

LE JOURNAL DU DÉBAT

N°4 - DÉCEMBRE 2006



Le mot de la Présidente

Vous avez été très nombreux à participer au débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges et à vous être exprimés grâce aux moyens d'information et de communication mis à votre disposition.

Tous vos avis, contributions, questions, souhaits ou idées ont été enregistrés par la Commission Particulière du Débat Public et exploités. C'est à partir de cette richesse des points de vue que nous rédigerons le compte-rendu du débat, ultime étape avant la décision du maître d'ouvrage, qui devra intervenir avant le 18 mai prochain.

D'ores et déjà nous pouvons considérer que les objectifs assignés au débat public – l'information et l'expression du plus grand nombre – sont remplis : outre les moyens de communication mis en œuvre par la Commission, la forte mobilisation des élus, chefs d'entreprises, syndicalistes, associatifs, journalistes, a permis que chacun soit et reste informé. D'autre part, chacun a pu s'exprimer librement au cours des vingt réunions publiques et exposer ses arguments, quels qu'ils soient. Plus de soixante heures ont ainsi été consacrés au dialogue.

Nous avons maintenant la lourde tâche de synthétiser tout ce qui a été dit et écrit au cours de ces trois mois et demi de la façon la plus fidèle et la plus sincère possible. Ce compte-rendu du débat sera adressé au maître d'ouvrage avant le 18 février : il disposera alors de trois mois pour faire connaître sa décision.

La Commission tient à remercier vivement tous ceux qui ont porté de l'intérêt au débat public pour leur participation et la richesse de leur contribution.

Pierrette Larivaille

UN GRAND MERCI À TOUS



RETOUR SUR LES RÉUNIONS
TERRITORIALES
ET DE PROXIMITÉ

LE FINANCEMENT
ET L'ENVIRONNEMENT :
DEUX THÈMES CLÉS

UN PREMIER BILAN
DU DÉBAT

En novembre, la Commission s'est successivement rendue en Dordogne, dans l'Indre et dans le Lot. Ces trois réunions territoriales lui ont permis d'entendre des argumentations différentes, mais toujours circonstanciées, et d'évaluer les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale.

À PÉRIGUEUX, LES PARTISANS DU PROJET S'EXPRIMENT

À Périgueux, les acteurs institutionnels présents ont affirmé leur soutien au projet de LGV, une « urgence » dont le tracé retenu devra avoir le « meilleur rapport qualité/prix ». Cette réunion a néanmoins été l'occasion d'évoquer des préoccupations liées aux transports locaux et à la géographie spécifique de la Dordogne « quand même tournée vers le Limousin » tout en étant une porte vers le Sud-Ouest.

Si un consensus entre la Ville de Périgueux, la CCI et le Conseil général de Dordogne s'est exprimé, la nécessité d'améliorer les relations régionales et interrégionales, préalable indispensable pour que « le réseau à grande vitesse [soit] accessible », a été rappelée. Pour certains, ce besoin se fait surtout sentir sur la liaison Périgueux-Limoges, une ligne « du niveau du 19^e siècle », qui n'a « toujours pas de deuxième voie de circulation ». Ce sentiment a été résumé par Robert Dugot : « C'est bien joli de faire une ligne TGV Limoges-Paris, mais notre malheur est que Périgueux sera toujours à une heure de Limoges ». À ceux qui se sont interrogés sur les améliorations réalisables sur cette liaison, RFF a « pris acte » du fait qu'il était possible de gagner 10 minutes, mais que cela n'était pas étudié pour l'instant.

Patrick Capot, cheminot et élu de la commune de Coulounieix-Chamiers, a souligné le risque de « saturer l'axe atlantique » et de faire de l'axe Paris-Toulouse « un itinéraire de délestage », voire « un itinéraire bis », notamment pour quelques trains de marchandises. Monsieur Lagane, représentant de l'association Périgord Rail Plus, s'est interrogé sur le devenir de la gare Austerlitz, sur la capacité de la gare Montparnasse à absorber les trafics provenant de toute la façade atlantique et sur l'amélioration possible de la ligne actuelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. D'aucuns se sont également inquiétés de la desserte de la région Centre et d'une partie du Limousin.



