

**Le Président**

**COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP  
DU 10 JANVIER 2007.**

Lors de la réunion du 10 Janvier 2007, la Commission nationale du débat public a examiné les dossiers suivants :

**I – Débats décidés.**

1 – Débats terminés : présentation du compte rendu par le Président de la CPDP.

○ Projet de LGV Poitiers-Limoges

Madame LARIVAILLE, Présidente de la Commission particulière, a présenté les grandes lignes de son compte rendu de ce débat public qui s'est déroulé du 1<sup>er</sup> Septembre au 18 Décembre dernier.

Ce débat a été passionné, car marqué par le passé : la succession depuis 15 ans de solutions différentes, abandonnées les unes après les autres, a laissé des déceptions et du scepticisme.

Il a connu une participation importante (entre 4 500 et 5 000 personnes aux réunions publiques) caractérisée par la très forte présence des élus.

Il a porté très largement sur la question de l'opportunité : tous les participants au débat considèrent qu'il faut désenclaver cette partie du centre de la France, et que c'est même urgent ; mais faut-il une ligne à grande vitesse et, si oui, le barreau Poitiers-Limoges est-il la bonne solution ?

Sur le premier point, la majorité des intervenants s'est prononcée pour une ligne à grande vitesse, même si un bon nombre d'autres plaident pour l'amélioration des lignes existantes (en complément ou en substitution de cette LGV).

Sur le second, le barreau Poitiers-Limoges est soit demandé, soit accepté comme « solution de la dernière chance » par une bonne partie des deux régions concernées ; en revanche il

suscite une forte opposition dans les départements de l'Indre et de la Creuse qui se sentent oubliés par une telle solution et proposent des solutions alternatives.

Toutes les autres questions ont été, comparativement, beaucoup moins discutées, même si naturellement les problèmes environnementaux (impacts sur les paysages et bruit) et les problèmes de financement y ont tenu une certaine place.

Ce compte rendu et le bilan du Président de la CNDP seront rendus publics à l'occasion des conférences de presse que Madame LARIVAILLE et M. MANSILLON tiendront ensemble le 30 Janvier à Limoges et Poitiers.

- Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Monsieur CHAUSSADE, Président de la Commission particulière, a présenté les grandes lignes de son compte rendu de ce débat public qui s'est déroulé du 30 Août au 29 Décembre 2006.

Il a connu une très forte participation (plus de 6 000 personnes aux réunions publiques) et la présence active de toutes les catégories d'interlocuteurs ; l'Union Européenne et l'Espagne (gouvernement central ou Euskadi, province basque espagnole) y ont apporté leurs contributions. Passionné par endroits, il a été très argumenté et a permis d'approfondir et d'enrichir tous les aspects du dossier.

Le débat a fait apparaître un très large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire, en particulier pour lutter contre « le mur de camions », et donc sur tout ce qui peut favoriser le report modal que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs.

Les questions d'environnement, globales ou locales, ont tenu une grande place tout au long du débat.

Certains acteurs ont souligné, compte tenu de l'évolution récente du fret ferroviaire, l'incertitude des prévisions portant sur le trafic de marchandises, ce qui a conduit la CNDP à décider une expertise indépendante portant sur ce sujet et sur le problème de la capacité du réseau existant à l'échéance de 2020. Les travaux du bureau d'études suisse, qui concluent au caractère plausible des perspectives prises en compte par le maître d'ouvrage mais qui notent en même temps qu'elles sont optimistes quand à l'horizon de leur concrétisation, ont fourni à chacun motif à se conforter dans ses convictions : pour les uns, les prévisions sont trop optimistes et il est plus raisonnable d'aménager progressivement la ligne actuelle ; pour RFF, l'évolution envisagée pour le trafic relève autant ou plus de la volonté politique que de la simple projection ; pour d'autres enfin, qui soulignent l'inévitable longueur du processus, il faut prendre dès maintenant une décision de principe et engager des études approfondies, le moment d'engager les travaux n'intervenant que plus tard et pouvant être choisi en fonction de l'évolution constatée.

En ce qui concerne le choix entre les trois options proposées par RFF, le scénario « ligne nouvelle à l'Ouest des Landes » n'a suscité pratiquement aucun intérêt. Le débat a nettement distingué la problématique entre Dax-frontière espagnole et Bordeaux-Dax.

- pour Dax-Hendaye, le débat s'est focalisé sur l'opportunité du projet : pour certains, et notamment le collectif des associations de défense de

l'environnement, une appréciation réaliste des perspectives d'évolution du trafic doit exclure tout doublement de la ligne actuelle au Pays Basque.

