

La vingtième réunion publique du débat public, sur le thème « *La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux physiques et naturels, biodiversité* », qui a duré 3 heures, a réuni, le 14 décembre 2011 à Bourges, **300 personnes**.

Au cours de la réunion, on entend dans la salle, à plusieurs reprises, des interpellations et protestations hors micro, donnant le ton d'une réunion où les échanges sont moins disciplinés qu'à l'ordinaire.

A l'occasion de son mot d'accueil, **le maire, Serge Lepeltier**, ancien ministre de l'Ecologie, ambassadeur en charge des négociations sur le changement climatique, indique que le débat marque une « période historique » pour Bourges, qu'il suscite une « mobilisation générale » manifestant « l'intérêt des populations pour la réalisation de la LGV ». Le TGV, dit-il, est « le plus bel exemple de réconciliation de l'économie et de l'écologie » : « les déplacements en train contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre ; ils permettent de préserver les équilibres naturels et ceux façonnés par l'homme ».

Le président de la CPDP, Michel Gaillard, rappelle que le débat public a été créé après le sommet de la terre de Rio de 1992, qu'il contribue au droit des populations de s'informer et de donner leur avis sur les grands projets d'infrastructure et d'aménagement qui ont un impact sur l'environnement. Il en explique les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il précise que le débat sur le projet POCL revêt par sa nature (dimension du territoire concerné et de l'infrastructure, effets sur l'environnement, coût) toutes les caractéristiques justifiant un débat public tel que le prévoit la loi.

Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP, qui anime la réunion publique, explique que la présentation des éléments environnementaux du projet par RFF se situe très en amont de sa réalisation, qu'il s'agit donc nécessairement d'une « approche » des problèmes environnementaux que le projet est susceptible de rencontrer mais, en aucun cas, d'études fines et précises comme celles qui seraient réalisées au niveau de l'étude d'impact si le projet était poursuivi.

Le directeur du projet de RFF, Thomas Allary, présente le projet POCL, ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante). Il indique quelles pourraient être les modalités de la concertation que le maître d'ouvrage, si le projet est poursuivi, pourrait proposer pour la concertation qui suivrait le débat public.

La responsable environnement du projet POCL, Corinne Roecklin, explique la méthode du diagnostic environnemental effectué sur le territoire du projet. Elle présente les impacts potentiels du projet sur la biodiversité en termes d'effets directs, induits et indirects. Elle souligne que, pour limiter les impacts sur la biodiversité, RFF s'inscrit dans la démarche : « éviter, réduire, compenser ». Elle explique enfin, comment sera prise en compte la biodiversité dans les phases suivant le débat public, si le projet est poursuivi.

Les personnalités invitées par la CPDP apportent leur éclairage à la réunion.

Pierre Kaluzny (Stop LGV POCL) indique que le problème essentiel est bien la réduction des émissions de gaz à effet, mais que « c'est sur le routier qu'il faut agir ». Il énumère les effets « irrémédiables », selon lui, de la LGV : épandages chimiques, pollutions sonores, demande exponentielle d'énergie, segmentation du territoire, destruction d'habitats et de milieux naturels. Il parle de « désastre » et déclare « qu'on ne compense jamais ». Il demande à RFF d'intégrer dans ses études « la valorisation des services écosystémiques des milieux naturels ». Ce à quoi RFF répondra que cette valorisation serait tout à fait légitime mais qu'à l'heure actuelle, la recherche sur ces sujets n'a pas encore permis de mettre au point des méthodes partagées et applicables.

Myriam Laidet (Mission Unesco Val de Loire) explique ce qu'est le classement au patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco, qui « distingue une valeur universelle exceptionnelle », et pourquoi le Val de Loire en a fait l'objet. Elle précise que le projet POCL nécessite une « étude d'impact patrimonial », pour évaluer les modifications qu'il entraînerait et les mesures compensatoires nécessaires, en précisant « qu'un ouvrage doit accompagner le paysage ».

