

Bilan

du débat public sur le projet de
Ligne à Grande Vitesse
PARIS / ORLÉANS /
CLERMONT-FERRAND / LYON

du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

Saisie le 17 janvier 2011 par le Président de Réseau Ferré de France (RFF) sur le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon (POCL), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 mars suivant qu'elle organiserait elle-même un débat public et en confierait l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a considéré que ce projet, inscrit à l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, au titre du programme supplémentaire de lignes nouvelles, présente un caractère d'intérêt national et contribue à un aménagement équilibré du territoire ; elle a également jugé que ses enjeux socio-économiques sont importants, tant pour le développement des agglomérations du territoire du Grand Centre que pour le renforcement de la compétitivité des métropoles de Paris et de Lyon et de l'accessibilité à leurs plates-formes aéroportuaires et estimé que ses impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces protégés traversés et des nuisances sonores.

Le même jour, la CNDP a nommé M. Michel Gaillard président de la CPDP ainsi que les membres de cette dernière : Mme Ariette Dubois-Besnard, M. Claude Leroi, Mme Liliane Pautrot, Mme Marie-Françoise Sevrain, M. Jean-Pierre Tiffon et M. Bruno de Tremiolles.

Le 6 avril, donnant acte de la démission de M. Jean-Pierre Tiffon pour convenances personnelles, elle a nommé M. Olivier Klein membre de la CPDP.

Le 6 juillet, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, décidé du calendrier de ce dernier (du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012) et approuvé ses modalités d'organisation.

LE PROJET

Le projet est fondé sur deux piliers indissociables :

- proposer un itinéraire alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon,
- desservir par la grande vitesse le "Grand Centre" de la France.

Un itinéraire alternatif

La ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon accueille actuellement environ 40 millions de voyageurs par an, exerçant une tension constante sur l'exploitation quotidienne de la ligne et des difficultés récurrentes pour assurer la régularité requise. Aujourd'hui, cette dernière est inférieure à 80 % sur la LGV Paris–Lyon, contre près de 88 % sur la LGV Paris-Strasbourg par exemple. On estime qu'une fois mis en service les projets inscrits dans le Grenelle 1, le trafic devrait s'établir à près de 67 millions de voyageurs annuels en 2035, soit une hausse de près de 72 % sur les 25 prochaines années. Cette augmentation devrait induire des difficultés grandissantes en termes d'exploitation et une plus grande fragilité des horaires. C'est pourquoi l'un des premiers objectifs du projet consiste à créer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris–Lyon, avec des temps de parcours au moins équivalents au temps actuel, à savoir 1 h 55 entre Paris et Lyon, en donnant à cette ligne nouvelle des caractéristiques de ligne à grande vitesse.

La desserte du “Grand Centre”

Par ailleurs, ce projet repose sur des enjeux d'aménagement du territoire, celui du Grand Centre de la France. Lors du lancement des études de cette ligne nouvelle, le Gouvernement avait souhaité qu'elle relie Orléans au réseau à grande vitesse et desserve des villes du Grand Centre, assure à terme un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures, et améliore la desserte de Bourges. Au fur et à mesure du travail réalisé avec les acteurs du territoire, quatre fonctionnalités supplémentaires sont venues compléter l'objectif du programme :

- réaliser une connexion avec les plates-formes aéroportuaires de Roissy et d'Orly, et pour une partie des territoires à celle de Lyon (Saint-Exupéry),
- améliorer significativement la liaison ferroviaire entre l'Auvergne et Rhône-Alpes,
- permettre une articulation efficace entre la grande vitesse et le réseau classique des trains TER ainsi qu'avec les autres modes de transport à une échelle régionale,
- assurer la cohérence avec les réseaux de transport en Île-de-France et à Lyon, ainsi qu'avec le projet d'interconnexion sud et sa future gare à Orly¹.

Ce projet concerne un périmètre étendu : cinq régions, seize départements et une population de dix-sept millions d'habitants.

LES HYPOTHÈSES PROPOSÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet, a présenté quatre scénarios² (Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est), retenus lors d'un comité de pilotage³ du 20 octobre 2010, deux variantes et trois options. Les scénarios visent à assurer les liaisons :

- Paris-Orléans-Blois,
- Paris-Bourges-Montluçon,
- Paris-Vierzon-Châteauroux, complétés dans certains scénarios par des liaisons Paris-Bourges-Châteauroux,
- Paris-Vichy-Clermont-Ferrand, avec des arrêts intermédiaires possibles à Bourges, Nevers ou Moulins selon les scénarios,
- Paris-Lyon, par Mâcon ou Roanne.

