

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan
du débat public
Projet de Ligne à Grande
Vitesse Poitiers-Limoges
septembre-décembre 2006

établi par le Président
de la Commission nationale
du débat public

30 janvier 2007



Paris, le 30 janvier 2007



BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges, qui s'est déroulé au dernier quadrimestre 2006, a été, plus que d'autres, marqué par le poids du passé, ancien ou récent.

Souvent a été évoqué avec nostalgie le souvenir du « Capitole », qui reliait Paris à Toulouse en passant par Limoges et qui, dans les années 1960, était le train le plus rapide de France ; on lui opposait la situation actuelle de villes oubliées par la grande vitesse.

Plus souvent a été fait, avec amertume ou avec irritation, le rappel du difficile cheminement du projet depuis une quinzaine d'années et de toutes les solutions successivement abandonnées : le projet de « TGV Limousin » figurant dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992 (qui comportait un tronçon commun avec le « TGV Auvergne », d'où l'expression de « Y renversé ») ; l'abandon du « TGV Limousin » et du « TGV Auvergne » après le rapport Rouvillois de 1996 ; la mise à l'étude d'un projet de train pendulaire sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, le projet « POLT », qui donne lieu en 2001 à la signature d'une convention d'études et d'un protocole d'accord de financement entre État, SNCF, Réseau ferré de France (RFF) et les trois régions concernées : Centre, Limousin et Midi-Pyrénées ; la décision du CIADT de décembre 2003 d'abandonner le projet de train pendulaire et de mettre à l'étude le projet de LGV Poitiers-Limoges. Selon le tempérament des intervenants, cela les conduisait au scepticisme (encore un projet qui ne verra pas le jour) ou au contraire à la détermination (cette fois, il faut se mobiliser pour en obtenir la réalisation) ; mais aussi, très souvent on a entendu des participants, n'ayant pas accepté que telle solution soit abandonnée, plaider avec ardeur pour qu'elle soit reprise et cela a été le cas notamment pour le pendulaire.

Enfin, dans la partie poitevine de la zone d'étude, des faits plus récents ont influencé le comportement de certains acteurs : la concertation en cours depuis quelques années sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique dans sa partie Tours-Angoulême se déroule dans une ambiance tendue entre l'équipe régionale de RFF et certaines associations et l'on a pu en entendre les échos dans certaines réunions à Poitiers.



La Commission nationale du débat public avait été saisie du projet par le Président de Réseau ferré de France le 14 octobre 2005 et avait décidé dans sa séance du 7 décembre d'organiser un débat public ; sa décision était motivée, d'une part, par l'importance des enjeux en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire pour les deux régions Poitou-Charentes et Limousin, mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines, d'autre part, par l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles selon les scénarios envisagés.

La CNDP, qui a toujours le souci que le dossier du débat destiné à l'information du public soit clair et complet, précisait en outre que celui-ci devrait contenir les résultats des études citées dans le dossier de saisine mais encore en cours (les apports socio-économiques du projet, les effets sur l'aménagement des territoires, les rabattements possibles sur la nouvelle ligne par les transports régionaux) et qu'il devrait comporter des indications suffisamment précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

Le maître d'ouvrage dispose normalement d'un délai de six mois à compter de la décision de la CNDP pour préparer son dossier mais, les études complémentaires que je viens d'évoquer n'ayant été terminées que fin mai - début juin, Réseau ferré de France demanda un délai supplémentaire d'un mois. Cela n'eut pas d'effets défavorables car la CNDP put examiner ce dossier à sa séance de début juillet et arrêter le calendrier précis du débat : du 1^{er} septembre au 18 décembre 2006 ; l'objectif de tenir le débat aussitôt après le retour de vacances restait respecté. D'autre part, la Commission particulière du débat public (CPDP) avait bien anticipé et engagé l'action d'information depuis déjà un certain temps comme nous allons le voir maintenant.