À CHÂTEAUX, UN PROJET QUI FAIT L'UNANIMITÉ CONTRE LUI

Le 13 novembre, la salle des fêtes de Châteauroux a accueilli près de 1 500 personnes, dans leur grande majorité hostiles à la LGV. Cette réunion a été le point d'orgue de la mobilisation des Indriens : le président du Conseil général de l'Indre a remis à la Commission 149 délibérations et 8 motions de conseils municipaux opposés au projet.



Citoyens, associations, élus et chefs d'entreprise ont pris tour à tour la parole pour dénoncer un « projet funeste », « inopportun, irréaliste et dangereux », qui, selon eux, ne répond pas aux besoins du département de l'Indre. « Une région privée de grande vitesse, c'est une région privée de toute relation moderne avec le reste de l'Europe » a estimé Michel Sapin, Président du Conseil régional du Centre. Il faut aussi « être relié à Roissy » et aux autres villes françaises.

Les intervenants n'ont pas manqué de faire des propositions, qui consistent à demander, dans un premier temps, une amélioration de l'existant : une desserte efficace vers la capitale avec un cadencement des trains, la régénération de la voie et des ouvrages d'art et la suppression des passages à niveau sur l'axe Paris-Toulouse, l'interconnexion et l'ouverture de la ligne POLT sur le réseau TGV national et international et des liaisons transversales modernisées (Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon). Didier Thillet, président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées a une nouvelle fois fustigé le projet de LGV et son « axe du vide » et a défendu le TGV Capitole.

Plusieurs intervenants, dont le député Jean-Yves Hugon et le sénateur François Gerbaud, se sont dits déterminés à se « battre pour Châteauroux » et pour leur région. Leur premier cheval de bataille est de mener une étude comparative entre le POLT et/ou le TGV Capitole et le barreau Poitiers-Limoges avant d'entériner un projet qui offre peu de garanties et qui « écarte la Région Centre du réseau à grande vitesse ».

¹ Cet argument a été défendu par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre.



Pour le département de l'Indre, situé à une heure de Paris, avec un prix de l'immobilier et une capacité d'accueil importante, une LGV permettrait de développer un accueil résidentiel, sans oublier les cadres de ce département qui pourraient entrevoir un débouché professionnel sur l'Île-de-France. >> M. Thibault



À CAHORS, UN PROJET QUI SUSCITE LA PLUS GRANDE MÉFIANCE

Si les Cadurciens ont été sensibles à une réduction du temps de trajet vers Paris, ils n'ont pas, pour autant, été convaincus par le dossier soumis au débat public.

Le maire de Cahors, Marc Lecuru, a ainsi regretté « l'abandon d'une liaison normale entre Paris et Toulouse, la première et la quatrième ville de France » alors que les Cadurciens souhaitent des **liaisons directes vers la capitale** pour mettre fin à leur « galère ferroviaire » puisqu'il faut, à l'heure actuelle et « dans le meilleur des cas », près de 5 heures et quart pour se rendre à Paris. De plus, **des zones d'ombre ont été soulevées**, en premier lieu la question du financement et la participation financière des collectivités concernées.

L'abandon du projet POLT a été dénoncé au cours de la réunion. De nombreux projets se sont succédés, ce qui fait craindre à certains que le barreau Poitiers-Limoges ne subisse le même sort. De plus, l'argument selon lequel la gare de Cahors verrait son offre ferroviaire diversifiée et ses dessertes renforcées ne tiendrait pas eu égard à la politique de « suppression des Téoz » et « des lignes non rentables » de la SNCF et de « l'abandon volontaire » de l'axe central.



