

La dix-septième réunion du débat public a duré 3h00 et a rassemblé, le 30 novembre 2011, à Vierzon, environ **250 personnes**.

Le maire de la ville a formulé l'espoir que POCL soit « une étape » de la reconquête ferroviaire », « sans qu'il y ait de décalage entre la réalisation de la LGV et la rénovation du réseau existant ». Il a aussi souhaité que la ligne POLT soit « une branche à part entière de POCL » et que « le scénario Médian, présenté par la SNCF comme idéal » ne soit pas retenu. « C'est à l'ouest, a-t-il dit, qu'il y a du nouveau pour l'environnement et le développement socio-économique ». Un tracé ouest serait, selon lui, le moyen de « fédérer Orléans, Clermont-Ferrand, Bourges, Vierzon et Châteauroux », de « rejoindre la façade atlantique » tout en « protégeant la Sologne, les vignobles de Sancerre et de Menetou-Salon ». Il faut, a-t-il ajouté, « se mobiliser aussi, dès maintenant, pour de bonnes dessertes sur le réseau classique ».

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. Il a précisé que le débat porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ». C'est pourquoi, a-t-il précisé, les prises de position « ne suffisent pas, il faut aussi dire pourquoi on fait tel ou tel choix ».

Il a ajouté que la CNDP avait été saisie du projet POCL et que, dans ce dossier, « il n'y avait pas d'éléments sur le futur de la ligne Poitiers-Limoges, qui a déjà fait l'objet d'un débat public, ni sur la ligne POLT ».

Le maître d'ouvrage, RFF, 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) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions : quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ? quels seraient l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts d'investissement et ses effets sur l'environnement ? à quelles conditions, le projet serait-il réalisable ?

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 expliqué que la ligne POCL offrirait des dessertes entre Vierzon et Paris, Vierzon et Lyon relativement équivalentes en nombre par rapport à la situation actuelle mais permettrait des gains de temps de parcours très significatifs et de nouvelles dessertes TGV, en particulier vers Nantes et Marseille.

Des intervenants ont exprimé les opinions suivantes.

- **Sur l'opportunité du projet.**

. Certains ont dit que le « véritable besoin » était celui d'un « maillage fort du réseau » et de « rénover les transversales est-ouest ».

- **Sur les scénarios.**

. Le choix serait à effectuer entre un scénario « privilégiant l'aménagement du territoire » et un autre « dédié au doublement de la ligne actuelle Paris-Lyon ».

. Mais, le choix serait déjà fait en faveur « du scénario Médian, paré de toutes les vertus ». « SNCF et RFF », a-t-il été dit à plusieurs reprises, « ne cachent pas leur préférence » pour ce scénario, pour « privilégier les dessertes rentables ».

- **Sur le périmètre du projet.**

. Il faudrait « coupler POCL avec POLT » et « abandonner Poitiers-Limoges » - une étude complémentaire a été demandée à RFF sur ce sujet.

. Il faudrait privilégier « le maillage nord-sud/est-ouest » et donner une « dimension européenne » à la ligne.

- **Sur l'environnement.**

. L'impact en Sologne « peut être minimisé en privilégiant le passage de la ligne dans les couloirs d'infrastructures existantes ». Des impacts seraient à craindre dans le Pays Fort, les vignobles de Sancerre et de Menetou-Salon.

- **Sur les études de RFF.**

. Les prévisions de trafic de RFF seraient basées sur des « hypothèses fausses » (notamment la croissance du PIB, le trafic venant des lignes Lyon-Turin et PACA, dont l'hypothèse de réalisation serait « plus que douteuse »). La corrélation que fait RFF entre le gain de temps de parcours et le gain de voyageurs nouveaux est aussi, à nouveau, contestée

. Une association a recommandé à RFF de s'inspirer « d'autres modèles » de grande vitesse, qui auraient cours dans d'autres pays d'Europe et notamment en Espagne. Un autre intervenant a prôné, lui, le « modèle allemand ».

- **Sur le financement.**

. Un élu a réclamé à RFF la constitution d'une « commission financière » ouverte aux élus et aux associations favorables à la LGV et « pas seulement à la SNCF ».

. Le couplage POCL/POLT a été supposé « faciliter le financement de POCL » par le flux de voyageurs supplémentaires qu'il apporterait.

. Certains ont exprimé des « doutes » sur le TGV « en temps de crise » : le financement de cette ligne ne serait donc « pas envisageable ».

Le directeur du projet de RFF a répondu à ces interventions.

- **Sur les scénarios et leur « rentabilité »**

. Si RFF « était mu par le seul souci financier », « il aurait plutôt avantage à choisir les scénarios Ouest et Ouest-Sud, dans lesquels son apport au financement est moindre ». « Aucun scénario n'est 'rentable' » et RFF n'a fait « aucun choix ».

. Les comparaisons proposées entre scénarios « ne sont que le résultat des études » et d'un constat : « tous les scénarios n'ont pas les mêmes résultats en termes d'impacts sur l'environnement, d'apport de voyageurs, d'effets socio-économiques ».

. L'essentiel n'est pas « par où la ligne va passer, mais ce qu'elle apporterait en termes de temps de parcours et de dessertes » et, à cet égard, « pour beaucoup des 13 villes concernées par le projet », « les résultats sont très comparables dans les 4 scénarios ».

. Si « la SNCF a tout à fait le droit d'exprimer sa préférence », le dossier « est celui de RFF » et la décision « sera prise par RFF, après le débat public »

- **Sur le périmètre du projet.**

. Les scénarios présentés par RFF « offrent déjà un raccordement avec la ligne POLT ». « RFF est attentif aux suites que donnera le gouvernement à la demande des parlementaires de l'Indre d'intégrer POLT dans le dossier POCL. »

. POCL, « projet nord-sud », « améliore certaines relations est-ouest » et, en particulier, « Lyon-Nantes ».

- **Sur l'environnement.**

. Le jumelage avec les infrastructures existantes « si la ligne devait traverser la Sologne » serait « bien sûr recherché », mais « présente des obstacles techniques » et « n'est pas sans impacts sur l'environnement ».

- **Sur les études de RFF.**

. Les études RFF sur la saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon intègrent les hypothèses d'évolution du réseau ferroviaire et les indicateurs de croissance économique.

. « L'apport de voyageurs » qui serait lié au raccordement avec POLT est « déjà intégré aux études ».

. RFF « est intéressé à intégrer des 'ruptures' dans ses analyses », mais « il faudrait lui indiquer lesquelles ».

- **Sur le financement.**

. RFF est tout à fait « ouvert » à l'idée d'une « commission financière » ; il faudrait « en préciser le rôle et les modalités dans le cadre de la concertation, après le débat public ».

Des élus d'Auvergne et du Centre ont continué à réclamer « un passage proche » de Clermont-Ferrand, mais nombre d'intervenants (y compris des représentants de ces régions) ont néanmoins mis en avant le choix d'un tracé « à l'ouest », en indiquant qu'il **pourrait s'inscrire dans le scénario Ouest** et permettre « une synthèse » ou un « consensus » entre tous les territoires concernés.