

8^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL VENDREDI 4 NOVEMBRE 2011, à Guéret (Creuse).

Cette synthèse analytique de la réunion publique 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.

L'audition publique organisée à Guéret le 4 novembre 2011 (la 8^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), a duré 2h30 et a rassemblé environ 200 personnes.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. POCL, pour les Creusois, ne peut être conçu sans une réflexion sur POLT et sur le barreau Poitiers-Limoges.** Des élus et des habitants de la Creuse demandent que la ligne POLT soit intégrée au projet POCL et, conjointement, l'abandon du barreau Poitiers-Limoges.
- 2. Les élus de la Creuse préconisent le scénario Ouest-Sud, dont ils estiment qu'il est le mieux à même de répondre à leurs besoins de déplacements.** Ils se disent persuadés que le surcoût de ce scénario – que certains d'ailleurs contestent – serait avantageusement contrebalancé par les économies que permettrait de réaliser l'abandon du barreau Poitiers-Limoges.
- 3. La desserte de la gare de la Souterraine est présentée comme un enjeu important.** Cette gare, pour les Creusois pourrait permettre de rejoindre le réseau à grande vitesse, si la ligne était prolongée au sud de Châteauroux, sans "détour" par Limoges. RFF a pris l'engagement de réaliser une étude sur ce sujet avant la fin du débat.
- 4. La rénovation du réseau existant apparaît à beaucoup comme une priorité.** RFF a rappelé que la modernisation du réseau existant était sa préoccupation principale et qu'il y consacrait 2 milliard d'investissements chaque année (contre 1 milliard pour les lignes nouvelles) .
- 5. La demande d'une connexion de POCL à un axe transversal (qui pourrait être le projet Transline porté par Altro), est, à nouveau, exprimée.** Certains parlent même de raccorder les villes du Centre à un axe est-ouest qui relierait la façade Atlantique à l'Europe de l'Est. RFF rappelle que POCL a des effets positifs sur les déplacements est-ouest et que si barreau est-ouest a été évoqué par L'Etat, il n'est pas encore défini et que POCL ne peut donc l'intégrer dans ses études.

Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP)** sur le projet de LGV POCL, présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il rappelle que la « **première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques** ». Elles sont un moment privilégié de contact avec la Commission et le maître d'ouvrage et pour échanger des arguments. Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le **site Internet** du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Le président de la CPDP a rappelé que les réunions publiques se déroulent, par principe, dans le territoire directement concerné par le projet, tel qu'il est identifié dans le dossier du maître d'ouvrage.

L'audition publique, a-t-il dit, est une autre forme de réunion, qui « permet de donner la parole à des acteurs, des personnalités, qui ne sont pas directement concernés par le projet tel qu'il est présenté au débat, mais qui peuvent avoir une contribution utile à apporter au projet ».

Or, la CPDP, a-t-il poursuivi, a compris « l'importance qu'avait pour la Creuse le projet POCL » et les interrogations qu'il pouvait soulever dans ce département.

Le président de la CPDP a précisé qu'il était apparu à la Commission que l'organisation de cette rencontre à Guéret était donc légitime, qu'il fallait donner la parole à des élus et acteurs économiques « représentatifs du département », mais aussi au public présent, pour entendre leurs points de vue sur le projet POCL.

Il a alors présenté les intervenants, qui sont appelés à exprimer leurs points de vue après la présentation du projet par RFF :

- Jean-François Muguay, maire de La Souterraine,
- Jean-Jacques Lozach, sénateur, président du Conseil général de la Creuse,
- Guy Avizou, 1^{er} adjoint au maire de Guéret,
- Jean Auclair, député de la Creuse,
- Renée Nicoux, sénatrice de la Creuse,
- Thierry Suin, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Creuse.

. **Michel Gaillard** demande, en préalable, au maître d'ouvrage de présenter le projet POCL.

Desservir le centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL (RFF)**, présente aux participants le projet porté au débat public par Réseau ferré de France (*le diaporama utilisé en support de cette présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il rappelle que le projet repose sur **deux "piliers"** :

- **desservir le centre de la France** par la grande vitesse ferroviaire ;
- **répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon** : son trafic très important, de près de 40 millions de voyageurs, devrait encore augmenter jusqu'à atteindre un point critique en 2025. Son exploitation devient de plus en plus difficile, compte tenu de ce trafic,

avec des retards de plus en plus importants.

