

La septième réunion du débat public a rassemblé, pendant 3h30, environ 500 personnes, le 3 novembre 2011 à Bourges (Cher).

Devant une salle comble, où près de cent personnes ont assisté debout à la réunion, le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) a rappelé les raisons, les objectifs, les modalités et les règles du débat public. Le représentant du maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté le projet POCL et les « bénéfiques » que pourraient en attendre Bourges et sa région : des temps de parcours réduits avec Paris et surtout avec Lyon (environ 1h15 contre 3h00 actuellement), plus de fréquences (jusqu'à 7 par jour avec Paris dans certains scénarios contre 4 aujourd'hui, jusqu'à 8 avec Lyon contre 3) et la possibilité de destinations nouvelles comme, en particulier, Marseille, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ou Lille.

Une majorité de l'assemblée était acquise au projet de LGV, ce qui n'a pas empêché l'expression de divergences sur ses modalités de réalisation : une partie des élus et des acteurs économiques présents prônant l'un des scénarios mis au débat, une autre défendant l'idée d'un « consensus » sur un tracé commun, qui seul, selon elle, garantirait la faisabilité, notamment financière, du projet.

Cette réunion a, plus que celles qui l'ont précédé, permis une expression plus diversifiée du public : à côté des déclarations d'élus, d'associations et d'acteurs économiques, on a pu entendre des usagers du train, des habitants de Bourges et des professionnels évoquer, en particulier, la relation entre le projet et les problèmes du « désert médical » que serait le Berry, du développement de la base militaire aérienne, de la propriété rurale ...

Assez régulièrement, des intervenants ont demandé à RFF d'inclure dans son projet et ses études – dont plusieurs ont dénoncé le caractère « incomplet » – une réflexion à une échelle plus large incluant d'autres itinéraires : en particulier l'axe est-ouest mais aussi le barreau Poitiers-Limoges, Lyon-Nantes, la liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), une « RCEA ferroviaire »... RFF a répondu que plusieurs de ces relations étaient prises en compte dans les études du projet, mais que celui-ci avait d'abord une logique nord-sud et qu'il ne pouvait, à lui seul, apporter une réponse pertinente pour tous ces trajets.

La réunion a aussi permis d'entendre des doutes et critiques concernant l'opportunité du projet (« Pourquoi ne pas moderniser le réseau existant ? » « La grande vitesse est-elle utile ou 'dangereuse' ? »), les atteintes à l'environnement (la consommation de l'espace rural, la traversée de la forêt de Tronçais dans un des scénarios), « l'obsession des gains de temps » mais aussi l'orientation qui serait exagérément « Paris-province » du projet (la recherche de gains en nombre de voyageurs se ferait au détriment de « l'aménagement du territoire ») ou les caractéristiques techniques de certains scénarios (par exemple la « mise en cul-de-sac » d'Orléans, vue comme un terminus de la grande vitesse).

En fin de réunion, le maire de Bourges, après avoir appelé à écarter « les tracés diviseurs », a rappelé l'importance de la question du financement du projet, qui « dans tous les cas », a-t-il dit, « sera très difficile » et qu'il ne faudrait donc pas « compliquer encore » en adoptant « la solution la plus coûteuse » ou « en y ajoutant des liaisons qui ne relèvent pas du projet ».