Il ne restera donc à la gare de Cahors qu'une seule vocation, c'est la vocation TER, et le seul accès à la capitale ou au sud se fera au travers de ruptures de charges (...). Le projet POLT avait un avantage : utilisant du matériel TGV pendulaire, il aurait pu desservir Cahors sans rupture de charges et se connecter à l'Europe du sud (...). Les TGV pendulaires étaient aussi parfaitement en capacité d'accéder au réseau TGV nord européen et est européen. >>

Jean-François AGRAIN, CGT Cheminots Midi-Pyrénées

Les réunions de proximité de Bellac, Montmorillon sur les options de passage. Au programme : leurs foncières, sociales et économiques et les mesures

EN HAUTE-VIENNE, UNE DEMANDE DE GARE INTERMÉDIAIRE

À Bellac, située sur l'option de passage centrale, de nombreux élus et représentants socio-économiques ont manifesté un grand intérêt pour ce projet de LGV, « un formidable levier de développement » pour les villes qui en bénéficient.

Répondant à certains intervenants qui ont suggéré de créer une gare TGV intermédiaire entre Poitiers et Limoges, les représentants de Réseau ferré de France ont rappelé que pour profiter des avantages offerts par le TGV, les gares devaient être distantes d'au moins 100 kilomètres. Ils ont également estimé que les habitants de Bellac auraient sans doute plus d'intérêt à rejoindre Poitiers en TER puisque les travaux de modernisation de la ligne Poitiers-Limoges permettront d'en renforcer les fréquences. Près de 30 trains circuleront quotidiennement et desserviront Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Le Dorat et Bellac.

Le débat a permis de confronter les options de passage. Beaucoup de questions ont été posées : ne serait-il pas logique de privilégier l'option centrale pour **ne pas éloigner la LGV de la ligne TER** et pour profiter des emprises ferroviaires existantes ? Ne serait-il pas possible de **jumeler le projet avec la RN 147** ? À un intervenant qui s'étonnait de la distance qui sépare les options nord et centrale de l'option sud, Naji Rizk a indiqué que ces options n'étaient pas figées et qu'il était tout à fait possible de les faire évoluer en prenant soin d'éviter les obstacles majeurs du territoire et en respectant les caractéristiques d'une LGV.

Pour tous, il convient de **préserver les zones agricoles** qui seront traversées. Les représentants du maître d'ouvrage ont indiqué à ce sujet que des mesures compensatoires ont déjà été mises en place sur d'autres projets dans le cadre de protocoles signés avec des organismes professionnels. Ils ont présenté des exemples où RFF avait pu **se porter acquéreur de terrains et constituer des réserves foncières** en vue d'éventuelles rétrocessions.

Des participants ont regretté, enfin, de ne pas disposer d'informations complémentaires **sur les tracés et sur les procédures d'indemnisation**. Ces interrogations portent notamment sur le nombre d'habitants directement concernés par le projet.

LES OPTIONS DE PASSAGE PRÉSENTÉES PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE PRENNENT CHACUNE UN PARTI DIFFÉRENT :

- ✦ rejoindre depuis Poitiers la ligne actuelle Paris-Limoges-Toulouse en contournant les Monts d'Ambazac pour **l'option nord**,
- ✦ relier le plus directement possible Poitiers et Limoges pour **l'option centrale**,
- ✦ construire moins de linéaire en se raccordant à la LGV Sud Europe Atlantique pour **l'option sud**.



Naji Rizk, de Réseau ferré de France

on et Confolens ont été l'occasion de s'informer sur les performances, leurs incidences environnementales, et les mesures d'accompagnement prévues par le maître d'ouvrage.

⌘ DANS LA VIENNE, DES OBSTACLES NATURELS ET TECHNIQUES

À Montmorillon, comme à Bellac, des participants ont demandé de réutiliser au maximum la ligne TER reliant Poitiers à Limoges afin de limiter les impacts sur l'environnement et de préserver les zones sensibles.

Et elles sont nombreuses dans le secteur concerné par les options de passage : vallée de la Gartempe, monts de Blond et d'Ambazac, forêts et pelouses de Lussac-Châteaux, zones de captage en eau, zones inondables, brandes de Montmorillon... Les zones urbanisées présentent aussi des difficultés d'insertion de la ligne.