A terme, RFF n'a donc d'autre choix que de doubler la ligne entre Paris et Lyon.

POCL, dit Thomas Allary, réunit ces deux enjeux en **un seul projet, qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement**. Le ministre des transports a fixé à RFF 4 objectifs :

- relier Orléans au réseau à grande vitesse,
- assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du « Grand Centre »,
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

Les **bénéfices attendus, dit Thomas Allary**, répondent aux enjeux du projet, qui devrait permettre en particulier :

- des gains de temps dans tous les scénarios, des métropoles régionales vers Paris et Lyon,
- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet,
- des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier sur l'axe Nantes-Lyon.
- un gain de régularité, pour les deux LGV, sur l'axe Paris-Lyon, lié à la désaturation de la ligne à grande vitesse existante.

Compte tenu de l'importance du projet, des sensibilités environnementales dans les cinq Régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, explique le directeur du projet POCL, ne pourrait éviter toutes les zones environnementales sensibles.

Quels bénéfices pour la Creuse ?

Le directeur du projet de RFF a souligné que la Creuse, si le projet de LGV POCL était réalisé, en connaîtrait des « effets positifs », en particulier parce qu'il permettrait des trajets plus faciles et plus rapides vers Paris et Lyon, via Montluçon et Châteauroux. En effet, selon RFF, ces deux villes devraient bénéficier, avec POCL, de relations plus rapides et plus fréquentes avec ces métropoles, mais aussi avec Lille et Marseille et les aéroports de Roissy et Saint-Exupéry.

. **Michel Gaillard** donne ensuite la parole au maire de La Souterraine.

Intégrer au débat la question du raccordement de POLT et de POCL ?

. **Jean-François Muguay, maire de la Souterraine**, explique que la gare de La Souterraine, une petite cité de 5 700 habitants, accueille 160 000 voyageurs par an. Elle est située sur l'axe historique Paris-Toulouse. C'est pourquoi, il a soutenu l'association Urgence POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) depuis sa création et il pose aujourd'hui la question du raccordement de POLT à POCL. Le scénario Ouest-Sud de POCL a sa préférence : il permet de capter les flux de la ligne POLT en faveur de la ligne POCL. Il rappelle que POLT est la ligne ferroviaire française la plus fréquentée en dehors du réseau LGV. Il ajoute que le raccordement de POLT à POCL, au sud de Vierzon dans le scénario Ouest-Sud, permettrait de désenclaver les territoires de la Haute-Vienne et de la Corrèze.

. **Michel Gaillard** répond qu'il comprend bien le lien qui est fait entre POCL et POLT, mais que la Commission nationale du débat public n'a été saisie que sur le projet POCL et qu'elle n'a pas autorité pour élargir le périmètre du débat.

. **Jean-Jacques Lozach, sénateur, président du conseil général de la Creuse**, rappelle que le conseil général adhère aux associations Altro et Urgence POLT. Il estime que POCL pourrait avoir des effets bénéfiques pour le département de la Creuse, par la gare de La Souterraine via Châteauroux, et par celle de Guéret via Montluçon. Il rappelle le plan autoroute Massif Central dans les années 70. A l'époque, dit-il, cette « émancipation de la province vis-à-vis de Paris » avait fait sourire. Or aujourd'hui, poursuit-il, la RCEA fait la jonction entre deux autoroutes, l'A20 et l'A71, et permet des circulations transversales. Il en appelle, par analogie, à « un plan ferroviaire Massif Central ». En effet, dit-il, un territoire sans haut débit et sans TGV est un territoire sans projet. C'est pourquoi, poursuit-il, ne pas articuler POCL à POLT serait une erreur. Il estime qu'une réflexion sur l'axe est-ouest est aussi importante qu'une réflexion sur les axes nord-sud ou sur les moyens de rejoindre la façade méditerranéenne. Ce serait « du gâchis », dit-il, si POCL n'apportait rien à POLT. Le scénario Ouest-Sud serait pour cela « le meilleur », car il respecte les objectifs du projet, « même si donner entière satisfaction aux 13 villes du 'Grand Centre' sera très difficile », conclut-il.