Le jour même où elle avait pris sa décision d'organiser un débat public, la Commission nationale du débat public avait désigné la Présidente de la CPDP : M^{me} Pierrette LARIVAILLE ; sur la proposition de celle-ci, elle en avait ensuite désigné les quatre membres : M^{me} Josette FOURRIER, M. Michel ANDRAULT, M. André POINTUD, M. Michel PÉRIGORD ; cette Commission, composée de personnes d'origines et d'expériences diverses, bénéficiait en outre du fait que sa Présidente et un des membres, M. POINTUD, avaient déjà l'expérience du débat public, ayant été membres précédemment d'une autre CPDP. Il faut ajouter que la Secrétaire générale de la CPDP, M^{lle} Jennifer LIÉGEOIS, avait fait partie antérieurement de l'équipe support d'une autre CPDP.

Cette Commission particulière a donc assez facilement trouvé son rythme de croisière et a préparé le débat de façon très organisée.

Elle a rencontré quelques dizaines d'acteurs « institutionnels » (élus, milieux économiques, responsables associatifs) pour les informer sur le débat public et les sensibiliser à l'intérêt d'y participer d'une part, pour les interroger, d'autre part, sur leurs attentes quant au contenu et à l'organisation du débat public ; elle a dans le même esprit écrit à environ 600 acteurs, et notamment aux maires des communes situées dans la zone d'étude, en leur adressant deux brochures, l'une sur le débat public, ses objectifs et ses principes, l'autre sur les cahiers d'acteurs (à quelles conditions une contribution peut être transformée en « cahier d'acteur » et diffusée au public comme la documentation initiale). La CPDP a été invitée par le Préfet de région Limousin en avril et mai à deux réunions du « Comité de suivi » qui associe les deux régions, les quatre départements et les trois communautés d'agglomérations concernées au suivi des études du projet de LGV, ce qui a permis d'utiles échanges d'informations.

La CPDP a tenu du 19 au 28 mai un stand à la Foire de Limoges qui traditionnellement reçoit un public nombreux (100 000 personnes cette année) ; ce stand a été l'occasion d'informer de nombreux visiteurs et d'enregistrer questions et avis.

Tout ce travail préalable a permis à la CPDP de construire le projet de programme du débat public, de le présenter fin juin lors d'une réunion d'acteurs (une centaine invités, une quarantaine présents) et d'enregistrer leurs observations.

Ajoutons que le dossier du débat et sa synthèse ont été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP dès le lendemain du jour où la CNDP l'avait examiné (6 juillet), permettant que l'information du public soit assurée bien avant que le débat public ne commence officiellement.

Tous ces éléments favorables expliquent que, au jour de l'ouverture du débat, le 1^{er} septembre, on pouvait déjà comptabiliser plus de 4 000 consultations du site Internet, 560 demandes de documentation, 240 questions, presque 80 avis... ce que l'on n'a jamais connu dans un autre débat public.



L'ouverture du débat public s'accompagne d'une diffusion élargie et diversifiée de l'information, puis de la mise en place de divers moyens permettant au public de s'exprimer.

Les documents du débat (synthèse du dossier du maître d'ouvrage + n° 1 du journal du débat qui permettait, en détachant et en renvoyant une carte T, de demander le dossier complet du maître d'ouvrage) ont été diffusés dans tous les départements touchés directement ou concernés par le projet (Vienne, Haute-Vienne, Corrèze, Creuse et Indre) : environ 530 000 envois ont été faits par la mise en boîtes aux lettres non adressées ; en outre pour les départements du Lot et de la Dordogne, 45 000 envois ont été faits sous forme d'un encart dans la presse régionale.

Le site Internet déjà évoqué a été régulièrement enrichi par tout ce qui faisait le quotidien du débat : les comptes-rendus des réunions publiques, les contributions ou avis reçus des participants...

Le journal du débat a connu trois autres numéros, chacun rendant compte du contenu et des avancées du débat ; au n° 3, à la mi-novembre, était joint un «dossier d'information complémentaire» dans lequel RFF répondait aux huit questions les plus fréquemment posées.

Des panneaux d'information ont été mis en place dans la gare de Limoges, les mairies de Poitiers et Limoges, puis sur chaque lieu accueillant une réunion publique ; les documents du débat étaient mis à la disposition du public dans une dizaine de gares et dans les mairies et préfectures qui le souhaitaient.

Il est à remarquer que pratiquement aucune critique ne s'est élevée contre l'insuffisance de l'information ou des défaillances dans sa distribution. Il est vrai que la presse régionale a, dès le début et pendant toute sa durée, rendu compte de l'évolution du débat, des questions abordées, des positions des différents acteurs... et qu'elle a apporté, avec environ 300 articles ou émissions, une contribution appréciée à la complète information de la population.