L'opportunité du projet a pu également être remise en question. « *Plutôt que de faire une énorme balafre sans aucun intérêt économique pour Montmorillon* », il faudrait **d'abord investir dans la ligne actuelle**, une ligne dont les dysfonctionnements ont eu des conséquences dramatiques. La réhabilitation des passages à niveau est une urgence reconnue par tous. Un intervenant a par ailleurs regretté qu'une liaison entre Bordeaux et Limoges n'ait pas été envisagée.

Des **questions techniques** sont apparues. Elles ont porté sur les voies, les modalités de couplage de trains pour l'option sud ou sur les temps de parcours, jugés « *étonnamment proches* » en dépit de la configuration très différente des options de passage.

⌘ EN CHARENTE, DE FORTES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

Pour la grande majorité des habitants de Confolens et de ses environs présents à la réunion, ce projet de Ligne à Grande Vitesse est avant tout porteur de nuisances : « *Il n'a aucun intérêt pour notre territoire* » ont-ils affirmé. Il a en effet été regretté qu'aucun arrêt ne soit prévu à Confolens et que les paysages risquent d'être dégradés.

Une participante a fait observer, non sans ironie, que ce projet aurait pour seul intérêt de permettre aux Confolentais de se rendre à Limoges pour rejoindre Poitiers en TGV tandis qu'un autre intervenant regrettait que le maître d'ouvrage ne prenne pas assez en compte les pôles de développement du sud de la France, Toulouse et Montpellier en tête.

Les options de passage présentées au débat, mais aussi le coût du projet et le prix des billets, ont suscité le plus grand scepticisme et ont fait l'objet d'un certain nombre de questions :

- ⌘ Pourquoi présenter ces options de tracé alors qu'un tracé existe déjà : la ligne TER ?
- ⌘ Pourquoi présenter une option sud, plus longue que l'option centrale, moins chère mais attirant potentiellement moins de voyageurs ?
- ⌘ Quelle est l'option qui préserve le plus l'environnement, en particulier les zones agricoles et forestières ?
- ⌘ Qui paiera ce projet, qui va prendre ce TGV et à quel prix ?

Une autre question, plus fondamentale encore, a été posée : « *Pourquoi aller plus vite (...), quel sens a cette frénésie de vitesse ?* »

Le public a souhaité que Réseau Ferré de France propose des **aménagement en matière de fret** pour désengorger un territoire qui voit passer des flux incessants de camions.



UN POINT DE VOCABULAIRE...

Débat public et enquête publique

Le débat public intervient **avant la prise de décision du maître d'ouvrage** d'un projet d'aménagement à la différence de l'enquête publique, qui en constitue la dernière étape. Si Réseau ferré de France décide de poursuivre son projet, plusieurs variantes seront étudiées à l'intérieur d'une option de passage. **Ces variantes** (des fuseaux de 1 000 mètres) **seront affinées** au fur et à mesure des différentes étapes d'élaboration du projet final : études préliminaires, Avant Projet Sommaire, enquête publique et Avant Projet Détaillé. L'enquête publique sera menée dans les communes concernées sur la base d'une bande de 500 mètres de large dans laquelle, en dernière étape, un tracé sera proposé.



⌘ L'HOMME, L'ENVIRONNEMENT ET LA LGV : UNE COHABITATION À TROUVER

Trois thèmes étaient à l'ordre du jour pour débattre des conséquences de la LGV sur « l'environnement humain et l'agriculture » : le bruit, le paysage et l'agriculture, auxquels les thèmes de l'environnement et de la biodiversité ont été ajoutés.

Le bruit a mobilisé toutes les attentions. L'exposé du professeur René Dauman, ORL au CHU de Bordeaux, a éclairé le public sur les effets du bruit sur la santé à court, moyen et long terme. Selon lui, la gêne occasionnée ne dépend pas du seul niveau sonore – c'est-à-dire le nombre de décibels – mais aussi de la **durée de l'exposition au bruit, de son intensité et du nombre d'occurrences**. La gêne est aussi relative un bruit apparemment anodin peut devenir gênant même si les experts s'accordent sur le fait qu'à partir de 65 décibels, il devient inconfortable.