. **Guy Avizou, premier adjoint au maire de Guéret** explique que la desserte du Massif Central, du Limousin et de la Creuse par une LGV est « primordial ». Il estime que le projet POCL est indissociable d'une rénovation de la ligne historique POLT. Sans grande vitesse, dit-il, aucun véritable développement économique ne peut être envisagé dans de nombreux départements, et dans la Creuse en particulier. Si la Creuse a pu bénéficier d'un désenclavement routier avec l'A20 ou la RN145, il lui faut maintenant un désenclavement ferroviaire. C'est pourquoi, il soutient le scénario Ouest-Sud, « comme de nombreux élus du Massif central et du Centre », tracé « qui peut permettre une interconnexion entre Châteauroux et Vierzon ». C'est en ce sens, dit-il, que le projet POCL doit intégrer le raccordement avec le POLT pour des dessertes Paris-Châteauroux-La Souterraine optimisées ; ce qui permettrait, estime-t-il, à la Creuse d'être totalement désenclavée, « donc de pouvoir regarder l'avenir avec confiance ». Il conclut sur la nécessité d'un réseau ferroviaire à grande vitesse européen, qui soit une véritable alternative à la route et à l'aérien pour une meilleure efficacité énergétique, et « pour réduire les émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre ».

. **Jean Auclair, député de la Creuse**, explique que si le POCL doit servir à doubler la ligne actuelle Paris-Lyon, l'enjeu fondamental est bien « celui de l'aménagement et du développement équilibré du territoire, et de la Creuse en particulier ». Il se prononce pour le tracé Ouest-Sud « car il préfigure le tracé Est-Ouest, dit Transline, soutenu par Altro » et, dit-il, « prévu par la loi Grenelle ». Il rappelle que ce choix est soutenu par la région Auvergne, l'Allier, Montluçon, l'Indre. Il poursuit en expliquant que l'abandon du barreau Limoges-Poitiers, « qui est si nuisible pour la Creuse », va être source « d'économies substantielles », qui « gomment » le handicap du tracé Ouest-Sud « présenté comme étant le plus onéreux ». Il évoque ensuite l'idée du président du Conseil régional d'Auvergne, René Souchon, d'un tracé POCL couplé avec l'A71, qui permettrait de limiter l'impact sur les espaces naturels, tout en réduisant les coûts. En conclusion, il affirme que POCL est « une chance historique pour la Creuse », et permet de rassembler, « alors que le barreau Poitiers-Limoges divise ».

. **Renée Nicoux, sénatrice de la Creuse** estime qu'il y a une grande inégalité des territoires quant à la desserte ferroviaire, et que cette inégalité va croissant. Il est impératif, dit-elle, de rechercher « un aménagement équilibré du territoire », ce qui suppose que toutes les régions soient, à terme, desservies par des lignes à grande vitesse ou des lignes classiques

aménagées pour des vitesses élevées. Elle regrette « que Clermont-Ferrand ne soit reliée à la LGV que par une ligne aménagée ». Il aurait été préférable, selon elle, que l'étude prévoie que Clermont-Ferrand soit sur la ligne à grande vitesse, ce qui aurait aussi profité au département de la Creuse et relié de façon plus efficace Clermont-Ferrand à Limoges. La ligne transversale Transline, soutenue par l'association Altro, est, dit-elle, tout aussi importante pour le désenclavement de la Creuse et pour l'amélioration des échanges est-ouest. Elle conclut en constatant que « l'unanimité se fait autour du tracé Ouest-Sud ».