Les moyens d'expression offerts au public couvraient la gamme habituelle :

- Les réunions publiques, à quoi pour certains se résume le débat public, en sont en tout état de cause l'élément qui suscite le plus d'intérêt ; incontestablement c'est là que se passent les événements essentiels du débat. La CPDP, outre les réunions générales d'ouverture et de clôture, avait prévu un programme permettant de traiter tous les aspects du projet, en commençant par la question de son opportunité, et de donner la parole à tous les territoires intéressés, qu'ils soient traversés ou non par une des variantes du projet ; d'où la combinaison de réunions thématiques, de réunions territoriales et de réunions de proximité que décrit M^{me} LARIVAILLE dans son compte-rendu.

- Les vingt réunions ont attiré un nombre de participants extrêmement variable selon les lieux et les sujets : un peu plus ou un peu moins de 400 personnes pour les deux réunions d'ouverture, mais 1 500 personnes à la réunion de Châteauroux, et quarante personnes à Limoges pour la réunion sur le coût et le financement du projet... Au total presque 5 000 personnes, ce qui peut-être considéré comme très significatif compte tenu de la population de la zone d'étude.

¹ L'ensemble des dépenses matérielles résultant des moyens d'information et d'expression ainsi mis en place ainsi que des dépenses liées à la préparation et à la conduite du débat par la CPDP s'élevaient à moins d'un million d'euros, à la charge du maître d'ouvrage ; l'attention portée par la CPDP à la maîtrise de ce budget doit être saluée. S'y ajoutera une somme d'environ 60000 euros (les décomptes ne sont pas terminés) à la charge de la CNDP (indemnités et frais de déplacement des membres de la CPDP).

- Le public a eu aussi largement recours aux autres moyens qui lui étaient proposés pour s'exprimer de différentes façons : plus de 1 150 questions ont été adressées et le « système questions-réponses », dont le format a évolué au fil des débats pour être plus opérationnel, a eu du mal au début à faire face à cet afflux ; mais il ne restait que peu de questions en cours de traitement à la clôture du débat ; près de 500 contributions et plus de 300 avis ont été reçus, auxquels on peut ajouter les plus de 1 500 signatures recueillies par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées dont je reparlerai plus loin et les 140 délibérations ou motions identiques adoptées par les conseils municipaux de communes de la Creuse ou les 120 délibérations des communes de l'Indre ; les cahiers d'acteurs ont démarré lentement (trois seulement avaient été publiés début novembre) mais ont été bien utilisés ensuite et il y en a eu 22 au total, émanant de toute la palette des acteurs institutionnels à qui cette formule est offerte ; enfin le site Internet, dans ses différentes composantes, a été bien utilisé puisqu'il enregistrait plus de 17 000 connexions à la clôture du débat¹.

Des chiffres de participation aussi élevés ne peuvent être atteints que si le public, cible du débat public, est bien présent ; mais cette présence n'a pas été exclusive, bien au contraire, de celle de responsables consulaires (chambres de commerce ou chambres d'agriculture), de chefs d'entreprise, de représentants syndicaux, de responsables ou militants associatifs, et enfin d'élus ; on a même pu remarquer dans ce débat que les élus étaient extrêmement présents (ce qui n'est plus rare), qu'ils intervenaient abondamment et dans certaines réunions qu'ils étaient presque les seuls à le faire (ce qui est plus exceptionnel), enfin que dans ce cas personne n'intervenait pour leur en faire le reproche (ce qui est le seul exemple connu jusqu'alors). Cette caractéristique du débat n'est pas sans lien avec son contenu.



Ce débat public a porté, pour une part essentielle, sur les deux questions de principe qui étaient liées : une LGV est-elle nécessaire ? Et si oui, le barreau Poitiers-Limoges est-il la bonne solution ? Jamais un débat public n'aura été à ce point concentré sur la question de l'opportunité.

⚡ Le plus grand nombre des intervenants répond de façon positive à la première question : oui il faut une LGV au Limousin et aux départements voisins.