Le débat a également donné lieu à une discussion animée autour du **nombre de décibels générés par le passage d'un train** : « Combien de décibels pour un TGV à 25 mètres sur terrain plat ? », « 65 décibels en moyenne », pour RFF, même si « *durant 125 millisecondes, le TGV génère 98 décibels* ». Le maître d'ouvrage a tenu à préciser qu'il répondait à des **contraintes réglementaires très strictes** pour limiter les nuisances sonores.

La réglementation est beaucoup plus floue en matière de **respect des paysages traversés**. Pour répondre aux inquiétudes du public, le maître d'ouvrage a assuré que la LGV traverserait des zones inhabitées et qu'en zone urbaine, elle utiliserait des voies existantes. Le contournement de Saint-Benoît serait également envisagé. Pierre Donnadieu, enseignant à l'École nationale supérieure du paysage de Versailles, a par ailleurs apporté

un éclairage sur la notion de paysage. Il a souligné l'**importance des paysages familiers et ordinaires**, qui constituent des repères quotidiens et dont les ruptures, lentes ou accélérées, font prendre conscience de leur rôle dans le bien-être de chacun.

Les participants ont souhaité que le **dispositif de concertation et d'accompagnement** des propriétaires des terres agricoles potentiellement concernées par le projet soit présenté « **le plus en amont possible** ». Ce souci d'anticipation se manifeste également au sujet des conséquences environnementales du projet. Le public a apprécié, à cet égard, l'intervention de Michel Bousseaud, responsable du pôle « Bretagne-Pays de la Loire » chez RFF, qui a présenté les instances de débat mises en place en amont à l'occasion de la réalisation de la LGV du même nom.



⌘ UN ATELIER TRÈS PÉDAGOGIQUE SUR LE FINANCEMENT ET L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

C'est devant un public attentif qu'ont été exposés les principes, la méthodologie, l'évaluation socio-économique et les modalités de financement d'un projet de Ligne à Grande Vitesse.

Comment sont effectuées les prévisions de trafic sur les options de passage présentées au débat ? C'est la question à laquelle

Jean-Pierre Orus¹ a répondu en précisant que la méthode présentée était utilisée pour toutes les prévisions de trafic.

Parmi les éléments pris en compte par le maître d'ouvrage :

- ⌘ les déplacements actuels dans la région Limousin et à destination des territoires voisins ou plus éloignés,
- ⌘ Les coûts des billets et une conception élargie du temps de trajet²,
- ⌘ La population des villes concernées, leurs aires d'influence et d'attraction et la concurrence entre les modes de transports.

Plusieurs intervenants ont fait valoir que la rentabilité de la LGV devait **intégrer le report de trafic** en défaveur de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Présentant les **modalités d'évaluation socio-économiques du projet**, qui sont « *strictement encadrées par la réglementation* », RFF a expliqué les résultats obtenus pour les trois options de passage en ajoutant qu'au bilan socio-économique ainsi calculé, il convenait d'intégrer les apports sur l'aménagement du territoire. Certains ont estimé que ces calculs ont été menés de façon illogique, en posant une exigence de rentabilité dès le départ, dix allers-retours par jour, et en omettant de prendre en compte le prix du billet.

Introduit par Marc Papinutti³, le débat sur le financement de la Ligne à Grande Vitesse a **davantage porté sur les partenaires financiers éventuels que sur le coût** du projet lui-même.

André Pamboutzoglou a regretté que RFF ne donne pas de détails supplémentaires, préalable indispensable avant de déterminer si cette charge dépasse ou non les capacités de financement de la Région Limousin : « *Comment, [en effet], se décider sur un projet sans en connaître le coût* » et les modalités de financement ? Michelle Carmouze, vice-Présidente de la Région Poitou-Charentes, a par ailleurs constaté que les collectivités territoriales prenaient autant de risques financiers que les porteurs de projet. Quant aux acteurs économiques présents, ils ont considéré qu'une infrastructure de cette nature était un **investissement à long terme** dont les retombées seront positives.

Michel Leboeuf, directeur du développement Voyageurs France Europe à la SNCF, a, en guise de conclusion, estimé que si la LGV devenait réalité, il s'agira de **partager les risques** des parties prenantes de façon optimale.