. Pour **Thierry Suin**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Creuse, la ligne POCL est « un enjeu d'avenir pour le territoire creusois ». Le « retard du développement ferroviaire dans la région » est, dit-il, un « loupé » des Trente Glorieuses. Beaucoup d'entreprises, dit-il, se sont développées à cette époque, mais « malheureusement » la Creuse, à ce moment-là, n'avait pas les infrastructures routières permettant d'attirer ces entreprises. C'est pourquoi, estime-t-il, pour la Creuse l'enjeu en matière de développement économique ne se limite pas à choisir entre la LGV Poitiers-Limoges, la LGV POLT et la RCEA. Il faut, dit-il, rechercher toutes les ouvertures possibles vers les autres régions françaises et européennes. POCL, dit-il, apportera à la Creuse des moyens pour protéger et développer l'économie locale, conforter l'attractivité du territoire pour de nouvelles implantations, insuffler une nouvelle dynamique démographique, économique, sociale et territoriale, attirer les compétences, et stimuler l'offre de tourisme vert. POCL, dit-il en conclusion, doit mettre fin « à la malchance de la Creuse » qui la pénalise depuis des années.

. **Michel Gaillard** propose alors au directeur du projet de RFF de répondre à ces prises de position.

. **Thomas Allary** rappelle que la ligne à grande vitesse ne va pas passer par les 13 villes du « Grand Centre » et que ce n'est pas là où elle passera physiquement que le gain de temps de transport et de desserte sera forcément le meilleur. Nous essayons, dit-il, d'utiliser de façon optimale le réseau existant, en plus de la ligne à grande vitesse, pour desservir un maximum de villes. Thomas Allary rappelle que le raccordement de POLT à POCL – dont on a beaucoup parlé aujourd'hui et dans d'autres réunions du débat – est déjà prévu dans le projet et que le lien créé entre POLT et POCL permettra d'améliorer les temps de parcours. Il ajoute que les trajets vers Paris ne sont pas l'unique objectif de POCL, que les dessertes vers Lyon sont évidemment prévues, ainsi que les dessertes des aéroports parisiens et lyonnais. C'est, dit-il, un exemple des destinations nouvelles qui seraient permises par le projet, puisque Roissy, en particulier, n'est pas accessible aujourd'hui par des trains directs depuis le centre de la France.

Pour ce qui concerne le projet Transline, le directeur du projet de RFF rappelle qu'il est porté par une association et n'a pas, pour l'instant, « d'existence légale » puisqu'il n'est inclus dans aucun programme des pouvoirs publics. En revanche, dit-il, un « barreau Est-Ouest » a bien été mentionné dans la loi Grenelle, mais n'est pas encore défini et ne peut donc être pris en compte dans le projet POCL. Thomas Allary confirme ensuite que POCL n'est pas « rentable » au sens financier du terme, puisqu'il ne peut générer seul son financement et que les collectivités publiques seront forcément appelées à y contribuer.

POCL, dit-il, c'est l'opportunité d'aider à financer la desserte du centre de la France par le doublement de Paris-Lyon. Il ne faut pas, dit-il, opposer ces deux « piliers », puisque POCL propose de les fondre dans un seul projet.

Le projet, rappelle aussi Thomas Allary, est inscrit dans la loi Grenelle et doit répondre à la

problématique nationale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une évaluation carbone a été réalisée à ce stade des études. Elle montre que sur une durée d'exploitation de 50 ans - celle habituellement fixée pour une LGV -, l'économie d'émissions de gaz à effet de serre est bien réelle : elle se situe entre 7 et 14 millions de tonnes équivalent CO₂ selon les scénarios.

. **Michel Gaillard** donne alors la parole à la salle.

« Les élus de la Creuse sont unis autour du tracé Ouest-Sud »

. **Louis Pinton, président du Conseil général de l'Indre** se dit satisfait de constater « que la position des élus de la Creuse est homogène ». Pour appuyer la demande d'inclure la ligne POLT dans le débat public POCL, il indique que, en réponse à une question qu'il lui avait posée sur le raccordement de POLT à POCL, le ministre des Transports aurait déclaré au Sénat « que le dossier pourra comporter un éclairage spécifique sur l'Indre et le Centre de la France », et « que la question devra être abordée pendant le débat public ».

. **Michel Gaillard** précise que le Conseil d'Etat a confirmé que la Commission nationale du débat public ne pouvait s'autosaisir, que la ministre ne lui a pas écrit pour lui demander d'interrompre le débat public afin que son périmètre soit redéfini, et qu'il ne peut donc s'engager qu'à mentionner cette problématique dans le compte-rendu que la CPDP établira à la fin du débat public. Mais, dit-il, il n'est pas question de l'inclure dans le débat, puisqu'elle ne figure pas dans le dossier du maître d'ouvrage.

