

La douzième réunion publique du débat public, qui a duré près de 3h30, a réuni, le 16 novembre 2011 dans la banlieue de Châteauroux (Déols), **1 500 personnes**, résultat d'une **très forte mobilisation** organisée par les élus et acteurs économiques de la ville et du département. Durant la soirée, l'expression de la salle a été très « institutionnelle » et peu de voix de la « société civile » se sont fait entendre.

A l'occasion de son **mot d'accueil**, le **maire** a exprimé son « indéfectible attachement au projet », tout en rappelant l'opposition de la ville à la réalisation du « barreau Poitiers-Limoges » et sa demande de « rénovation » de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le président de la CPDP a rappelé que le débat public est « un droit inscrit dans la constitution ». Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il a précisé que le débat sur le projet POCL revêtait par sa nature (dimension du territoire concerné et de l'infrastructure, coût) toutes les caractéristiques justifiant un débat public au sens de la loi.

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté 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) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions :

- quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ?
- quelle serait l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts financiers et ses effets sur l'environnement ?
- à quelles conditions, le projet serait réalisable ?

Il a précisé les gains de temps – notamment vers Paris dans tous les scénarios – et les nouvelles dessertes que le projet pourrait apporter à Châteauroux.

La CPDP a ensuite donné la parole à la salle – où se trouvaient aussi des élus d'autres départements et Régions, en particulier la Creuse et l'Auvergne –, dont les interventions et questions ont porté essentiellement sur quatre thèmes :

- la nécessité que le choix entre les scénarios mis au débat réponde aux besoins d'aménagement du territoire,
- « l'inutilité » voire « l'ineptie » du barreau Poitiers-Limoges,
- **la prise en compte de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dans le projet POCL**,
- la prise en compte d'**interconnexions avec des liaisons est-ouest** (et, en particulier, le projet Transline) et l'insertion « dans un réseau européen à grande vitesse ».

RFF a répondu qu'il entendait bien les demandes exprimées fréquemment pendant le débat et les ferait remonter à son autorité de tutelle. Mais, a-t-il ajouté, il ne peut agir que dans le cadre que lui a fixé la loi (le débat porte sur le projet POCL), que les fonctions et calendriers de POCL et de Poitiers-Limoges ne sont pas les mêmes et que le barreau est-ouest, évoqué dans le SNIT, n'est pas encore défini. Il a ajouté, à ce propos, que POCL, « projet nord-sud par nature », permet aussi des gains de temps importants sur les liaisons est-ouest.

Le président de la CPDP a rappelé que le périmètre du projet mis en débat public est celui du projet POCL tel qu'il figure dans le dossier du maître d'ouvrage, qu'il ne pouvait être modifié que par le maître d'ouvrage ou son ministre de tutelle, et que la Commission nationale du débat public n'a pas le pouvoir de s'autosaisir d'un nouveau projet pour élargir le périmètre du débat, comme le lui a rappelé le Conseil d'Etat.

D'autres participants ont opposé le projet (dont ils estiment qu'il n'est « pas finançable ») à **la rénovation du réseau existant**, évoquant les « dysfonctionnements quotidiens » du système ferroviaire. Plusieurs ont incité le maître d'ouvrage et les élus à abandonner ce « rêve » pour s'intéresser « aux difficultés que rencontrent les usagers au quotidien ».

RFF a indiqué que « ligne nouvelle et modernisation du réseau existant » ne sont pas opposables et que sa mission première est bien la rénovation du réseau, à laquelle il consacre, chaque année, la plus grande partie de ses investissements.

Beaucoup d'intervenants, en particulier des élus et acteurs économiques, ont dit **leur préférence pour le scénario Ouest-Sud**, qu'ils estiment **plus propice à l'aménagement de leurs territoires** et qu'ils opposent aux scénarios Médian et Est, qui seraient avantagés par le maître d'ouvrage parce que « plus rentables ». Certains ont estimé aussi que les études sont « faussées » par le fait qu'elles n'incluent pas les effets sur le projet de voyageurs venant notamment du sud de la Région Centre.

RFF a répondu qu'aucun scénario n'est « rentable » puisqu'« aucun ne peut être financé par le prix du billet », que le projet relève bien d'une « politique publique » et que son financement nécessite l'intervention de la collectivité publique. Il a ajouté, en s'appuyant sur les études, que tous les scénarios offrent, de manière très comparable, des leviers pour « l'aménagement du territoire », qu'il appartiendra aux élus, a-t-il ajouté, d'utiliser.

Le maître d'ouvrage a encore indiqué que « tous les effets du projet » notamment le rabattement de voyageurs sur la ligne nouvelle via des interconnexions sont « inclus dans les études », mais « naturellement » dans l'aire d'influence du projet. Nous n'avons pas la possibilité, a-t-il précisé, de prendre en considération « la totalité du réseau ferroviaire français ».