¹ Jean-Pierre Orus est responsable des activités voyageurs et fret de Réseau ferré de France.

² Elle comprend le temps d'accès à la gare, l'attente en gare avant le départ du train ou entre deux correspondances et le temps de transport proprement dit.

³ De la Direction Générale de la Mer et des Transports - Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.





Pendant plus de trois mois de débat, la Commission a porté une grande attention à ce que chacun puisse avoir l'occasion de s'exprimer et de poser des questions. Petit tour d'horizon de ses principaux enseignements et premier bilan d'un débat riche et animé.

L'opportunité du projet en débat

Le débat public a permis de soulever la **question de l'opportunité** de la Ligne à Grande Vitesse de façon approfondie. Il est apparu une certaine incompréhension face à la succession des projets qui ont été présentés depuis de nombreuses années. Cependant, la Ligne à Grande Vitesse s'est révélée être la « dernière chance » des territoires concernés, une « occasion historique » de rejoindre le plus rapidement possible Paris et les autres destinations françaises et européennes.

Les associations et organismes porteurs de projets alternatifs ont pris la parole, notamment lors de l'audition publique du 5 octobre dernier, pour dénoncer le projet de barreau qui, selon eux, ne répondait pas « aux objectifs de l'aménagement du territoire », ne permettrait pas de désenclaver la région Limousin et ignorait la région Centre. Les fervents partisans de la Ligne à Grande Vitesse n'ont par ailleurs pas manqué de souligner que **l'axe central ne devait pas être abandonné** par le maître d'ouvrage.

L'idée, véhiculée par une association, d'une LGV Poitiers-Limoges constituant le **premier maillon d'une transversale entre Poitiers et Lyon** a, de plus, été reprise par plusieurs organismes socioprofessionnels.

Les options de passage en question

L'option centrale a souvent été considérée comme l'option la plus rentable. Quelle que soit l'option préférée par les acteurs du débat, tous ont souhaité que **l'environnement soit préservé** en zone urbaine comme en zone rurale. Les thèmes de la préservation des paysages, de la biodiversité et de l'agriculture ont particulièrement intéressé le public (avec une mention particulière pour le bruit, qui a fait l'objet de longs développements).

Afin de **limiter les impacts et le coût des travaux**, des participants ont suggéré de réutiliser au maximum les emprises ferroviaires de la ligne TER existante, voire de coupler ce chantier avec celui d'autres infrastructures, comme la RN 147.

La LGV peut-être, mais des TER d'abord !

Le débat a mis au jour une préoccupation majeure : celle de **préservé des liaisons TER de qualité et de proximité** sans pour autant se dispenser des moyens de déplacements les plus modernes. Cela passe par plus de confort, plus de sécurité, plus de dessertes et plus de fréquences. Des craintes quant à la suppression de certaines gares, notamment creusoises, se sont aussi exprimées.

D'une façon générale, une **bonne irrigation ferroviaire** a été jugée indispensable pour que les territoires concernés profitent d'un éventuel « effet TGV ». De même, une complémentarité entre le ferroviaire et les autres modes de transport a été revendiquée.

Des demandes d'éclaircissement

De nombreuses questions ont porté sur les modalités de financement du projet et sur les partenaires financiers éventuels. Il a été indiqué que le projet de LGV n'avait pas été inscrit au schéma des Lignes à Grande Vitesse à réaliser à l'horizon 2020. Beaucoup se sont interrogés sur le **prix du billet et les critères de tarification** de la SNCF, très sollicitée au cours de ce débat.

Certains intervenants ont également pointé les risques de saturation de l'axe ferroviaire atlantique et de la gare Montparnasse.

LE DÉBAT PUBLIC EN CHIFFRES

Au 11 décembre 2006

3 985 participants
aux réunions publiques

308 avis

102 contributions

1 121 questions posées

1 124 cartes T envoyées
à la Commission

1 412 demandes
de documentation

14 775 connexions sur le site
Internet du débat

257 articles parus depuis
le lancement du débat