. **Franck Foulon, maire de Boussac, premier vice-président de la Communauté de communes de Boussac**, se prononce pour le tracé Ouest-Sud. Il rappelle « que le temps pour aller de Paris à Clermont est le même aujourd'hui qu'il y a 25 ans... ».

. **Michel Leboeuf, directeur grands projets et prospective de SNCF Voyages**, se réjouit qu'il y ait une réunion à Guéret. C'est la preuve, selon lui, de la relation POLT-POCL. Il fait part, cependant, de ses interrogations sur le financement du projet. Il considère en particulier que le trafic Paris-Lyon-Marseille, qui pourrait utiliser la ligne nouvelle, ne peut croître si le produit offert n'est pas amélioré. Or, de nombreux usagers, dit-il, considéreront une arrivée à Austerlitz plutôt qu'à la Gare de Lyon comme un recul. Il craint aussi que le tracé Ouest-Sud ne détourne la Nièvre du projet, et qu'il soit donc plus difficile à financer que prévu.

. **Jean Auclair** répond que le surcoût du tracé Ouest-Sud serait compensé par les économies liées à l'abandon du barreau Poitiers-Limoges. Il ajoute qu'il ne comprend pas la position des élus de la Haute-Vienne et du Limousin qui défendent ce barreau alors, dit-il, qu'ils auraient les mêmes facilités par La Souterraine-Châteauroux, avec en plus la possibilité d'aller vers Lyon et la Méditerranée.

. **Yvan Tricart, représentant une « Coordination Riverains Impactés (CRI), regroupant associations d'usagers, élus, riverains et citoyens impactés directement ou indirectement par le projet LGV Poitiers-Limoges »,** estime que « le barreau Limoges-Poitiers n'est pas acquis » puisqu'à l'heure actuelle, dit-il, « la moitié des financeurs se sont retirés du projet ». Il dénonce un manque de cohérence dans la politique d'aménagement du territoire du Limousin. Pour un même objectif, selon lui, il y a actuellement trois projets en cours, le barreau Poitiers-Limoges, POLT et POCL. Il dit sa conviction qu'il est nécessaire de rattacher POLT à

un réseau grande vitesse et d'abandonner le barreau Poitiers-Limoges.

. **Christine Pauly, retraitée, adhérente à l'association Urgence ligne POLT, à Guéret**, demande si la ligne POLT sera équipée en automotrice à grande vitesse Pegase ou en AGV « en remplacement des trains vieillissants TéoZ et Corail »....

. **Olivier Bertrand, adhérent d'Altro** explique que POCL ne s'arrêtera pas à Paris Austerlitz ou à Paris Gare de Lyon, mais desservira aussi les gares des Roissy et Orly. Il estime que le tracé doit absolument éviter de traverser la forêt de Tronçais.

. **Philippe Richert, cheminot retraité, adhérent CGT et membre d'Urgence POLT**, appelle RFF, la SNCF et l'Etat à s'engager dans une réelle politique publique d'aménagement, qui inclurait la rénovation de POLT, l'électrification de Bordeaux-Lyon, la rénovation et la réouverture de la ligne Ussel-Montluçon. Enfin, il demande la rénovation de la ligne Brive-Lille sans augmentation des participations financières des régions.

. **Pim De Roos, consultant en aménagement du territoire**, prend parti pour le tracé Ouest-Sud. Selon lui, le XXI^e siècle sera celui du retour à la ruralité, où les passagers 'voyageurs d'affaires' seront remplacés par les passagers 'retraités' et les passagers 'loisirs'. Il estime possible que le tracé Ouest-Sud suive en grande partie les autoroutes A20 et A71.

. **Gilles Pallier, vice-président de la Région Limousin**, se prononce pour le tracé Ouest-Sud. Il est convaincu que la gare de La Souterraine a un rôle essentiel à jouer et que la réalisation du projet Transline est fondamentale.

. **Thomas Allary** répond que la loi a prévu que le barreau Poitiers-Limoges serait réalisé avant 2020 et POCL après 2020. Les calendriers et objectifs de ces deux projets, dit-il, sont différents. Il assure que, au terme du débat public, RFF tiendra compte du grand nombre d'interventions sur ce sujet.