Cette affirmation, cette demande, s'appuie sur des arguments liés à l'aménagement du territoire, sur des raisons socio-économiques. Il y a un vide, un blanc sur les cartes qui représentent les grandes liaisons terrestres, routières ou ferroviaires ; cette situation est dès aujourd'hui défavorable au développement de ces territoires, dont le tissu économique et surtout industriel est fragilisé, elle risque de les condamner à terme si elle n'évolue pas. Chacun sait que la réalisation d'une infrastructure ne suffit pas à créer du développement, il faut d'autres initiatives, mais elle en est une condition nécessaire dans un monde où les distances se réduisent : il faut faire partie des « villes à moins de deux heures de Paris » ; il est indispensable d'être relié au réseau national et européen de la grande vitesse, d'avoir une liaison rapide avec Roissy qui relie au réseau mondial.

Et il faut le faire rapidement ; on a déjà perdu 15 ans en projets successivement avortés ; la région ne peut se permettre d'attendre encore 15 ans. Ce problème de délais conduit certains partisans de la LGV à une position plus nuancée : ils admettent qu'elle ne pourra pas être réalisée aussi vite et ils considèrent donc qu'en attendant il est indispensable d'améliorer l'axe « historique » Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges, qui doit rester un élément structurant du réseau ferroviaire et continuer à répondre aux besoins des territoires traversés.

On notera qu'à la différence de la plupart des débats publics récents, cette position favorable au ferroviaire n'est que rarement fondée sur l'argument plus général de la priorité à accorder à ce mode de transport pour des raisons écologiques (maîtrise de la consommation d'énergie, lutte contre les gaz à effet de serre...) ; il peut y avoir à cela deux raisons : pour les uns, l'emportent les considérations concrètes liées à la situation de l'économie régionale ; pour d'autres, cet argument est implicite et, dans cette région à tradition cheminote, il n'est pas nécessaire d'affirmer ce qui paraît évident.

⚡ Cette réponse n'est cependant pas unanime.

Ce n'est pas la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire du Limousin et de cette région du « Centre-Ouest » qu'il constitue avec les départements voisins qui est contestée, ni la nécessité de le faire rapidement, c'est le choix de la grande vitesse qui paraît inopportun. Cela s'appuie parfois sur une contestation de l'évolution de notre société (pourquoi cette obsession de la vitesse ?) ; plus souvent c'est justifié par une critique des insuffisances ou même des effets défavorables de la LGV : c'est une liaison radiale supplémentaire alors que la France, et notamment tout son centre, manque gravement de liaisons transversales ; une LGV relie des villes, mais ignore les territoires intermédiaires ; le coût du projet condamnera de nombreux autres dossiers. Il faut donc renoncer à la LGV et donner la priorité à la confortation et à l'amélioration des lignes existantes ; la ligne actuelle a bénéficié des crédits inscrits au contrat de plan État-région qui ont permis de réaliser 265 millions d'euros de travaux au cours des trois dernières années, mais il faut poursuivre son amélioration, il faut rénover la ligne Poitiers-Limoges et les liaisons transversales ne doivent pas être oubliées. D'autre part, il faut sur ce réseau développer les liaisons régionales qui répondent aux véritables besoins de la population.

C'est la position prise par plusieurs associations de protection de la nature (Vienne-Nature, Limousin Nature Environnement, les Amis de la Terre), et par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (qui fait cependant une autre suggestion que l'on évoquera plus loin).



Si l'option LGV recueille un soutien très majoritaire, le choix de la solution Poitiers-Limoges est beaucoup plus discuté.

⚡ Les arguments en sa faveur, outre ceux qui sont vrais pour toute LGV, sont : l'amélioration considérable des relations entre les deux agglomérations de Poitiers et de Limoges qui favoriserait la réalisation de leurs projets communs, le développement des relations interrégionales grâce à l'articulation avec les réseaux locaux de transport, une ouverture du Limousin vers la façade atlantique.

D'autres raisons, plus conjoncturelles ou plus tactiques, sont aussi avancées : après les reculades antérieures, il faut saisir cette occasion de la dernière chance ; c'est la plus courte des solutions LGV possible, la moins chère, donc celle qui a le plus de chance d'être réalisée ; d'ailleurs, soyons réalistes, c'est la seule solution désormais possible, car le POLT est mort depuis qu'il a été choisi de relier Toulouse au réseau TGV par Bordeaux.

