

La vingt-septième (et dernière) réunion du débat public sur le projet de LGV POCL a duré 3h10. Cette seconde réunion de clôture du débat public a rassemblé environ 450 personnes à Orléans, le 25 janvier 2012.

Le président de la Commission particulière du débat public a expliqué que cette réunion avait pour objet « une restitution au public, à chaud d'une esquisse du compte-rendu de la CPDP ». Il a d'abord souligné la « très forte mobilisation » qu'avait suscité le débat : déjà près de 14 000 participants, 220 cahiers d'acteurs, 500 questions, 1 200 avis et contributions déposés sur le site web. Cette mobilisation, a-t-il remarqué, a concerné un large éventail d'acteurs, « le citoyen de base, le monde associatif, les acteurs économiques, avec une forte implication des élus et collectivités territoriales ». Elle a été fortement entretenue et relayée par la presse (plus de 1 100 articles et émissions ont été consacrés au débat public), mais aussi par les collectivités. Des critiques, a relevé la CPDP, ont été régulièrement adressées aux données et hypothèses du maître d'ouvrage. A cet égard, elle a précisé d'une part que la CNDP avait jugé le dossier du maître d'ouvrage « suffisamment complet » pour ouvrir le débat, d'autre part que RFF, suite à ces interrogations, avait réalisé 13 études complémentaires, mises à disposition du public sur le site du débat public.

La Commission a aussi constaté que le débat avait suscité beaucoup d'affirmations et de prises de position (notamment en faveur de tel ou tel scénario) ... mais relativement peu d'arguments pour les étayer. Enfin, elle a remarqué que le périmètre du débat était mis en cause : certains souhaitant qu'on y intègre d'autres lignes ferroviaires (notamment POLT) ou projets (par exemple, un « barreau est-ouest »). Elle a rappelé que la CNDP instruit des saisines sur un projet précis et qu'il ne lui appartient pas de modifier le périmètre ni de s'autosaisir d'un autre projet.

Le directeur du projet POCL a fait part de la « satisfaction » du maître d'ouvrage du climat général du débat, mais aussi de ses « regrets » de voir subsister des « idées fausses », basées notamment sur l'incompréhension de la différence entre « le tracé de la ligne et les services qu'elle pourrait proposer ». Parmi les « contrevérités » déplorées par RFF, l'opposition « sans objet » entre modernisation du réseau existant – « une priorité pour RFF qui y consacre jusqu'en 2015 un plan de 13 milliards d'euros » – et la réflexion sur une ligne nouvelle. Il a aussi salué les évolutions permises par le débat public : redéfinition de l'option de passage en Ile-de-France, recherche de l'évitement de la forêt de Tronçais et du vignoble de Saint-Pourçain, étude de la faisabilité d'un jumelage en Sologne... Certains « invariants », a-t-il souligné, émergent du débat : en particulier, un « probable abandon » du scénario Est et de l'arrivée sur Lyon par Mâcon, la recherche de nouvelles fonctionnalités dans les scénarios Ouest-Sud, Ouest et Médian – qui pourraient aboutir à un « scénario commun » – telles que la création de liaisons directes Moulins-Lyon, d'un raccordement au nord de Gien, et d'une gare d'interconnexion en Auvergne, la réduction des temps de parcours Clermont-Lyon, l'hypothèse (dans tous les scénarios) lors de l'arrivée en Ile-de-France d'une coordination des études POCL/ RER C. D'autres points demandent « à être approfondis » : notamment les hypothèses de gares nouvelles et de desserte, l'option de Saint-Etienne... ». RFF a également présenté le dispositif de concertation qu'il proposera pour l'après-débat.