Il explique aussi que le barreau Poitiers-Limoges mettra Limoges à 2 heures de Paris, et qu'avec POCL prolongé jusqu'à Limoges, le trajet durerait 2h30. Qui, dans ces conditions, demande-t-il, choisirait le trajet le plus long ?

Il rappelle que la loi ne fait pas mention de Transline et que, même s'il n'est pas question de mettre en cause l'intérêt que pourrait avoir ce projet, il ne peut donc être pris en compte dans les études du projet POCL.

Prolonger POCL jusqu'au sud de Châteauroux, à La Souterraine ?

. **Jean Parlebas, maire de Crozant** demande, à nouveau, comment va être abordée la question du raccordement entre POLT et POCL. Il réaffirme que le barreau Poitiers-Limoges « n'intéresse pas la Creuse ».

. **Michel Leboeuf** explique que certes le trajet Paris-Limoges serait plus long avec POCL que par le barreau Poitiers-Limoges, mais que, en revanche, POCL apporterait une augmentation de trafic à la gare de La Souterraine, car cette dernière aurait alors une desserte directe que ne lui apporte pas le barreau Poitiers-Limoges.

. **Marcel Bayle, ancien professeur de droit privé à l'Université de Limoges, membre de la coordination CRI**, s'étonne, « en tant que juriste », que la CPDP « refuse de débattre du

raccordement de POLT à POCL sous prétexte qu'elle ne peut pas s'autosaisir ». Il aborde ensuite les impacts environnementaux de POCL. « En tant qu'élu de la commune de Peyrilhac en Haute-Vienne », il a constaté « les effets négatifs d'une LGV sur l'environnement ».

. **Luc Bourduge, vice-président du Conseil régional d'Auvergne, en charge des transports** comprend la position des élus creusois « qui se battent pour valoriser la gare de La Souterraine ». Pour ce qui concerne le financement, il déclare qu'il ne faut « pas se résigner » et considérer que le projet est « trop cher ». Il ajoute « qu'on pourrait construire 3 LGV POCL avec les 50 milliards d'euros qui ont été donnés aux grands patrons du CAC 40 en exonérations fiscales ». Il estime que le scénario Ouest-Sud est « le meilleur » parce qu'il « relie le Centre de la France à la façade Atlantique et à l'Europe de l'Est ».

. **Renée Nicoux** demande si La Souterraine pourrait être incluse dans le projet POCL, car, dit-elle, les Creusois ne veulent pas aller à Limoges pour rejoindre la LGV, puisque cela leur ferait perdre trop de temps. Il serait préférable pour les voyageurs creusois, dit-elle, de rejoindre la LGV à La Souterraine.

. **Thomas Allary** explique qu'à ce stade du débat une réflexion sur une desserte au sud de Châteauroux n'a pas été prise en compte.

Mais, dit-il, une étude complémentaire dans le cadre du débat public pourrait être réalisée : des simulations pourraient être faites pour établir le potentiel de voyageurs supplémentaires. Même si, ajoute-t-il, cela ne modifierait pas la comparaison des potentiels de trafic entre scénarios. Cette étude pourrait être réalisée d'ici la fin du débat.

. **Michel Gaillard** indique que tout ce que la CPDP a entendu ce soir, au cours de l'audition, « sur l'importance de la ligne POLT pour la Creuse, sur le questionnement concernant le barreau Poitiers-Limoges, sera bien repris dans le compte rendu du débat public ». Tout ceci, dit-il, sera porté à la connaissance du maître d'ouvrage et de l'Etat.

Ce sera à eux, précise le président de la CPDP, de prendre ou non les décisions qui s'imposent. Mais, rappelle-t-il en conclusion, le débat public porte sur le dossier du maître d'ouvrage et sur ses objectifs – mettre Clermont-Ferrand à deux heures de Paris, relier les villes du centre de la France, doubler Paris-Lyon...

On peut, dit Michel Gaillard, « tout discuter, y compris ces objectifs eux-mêmes, mais le débat public ne peut avoir d'autre objet que le projet POCL dont la CNDP a été saisie ».