Les deux variantes (destinées à desservir Mâcon et Roanne) sont communes aux trois scénarios Ouest, Médian et Est. La première rejoint Mâcon puis double la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. La seconde se rapproche de Roanne et continue vers Lyon. Les trois options consistent :

- pour la première, à prévoir une gare nouvelle TGV à Orly, sous l'aéroport ;
- pour la seconde, à assurer la desserte de Saint-Etienne par Roanne, pour éviter des trajets passant par Lyon ;
- pour la dernière, à raccorder directement la ligne POCL à la gare de Lyon-Perrache, donc sans passer par Lyon-Part Dieu dans le centre de la ville.

1. Ce projet a été soumis à débat public du 9 décembre 2010 au 20 mai 2011 (Cf. compte rendu et bilan sur le site Internet <http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org>).

2. Ou “options de passage”, bandes linéaires d'une dizaine de kilomètres de large environ.

3. Ce comité de pilotage, associant l'ensemble des co-financeurs, était présidé par le préfet de la région Auvergne, préfet coordonnateur de la phase d'études préalables au débat public lancées en 2009.

Quel que soit le scénario envisagé, la gare d'Austerlitz est prévue comme gare de départ et d'arrivée à Paris. Elle dispose en effet de réserves de capacités alors qu'en 2025 la gare de Lyon sera saturée.

Le coût des travaux est estimé entre 12,2 et 14 milliards € selon les scénarios et la mise en service interviendrait courant 2025.

POUR LA MAJORITÉ DES INTERVENANTS, LE TGV EST UNE CHANCE POUR LES TERRITOIRES

Pour les Régions et les départements

Ces intervenants se recrutent parmi ceux qui affectent au projet deux vertus cardinales : participer pleinement à l'aménagement du territoire et contribuer au développement économique.

Reprenons ici seulement quelques déclarations particulièrement représentatives de ce point de vue : "Cette LGV est un projet de territoire pour le Massif central. Nos régions traversées par cet ouvrage, c'est un rendez-vous historique au moins comparable à celui de l'arrivée du train il y a un siècle et demi dans nos régions" (un représentant du Président du Conseil régional d'Auvergne) ; "cette LGV est pour nous un outil assez exceptionnel pour la compétitivité de nos entreprises" (le président de l'Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie). Pour la région Auvergne, "la politique nationale d'aménagement du territoire a jusqu'à présent négligé l'accessibilité par la grande vitesse du centre de la France, lui imputant un retard de développement par rapport aux autres territoires desservis", suivie en cela par le président du Conseil général du Puy-de-Dôme qui met le désenclavement de son département en tête des priorités.

Ainsi que chacun, ou presque, l'affirme d'emblée, ce projet est vivement attendu. On y voit une avancée significative, une chance enfin donnée à des régions ou des agglomérations souffrant d'un déficit de liaisons ferroviaires et d'un enclavement souvent dénoncé (la CCI Limoges et Haute-Vienne allant jusqu'à évoquer une "fracture ferroviaire").

Pour les villes et les agglomérations

Pour les villes et les agglomérations, l'arrivée du TGV devrait permettre de favoriser des projets envisagés ou déjà lancés de développement économique et urbain.

Ainsi, à Orléans, la desserte en gare des Aubrais permettrait de donner sa vraie dimension à l'opération de requalification de l'ensemble de l'ancienne zone industrielle dite Dessaux appelée à devenir dans les 20 prochaines années le principal moteur du dynamisme de l'agglomération. A Roanne, l'arrivée du TGV, d'ores et déjà anticipée par le schéma de référence concernant le quartier de la gare, "renforcera l'économie résidentielle roannaise et permettra d'atteindre l'objectif du SCOT⁴ : produire plus de 10 000 logements sur l'agglomération à l'horizon 2030". Pour Bourges, une gare nouvelle, insérée dans le tissu urbain, contribuerait grandement à structurer l'agglomération.