Naturellement, cette LGV ne remplira pleinement ses objectifs que si sont en même temps organisées les correspondances avec le réseau TER et la coordination avec les autres modes de transport.

Cette solution est soutenue de façon très insistante par les villes et les structures d'agglomération de Poitiers et de Limoges, par les milieux économiques (chefs d'entreprise

et compagnies consulaires) des deux régions, par l'Université de Poitiers, par les Conseils économiques de Poitou-Charentes et du Limousin, par les Conseils généraux de la Haute-Vienne et de la Corrèze ; le Conseil régional du Limousin y est également favorable mais de façon plus nuancée compte tenu de l'opposition de l'un des départements de la région (la Creuse). On notera que le Conseil régional de Poitou-Charentes n'a pris aucune position pendant le temps du débat.

⚡ Certains émettent des doutes ou soulèvent des questions, de natures diverses.

Le choix unilatéral de l'État, qui a mis fin seul à l'étude des solutions qui avaient fait l'objet d'un accord avec les trois régions, n'est qu'une décision politique, diront certains.

Mais y a-t-il une réelle volonté de faire ? demandent d'autres qui relèvent que le projet n'est pas inscrit au schéma national directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Le raccordement avec la ligne Sud Europe Atlantique est intéressant par les liaisons qu'il permet à la fois vers le nord et vers la péninsule ibérique ; mais n'y a-t-il pas un risque de saturation de cette ligne dans sa dernière portion vers Paris ? De la même façon, ne risque-t-il pas d'y avoir un problème de capacité de la gare Montparnasse, déjà très chargée ?

Enfin, ce projet n'intéresse que le transport de voyageurs et ignore le transport de marchandises ; or il faudrait apporter une solution à l'encombrement des routes par les poids lourds.

⚡ Ces arguments, et d'autres plus déterminants, conduisent un bon nombre de personnes, d'organismes ou de collectivités à une opposition ferme à cette solution et à la demande d'une autre solution.

Pour ceux-ci, le barreau Poitiers-Limoges présente le défaut majeur d'ignorer la région Centre et notamment le département de l'Indre, le nord du Limousin, les territoires du sud du Massif Central au-delà de Brive ; c'est donc une erreur grave du point de vue de l'aménagement du territoire, qui affaiblira les zones concernées. Il condamne la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui ne sera plus utilisée que par des TER avec des dessertes partielles ou, ce qui serait plus défavorable pour les riverains, par des trains de fret.

Il risque aussi de mettre en difficulté le TER Poitiers-Limoges en diminuant sa rentabilité ; RFF explique, sans que ses affirmations soient toujours acceptées, que l'arrivée du TGV dans une région s'est toujours accompagnée du développement des TER, que d'ailleurs, sur les 350 000 utilisateurs des TER, 50 000 seulement font le trajet de bout en bout.

D'autre part, pourquoi donner une telle priorité aux liens avec la façade atlantique et négliger les relations avec le Massif Central ?

Cette position est le fait des élus et des habitants des collectivités qui seraient « oubliées » par la LGV Poitiers-Limoges, de la Chambre régionale de commerce et d'industrie du Centre et des Chambres de commerce et d'industrie du Loiret, de l'Indre et du Cher, d'associations que l'on citera plus loin, du syndicat CGT des cheminots...

- Une grande partie de ceux qui adoptent une telle position s'attache à un projet utilisant l'axe « historique » Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et demande le retour au projet POLT, l'abandon du pendulaire ayant laissé beaucoup de regrets. Signalons qu'aux premiers jours du débat, on apprenait par la presse que les trois régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées venaient de lancer, pour 150 000 €, de nouvelles études sur la possibilité de ce projet, études dont on n'entendit plus parler ensuite.

- Mais d'autres, malgré les arguments développés par RFF sur le coût et les faibles avantages relatifs de telles solutions, plaident pour d'autres solutions grande vitesse.

Les plus actifs, avant et pendant le débat, ont sans aucun doute été les responsables de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées qui promeuvent un « TGV Capitole » qui quitterait l'actuelle LGV Paris-Tours à hauteur de Beauvilliers, passerait par Orléans, entre Vierzon et Romorantin, puis par Châteauroux et La Souterraine jusqu'à Limoges ; sa réalisation pourrait être phasée en deux sections.

