## Comment s'informer, comment contacter la Commission particulière du débat public ?

- Par téléphone : 01 53 43 62 67
- Par mail : [secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)
- Sur le site web : [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

■ Par courrier :  
**CPDP POCL**  
**68, rue du Faubourg Saint-Honoré**  
**75008 Paris**