4. SCOT : schéma de cohérence territoriale.

Saint-Étienne Métropole souligne l'apport que le projet apporterait au développement du quartier de Châteaureux à condition que soit choisie la variante roannaise et que soit intégrée dans le projet l'électrification de la ligne Saint-Étienne-Roanne. Pour Lyon, qui juge que Lyon Part-Dieu doit rester la gare majeure de POCL, cette nouvelle liaison ne pouvant qu'aider au développement du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la Part-Dieu, élément du projet urbain. D'après le Conseil général de la Nièvre, l'implantation d'une gare au sud de l'agglomération de Nevers donnerait un coup de pouce au développement d'une zone économique déjà forte (Technopôle de Magny-Cours, Ferme du Marault).

DES POSITIONS DÉFENDUES AU NOM DES INTÉRÊTS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Que le TGV arrive plutôt dans ma gare que dans celle de mes voisins

Mais très rapidement, en réalité dès les premières réunions publiques, de nombreux acteurs de ce débat ont affiché nettement leurs préférences, allant pour certains jusqu'à rejeter telle ou telle option au nom de la défense de leur propre territoire ou les éléments retenus par RFF qui disqualifieraient, selon eux, le scénario qu'ils espèrent⁵. Ce bilan ne peut répertorier l'ensemble de ces prises de position ; contentons-nous d'en citer quelques-unes.

Pour les uns, telle option est inacceptable car laissant l'Auvergne de côté ; pour d'autres on ne peut négliger Orléans et Clermont-Ferrand au profit de villes comme Nevers ou Moulins, mais on se voit immédiatement opposer l'argument selon lequel il serait déraisonnable d'opter pour un scénario laissant de côté la Bourgogne et condamnant Nevers et Moulins dans un cas (ou Orléans⁶ et Blois dans un autre) à vivre dans un "cul-de-sac ferroviaire". Lorsque l'on défend les intérêts de l'Allier, on écarte le scénario Est et on souhaite que les dessertes se fassent par Roanne et non par Mâcon, comme le souhaite la communauté d'agglomération vichyssoise.

A Orléans, on en appelle à la loi de programmation du Grenelle de l'environnement et on exprime une nette préférence pour les hypothèses intéressant les départements du Cher, du Loir-et-Cher et de l'Indre, irriguant Bourges et Châteauroux ; on rejette en conséquence – comme le fait parmi d'autres le président de l'agglomération Orléans Val de Loire – les scénarios Est et Médian qui ne respecteraient pas à la lettre l'esprit du Grenelle et on déclare que "les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont les seuls à répondre aux attentes de l'agglomération orléanaise"⁷, rejoignant en cela les souhaits des Blaisois et la position de l'association départementale des élus communistes et républicains du Cher.

Dans le département de la Loire, on juge que la desserte de Roanne (en gare centrale) est primordiale (la première magistrate ne dit-elle pas : "l'arrivée du TGV, cela fait trois ans que nous nous y préparons. Nous sommes prêts à mener et à gagner cette bataille du rail" ?). Quand on se préoccupe des chances de la Nièvre, on se déclare dans un

5. Cf. par exemple une intervention du maire d'Orléans le 24 novembre.

6. Ce que le maître d'ouvrage réfute avec force, en l'illustrant, à Gien ("RFF ne voudrait plus entendre cet argument à quelques jours de la fin du débat : Orléans n'est pas en cul-de-sac, dans aucun des scénarios").

7. En précisant que la construction et l'utilisation d'un barreau de raccordement amoindrieraient considérablement les potentialités de report sur le fer offertes par la ligne POCL.

premier temps en faveur du tracé médian qui, d'après la CCI régionale de Bourgogne – excluant explicitement le scénario Ouest-Sud – “est celui qui porte le meilleur potentiel de développement économique”⁸, pour faire, en fin de débat, voix commune “avec Moulins et Bourges, le soutien de la Région Bourgogne, de Vichy et Montluçon, d'Orléans et de la Région Centre en faveur du scénario Ouest, avec le souci de faire une place à la Région Auvergne et à Clermont-Ferrand”⁹. Le maire de Nevers précise ainsi : “avec le scénario Ouest, nous avons fait le choix du réalisme”. Ce compromis toutefois n'a pas semblé satisfaire jusqu'à la clôture du débat le sénateur maire de La Charité-sur-Loire s'exprimant au nom des élus du nord du département de la Nièvre, comme son collègue sénateur du Loiret intervenant à Gien ou encore le Comité de Défense des Usagers des Services Publics du Giennois, restant tous trois fidèles au scénario Médian. Les Clermontois, favorables aux variantes Ouest-Sud, partagent de leur côté deux objectifs principaux : d'une part assurer des temps de parcours Clermont–Paris en moins de 2 heures et Clermont–Lyon en 1h 15 - 1h 20, d'autre part conforter le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise, sachant que le Conseil général du Puy-de-Dôme regrette profondément que “quel que soit le tracé retenu, Clermont-Ferrand demeurera la seule métropole régionale à ne pas être directement desservie par une ligne à grande vitesse”¹⁰.