Le paysagiste Didier Corot explique que « en amont de l'opportunité, il est nécessaire de bien prendre en compte toute la complexité d'un territoire », ce qui nécessite « un schéma directeur paysager ».

L'écologue Sylvie Vanpenne évoque les perturbations liées à une infrastructure ferroviaire et ses impacts sur les besoins des espèces animales et sur les milieux naturels (emprises, modification des milieux, effet barrière, perturbations et pollutions, artificialisation, effet sur les exploitations agricoles...). Elle insiste également sur les perturbations liées aux travaux puis à l'exploitation de la ligne.

Marc Lansiard (Conseil général du développement durable) présente le contexte réglementaire, les mesures de « prévention, intégration, participation du public » qui contribuent à « la définition d'un projet de moindre impact environnemental ». Il annonce que la réglementation va connaître des changements importants, qui se traduiront par « un renforcement du suivi et du contrôle » des procédures.

Enfin, **Grégoire Lejonc (FNE)** déclare que « l'on ne protège pas la biodiversité en construisant des infrastructures linéaires ». Il regrette que ne soit pas proposé au débat un scénario « alternatif » qui serait « la modernisation du réseau existant », qui pourrait être évalué par « un comparatif des gains de temps et des impacts » et qui constitue le choix de FNE. Il estime « qu'il faut compenser avant de détruire, en anticipant ».

Le sénateur **Rémy Pointereau, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne**, prend la parole pour annoncer que l'association a voté à l'unanimité en faveur du scénario Ouest, « avec une optimisation de la desserte de Clermont ». Il estime que « tous les scénarios présentent des problèmes environnementaux » et demande à RFF « des études plus détaillées qui démontreraient les inconvénients en matière de patrimoine, reliefs, paysage et délaisés, des scénarios Médian et Est ».

Les interventions de la salle portent en particulier sur les impacts forestiers du projet (notamment la traversée de la forêt de Tronçais), les impacts environnementaux sur le Bec D'Allier et le Pays Fort, le risque d'impact sur les vignobles de Sancerre, de Saint-Pourçain et de Menetou-Salon, l'étalement urbain qui pourrait causer une gare nouvelle, la question de la vitesse (« Plus on va vite, plus on laisse de gens au bord du chemin »), le « décalage » entre le coût du projet et la situation financière de la France, le soutien qu'apporteraient la SNCF mais aussi RFF au scénario Médian, la « nécessité de jumeler » les infrastructures dans la traversée de la Sologne, le manque de crédibilité des promesses de compensations (« elles ne sont jamais mises en œuvre »)...

Le directeur du projet POCL répond, en particulier, que :

- le projet est inscrit dans la loi Grenelle et que son opportunité est liée aux reports modaux et aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre qu'il permettrait,
- RFF ne fait pas d'études « pour démontrer l'intérêt d'un scénario par rapport à un autre » et que « la méthodologie des études est en ligne sur le site du débat public »,
- que SNCF et RFF sont deux entreprises distinctes, que les choix « légitimes » de la première n'engagent pas RFF,
- en réponse à une élue d'Orléans, qui conteste les études de RFF, parlant de « provocation », que ces études ont été conduites ... avec la Région Auvergne depuis 2 ans et qu'elles sont donc bien connues de cette dernière,
- que « le jumelage des infrastructures est toujours recherché », mais qu'il n'est pas toujours possible, qu'il crée des délaisés et « que ses effets environnementaux ne sont pas neutres » - une étude exploratoire de RFF sur le jumelage de la LGV avec l'A71 en Sologne montre en fait que sur les 70 km du trajet, seuls 10 sont totalement jumelables.

Répondant en particulier à une interpellation de la salle selon laquelle « le débat n'existe pas » parce que « le projet est ficelé », **le président de la CPDP** conclut la réunion en relevant « que le débat public est utile et nécessaire, que tous les possibles y sont ouverts, y compris la mise en cause du projet et que la réunion de ce soir en est la démonstration ».