La CPDP a demandé au public de réagir à la présentation de RFF. **Les interventions du public** ont fait une très large place à la nécessité d'un « consensus » autour du scénario Ouest, éventuellement remanié (qui pourrait être le « 5^e scénario »), mais aussi sur :

- l'importance que le choix final de tracé prenne d'abord en compte « l'aménagement du territoire »,
- la demande d'élargir « l'aire du débat », en particulier pour « réfléchir en termes de réseau et non de ligne »,
- la protection voire la sanctuarisation des zones naturelles remarquables et des AOC,
- l'amélioration de la « finaçabilité du projet »,
- le rôle d'une gare nouvelle « Auvergne », plate-forme d'interconnexion avec le réseau existant et les liaisons est-ouest, que certains imaginent à Saint-Germain-des-Fossés,
- l'urgence de modernisation du réseau existant,
- la « desserte en TGV » de Clermont-Ferrand (dont certains estiment qu'elle n'est assurée que dans le scénario Ouest-Sud).

Au-delà de la critique des données et méthodes de RFF, qui aurait « biaisé » le débat et « détourné » le projet de son objectif initial, des représentants d'associations de défense de l'environnement, mais aussi des opposants au principe même des LGV, ont remis en cause le « culte de la vitesse », la saturation de la LGV Paris-Lyon, l'opportunité de la ligne, son coût et la faisabilité de son financement, en lui opposant, dans certains cas, la modernisation des lignes existantes.

La plupart des intervenants ont remercié la CPDP (et souvent RFF) pour l'organisation et la qualité du débat public.

RFF a réagi aux interventions de la salle en soulignant :

- que la décision de RFF n'interviendra qu'au mois de juin prochain et que, dans l'étape suivante, les études et l'approfondissement du projet porteront en particulier sur les dessertes, le tour de table financier intervenant que beaucoup plus tard dans le calendrier du projet,
- que le travail sur un « éventuel » nouveau scénario ou sur l'aménagement d'un scénario existant doit « partir des fonctionnalités qui ont notamment été mises en avant durant le débat public »,
- que la méthodologie de RFF, « parfois critiquée », est « celle utilisée pour tous les projets de LGV et d'infrastructures linéaires »,
- que dans tous les cas de figure, Clermont-Ferrand serait à 2 heures de Paris,

Le président de la CPDP a synthétisé ce que la Commission retient du débat :

- le « large soutien » apporté au projet, essentiellement au motif de l'aménagement du territoire, mais le peu d'interventions en faveur du report modal, ou de la nécessité de « désaturer » la ligne actuelle Paris-Lyon,
- les nombreuses voix d'opposants au projet, qui refusent « la vitesse pour la vitesse », le coût de POCL, les risques d'atteinte à l'environnement, la « priorité à donner à la modernisation du réseau » - réclamée aussi par de nombreux partisans du projet,
- les incompréhensions sur la relation entre lieu de passage de la ligne et conditions de desserte du territoire,
- les inquiétudes du monde agricole, relatives à la consommation de foncier lors de la réalisation d'une LGV.

Quatre faisceaux d'arguments, a relevé la CPDP, ont été développés : la recherche d'un compromis admissible par le plus grand nombre de collectivités, la demande de l'élargissement du périmètre du débat (à la ligne POLT, au barreau Poitiers-Limoges, à un barreau est-ouest...), la recherche d'une amélioration de la faisabilité financière du projet et, enfin, le refus du projet parce que participant d'un choix de société « détestable » ou parce qu'on lui préfère l'amélioration du réseau existant.

Le préfet de la Région Auvergne, préfet du Puy-de-Dôme et préfet coordonnateur du projet POCL a félicité la CPDP, RFF et les participants pour « l'organisation et la tenue du débat ». 2012, a-t-il dit « sera pour POCL l'année décisive », « celle du choix de poursuivre ou non le projet », un projet « inscrit dans le Grenelle de l'environnement », « inscrit au SNIT », dont « les études ont été menées avec célérité » pour lui donner « toutes ses chances ». « Le bon projet, a-t-il dit, est celui qui se fera le plus vite possible. » Il a rappelé que « l'unité est préférable à la division », que le projet doit satisfaire toutes les parties prenantes et que « des convergences fortes se sont faites jour ces dernières semaines ». Il a enfin évoqué l'après-débat, où « en tant que préfet coordonnateur », il aurait à présider le comité de pilotage et « à poursuivre la concertation avec les collectivités et les partenaires du projet ».

Le président de la CPDP a conclu la réunion en donnant au public rendez-vous à la fin mars 2012, pour la publication du compte-rendu et du bilan du débat public.