En revanche, s'appuyant sur des arguments d'ordre économique, beaucoup soutiennent le projet ferroviaire nouveau (comme l'assemblée plénière de « Pays Basque 2020 ») ou simplement l'acceptent ; mais tous excluent la mise à quatre voies de la ligne actuelle et demandent la réalisation d'une ligne nouvelle construite dans l'arrière-pays et respectant la qualité de l'environnement, donc réalisée très largement en tunnel.

- Entre Dax et Bordeaux : la solution « ligne nouvelle par l'Est des Landes » recueille l'avis favorable des milieux économiques et d'une partie notable des grandes collectivités (sauf Dax) ; ses partisans soulignent son intérêt pour le développement économique et l'avantage qu'elle a de réduire son coût en ayant un tronç commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse.  
En revanche, et pour cette dernière raison, elle suscite, comme on l'avait déjà constaté l'an dernier, la vive opposition des habitants et des élus du Sud Gironde ainsi que des associations environnementales.  
Ceux-ci – et d'autres (notamment le bassin d'Arcachon et la ville de Dax) – préfèrent donc le scénario « doublement de la ligne actuelle », qui soulève cependant de difficiles problèmes d'insertion à la sortie Sud-Ouest de Bordeaux. Certains signalent que cette solution pourrait être améliorée par l'adjonction de tronçons à grande vitesse dans les portions les plus favorables.

Ce compte-rendu et le bilan du Président de la CNDP seront rendus publics à l'occasion des conférences de presse que M. CHAUSSADE et M. MANSILLON tiendront ensemble le 31 Janvier prochain à Bordeaux et à Bayonne.

\*

## 2 – Information sur la préparation des débats.

- Projet de développement portuaire de Bastia

La Commission de pilotage du débat public a été constituée ; elle est composée de trois membres : MM. JOUBERT, DARRAS et POGGI.

L'élaboration du dossier du débat se poursuit selon le calendrier prévu.

- Projet de prolongement de l'A16

Le maître d'ouvrage a fourni en Décembre un premier projet de dossier du débat encore très incomplet.

Madame BREVAN et la CPDP préparent le débat public en rencontrant quelques grands acteurs qui leur permettent d'approfondir la problématique du projet.

\*  
\* \*

## **II – Appui méthodologique.**

### **1 – Débat public local sur le projet d'extension du port de Grandville.**

Monsieur BAREL, Président de la Commission de pilotage, a adressé à la CNDP son compte-rendu de ce débat organisé à l'initiative du Conseil Général de la Manche, maître d'ouvrage, qui avait demandé le concours méthodologique de la CNDP et lui avait demandé de désigner la personnalité indépendante garante de ce débat.

Ce débat local a été préparé (rencontre d'une quarantaine de personnes de Mai à Juillet) et organisé (8 réunions publiques, journal du débat, cahiers d'acteurs, site Internet) selon la « pratique CNDP ». Il a été très suivi (2 000 participants aux réunions publiques), actif et argumenté ; on peut seulement regretter qu'il ait attiré peu de participants au-delà de Grandville. Il a, entre autres, l'intérêt d'avoir souligné l'attention que méritent certains aspects du projet et d'avoir fait apparaître deux sujets qui n'étaient pas prévus à l'ouverture du débat.

Monsieur MANSILLON donne connaissance d'une lettre du Président du Conseil Général de la Manche soulignant combien tous, tenant ou opposants des différents projets, avaient apprécié la qualité de ce débat public ; il se dit persuadé que les collectivités territoriales, pour traiter des grands projets, seraient bien inspirées d'utiliser ce processus.

La Commission nationale se réjouit de ces appréciations portées sur une formule qui pourra servir de référence.

### **2 – Concertation locale sur le projet d'aménagement du tronçon commun A4-A86.**

De la même façon, la CNDP avait, à la demande du Préfet de Région Ile de France apporté son concours méthodologique et désigné la personnalité garante de la concertation : Monsieur TIFFON.

Le compte-rendu de celui-ci fait apparaître que la participation du public a été soutenue (plus de 500 personnes aux 5 réunions locales, plus de 21 000 visites du site Internet), et studieuse (une dizaine de contributions collectives, 180 contributions individuelles).

A partir de ces observations enregistrées et des critiques formulées contre un des deux scénarios proposés par la Direction Générale de l'Équipement, celle-ci a proposé une solution

alternative qui recueille l'assentiment de nombreuses associations et des cinq communes concernées.

A la réunion de conclusion, l'utilité du rôle de la CNDP a été unanimement saluée et Monsieur TIFFON a été remercié pour la qualité de son action, de nombreuses personnes soulignant la différence qu'apporte à une concertation l'intervention d'un tiers garant.

Le Président

Yves MANSILLON