Cette association avait demandé initialement que la CNDP procède à une expertise complémentaire permettant de comparer ce projet à celui de RFF « *en tenant compte du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire* » ; il fut admis ensuite que la question pourrait plus utilement donner lieu à un complément d'étude dans le cadre d'un groupe de travail associant RFF et l'association et animé par la CPDP.

Ce groupe de travail a tenu trois réunions qui ont porté sur l'évaluation du coût et du potentiel du projet ; le coût, estimé entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros, n'a pas suscité de divergences d'appréciation ; en revanche l'association considère que RFF, qui ne retient que 2,6 millions de voyageurs par an, sous-évalue le potentiel de trafic de son projet mais elle ne peut argumenter plus précisément. L'association demande donc que RFF poursuive les études avec le même degré de précision que pour son propre projet.

Quelques intervenants, des particuliers et la FNAUT, déjà citée, demandent que soit réétudiée l'hypothèse du « Y inversé » qui permettrait d'apporter la grande vitesse à Limoges et à Clermont-Ferrand à partir d'un tronçon commun qui, de Paris, irait jusqu'à Étampes ou jusqu'à Vierzon.

Mérite également d'être signalée la solution défendue par l'association ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) qui plaide pour la réalisation d'une liaison transversale qu'elle appelle la T3A (Transversale Alpes-Auvergne-Atlantique) qui depuis la façade littorale relierait Angoulême, Limoges, Clermont-Ferrand et Lyon et serait un élément du futur corridor européen Lisbonne-Kiev ; ce projet vraisemblablement très coûteux est présenté comme ayant l'ambition, à long terme, de relier des territoires oubliés par l'évolution récente.

D'autres propositions alternatives ou complémentaires combinent par exemple grande vitesse et pendulation ou mettent l'accent sur un objectif particulier ; elles ont été proposées par des particuliers, des compagnies consulaires ainsi les Chambres de commerce et d'industrie de la région Centre, déjà citées, insistent sur la nécessité du lien avec l'interconnexion Massy-Valenton au sud de Paris pour rejoindre Roissy ou des associations, et le compte-rendu de M^{me} LARIVAILLE y fait largement référence.



En ce qui concerne le choix de l'un des trois scénarios présentés par le dossier du maître d'ouvrage, le débat a été infiniment moins nourri ; curieusement, même les réunions territoriales ou les réunions de proximité sont restées largement centrées sur l'aspect opportunité et ont peu apporté à cet égard. Tout au plus a-t-on entendu, par exemple à Montmorillon ou à Confolens, s'exprimer une position négative justifiée par le fait que la LGV n'apporterait que des nuisances sans être véritablement utile aux habitants.

Mais pour les partisans du projet, il apparaissait de façon plus ou moins explicite que l'important était de réaliser rapidement le projet et que le tracé était secondaire.

L'essentiel étant d'aller vite, un certain nombre de participants se prononce pour l'option centrale qui assure la liaison la plus rapide et qui, bien qu'étant la plus coûteuse, présente

le meilleur taux de rentabilité. Des souhaits sont exprimés concernant le jumelage de la LGV avec la ligne Poitiers-Limoges actuelle (la réalisation de sections communes constituerait une variante) ou avec la RN 147 dont la mise à 2x2 voies progresse lentement (mais les contraintes de tracé ne sont pas les mêmes).

En revanche ceux qui privilégient l'objectif de créer une liaison transversale, notamment l'association ALTRO ou l'agence d'urbanisme de Clermont-Ferrand, préfèrent évidemment l'option sud qui faciliterait les liaisons entre Limoges et Bordeaux.

Enfin l'option nord n'a eu que fort peu de partisans.

À noter que, dans une position commune, les deux Directions régionales de l'environnement ont souligné que des couloirs intermédiaires avaient moins de conséquences sur l'environnement et que RFF n'exclut pas que les études ultérieures fassent apparaître des options plus pertinentes.



De la même façon, les problèmes d'environnement ont été beaucoup moins évoqués que dans les autres débats publics. Ils l'ont été un peu dans les réunions de proximité et, bien sûr, dans les deux réunions thématiques qui leur étaient consacrées, ou dans les cahiers d'acteurs des associations de défense de l'environnement.

C'est de façon générale que sont évoquées les atteintes aux paysages, les incidences sur l'agriculture dans une zone de bocage, ou plus précisément les menaces pour des espaces naturels particulièrement intéressants. Mais il est vrai que le dossier de RFF ne présente que des scénarios, avec des couloirs de passage larges de plusieurs kilomètres, et non pas des tracés plus étroits dont les impacts pourraient être identifiés plus précisément.

Le problème du bruit a donné lieu à des échanges plus précis et parfois plus passionnés ; comme dans d'autres débats on a entendu des personnes reprocher à RFF qu'il se contente de respecter la réglementation et raisonne en valeurs moyennes, ce qui ne correspond pas à la réalité des nuisances sonores telles qu'elles sont ressenties par les personnes.



Les questions de coût et de financement ont été assez largement présentes tout au long du débat.

⚡ On l'a vu incidemment, l'argument du coût a été souvent utilisé à l'appui du raisonnement de ceux qui s'opposent à une LGV : son coût important rend sa réalisation très peu vraisemblable car RFF, qui est déjà surendetté, a par ailleurs plusieurs autres projets à réaliser en priorité ; en revanche, l'amélioration de la ligne existante est beaucoup moins coûteuse et peut plus facilement être étalée dans le temps.

⚡ En ce qui concerne le mode de financement du projet, le débat public, et notamment l'atelier spécialement consacré à cette question, a eu le rôle pédagogique habituel : expliquer aux participants qu'au stade du débat public, il est trop tôt pour parler d'un plan de financement précis, mais présenter les différentes solutions concevables, financement public ou recours à des fonds privés par la voie de la concession ou du partenariat public-privé, et leurs combinaisons possibles.

En ce qui concerne les contributions publiques, on prend conscience qu'il est difficile d'espérer un concours de l'Union Européenne, on s'interroge sur les possibilités de l'État compte tenu de son niveau d'endettement, et très vite on en vient aux conséquences pour les collectivités locales :

- avec indignation pour les uns : est-il normal que deux régions aux ressources limitées aient à financer une infrastructure qui, dans des régions plus riches, a été entièrement financée par l'État ?

- avec inquiétude pour beaucoup : quelles collectivités seront sollicitées et comment réagiront celles qui sont réservées, voire opposées au plan de financement ; quelles seront les conséquences pour le contribuable local ; comment ces collectivités pourront-elles apporter cette contribution et faire face en même temps à leurs autres engagements ; cela ne risque-t-il pas de freiner le développement des transports collectifs régionaux, tant attendu... ?

On notera un premier début de réponse : à la réunion de clôture à Limoges, la Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne et la représentante du Président du Conseil régional du Limousin ont annoncé que leurs collectivités avaient décidé de participer au financement des études préparatoires.

⚡ Dernière question financière évoquée : quelles seraient les conséquences d'une telle réalisation sur le prix du billet ? Les réponses de la SNCF ne sont que générales et certains usagers s'inquiètent de la hausse probable des tarifs.



Ce bilan et le compte-rendu de M^{me} LARIVAILLE seront rendus publics à l'occasion des conférences de presse que nous avons prévu de tenir ensemble à Limoges et à Poitiers le 30 janvier prochain.

Le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, disposera alors de trois mois (délai maximum) pour rendre publique sa décision concernant la suite qu'il donnera au projet.

Il est important que, comme RFF l'a très bien fait pour des dossiers précédents, cette décision soit motivée et qu'elle le soit par rapport aux arguments développés pendant le débat public ; on l'a vu, des positions très diverses, et pour certaines antagonistes, se sont exprimées ; il est important que chacun sache pourquoi tel choix a été retenu et tel autre écarté. D'autre part, dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, il ressort du dossier même du maître d'ouvrage que celle-ci nécessitera un bon nombre d'années ; or après le débat public, il est nécessaire de maintenir le climat d'ouverture et de transparence qui le caractérise ; il est donc attendu que RFF précise les conditions selon lesquelles il poursuivra son projet.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Yves Mansillon'.

Yves MANSILLON

**Commission nationale
du débat public**

6, rue du général Camou

75007 Paris

Tél. : 01 42 19 20 26

Fax : 01 42 19 17 90

www.debatpublic.fr