Le débat a donc fait apparaître, dès le début, de fortes divergences entre les territoires. Sans doute, la diversité des scénarios proposés et des hypothèses complémentaires de desserte comme l'aspiration des élus et des milieux professionnels à accueillir le TGV confortent les intervenants dans le sentiment qu'il convient, sans attendre, d'avancer leurs pions au risque d'être oubliés et, pour ce faire, de s'accorder, sans préjudice des opinions politiques, avec d'autres collectivités partageant les mêmes intérêts. En l'occurrence, nulle question pour la majorité des élus, des milieux économiques, des usagers d'invoquer le principe du NIMBY. Bien au contraire. Seuls diverses associations ou les élus “verts” ont fait entendre des points de vue différents.

Nous verrons cependant que le débat a progressivement fait évoluer diverses positions.

Une suspicion à l'égard du maître d'ouvrage

Ces discours s'accompagnent souvent, de la part des défenseurs des options Ouest et Ouest-Sud, d'une mise en cause de la méthodologie utilisée par RFF pour comparer les scénarios qui, selon eux, “conduit à choisir de manière quasi-mécanique les scénarios Est et Médian”, car jugés plus rentables, pensent-ils, par le maître d'ouvrage. Ce que celui-ci réfute à de nombreuses reprises, assurant même qu'il “aurait plutôt avantage à choisir les scénarios Ouest et Ouest-Sud, dans lesquels son apport au financement est moindre” et soulignant n'avoir opéré aucun choix préalable.

Cette suspicion s'exerce aussi, comme le déclare le Président de la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire, vis-à-vis de la méthode de classement des niveaux de sensibilité environnementale.

8. Avis partagé aussi par la société Aéroports de Lyon.

9. Ce que confirme une déclaration commune des présidents des Conseils généraux du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme et de la Nièvre.

10. Et que les usagers soient tenus de “rejoindre la LGV en un point de raccordement qui sera situé hors du département du Puy-de-Dôme, voire même en dehors de l'Auvergne pour les tracés autres que l'Ouest-Sud !”.

Ceci étant, les déclarations de la SNCF publiées le matin même de la réunion de Clermont-Ferrand, révélant que le choix de l'entreprise se porte sur le tracé Médián, rejeté par les principaux élus des régions Centre et Auvergne, n'ont pu que renforcer les soupçons de certains, qui y voient en outre une provocation.

Il semble que RFF rencontre quelque difficulté à faire passer l'une des idées sur laquelle repose un tel projet, à savoir qu'il ne suffit pas de privilégier exclusivement la proximité géographique mais qu'il convient aussi de tenir compte des arrêts et du temps de déplacement. Pour le maître d'ouvrage, en effet, l'essentiel n'est pas "par où la ligne va passer, mais ce qu'elle apporterait en termes de temps de parcours et de dessertes" et, à cet égard, "pour beaucoup des treize villes concernées par le projet"¹¹, "les résultats sont très comparables dans les quatre scénarios". Et d'expliquer que, dans le cadre de ce projet, "ce n'est pas l'utilisateur qui change de train, c'est le train qui change de réseau".

DES ÉLUS LOCAUX CONSCIENTS DU RISQUE DE DIVISION

Mais l'affichage d'une concurrence exacerbée entre territoires s'avère-t-il de bonne augure pour l'avenir du projet ? Nombre d'interlocuteurs prennent rapidement conscience qu'une telle bataille de tranchées pourrait s'avérer hautement préjudiciable pour tous. Le maire de Vichy, par exemple, pose la question : "Que se passe-t-il si, au bout du débat public, dans quelques semaines, les positions des uns et des autres continuent à être contrastées, voire antagonistes ?" pour répondre dans la foulée : "Il se passe que l'État et RFF vont nous dire deux choses : au minimum, le moins grave, c'est : puisque vous ne pouvez pas vous mettre d'accord, nous allons décider à votre place et nous prendrons nos critères et pas les vôtres. Le plus grave est de nous dire : si vous n'êtes pas capables de vous mettre d'accord, vous repasserez la prochaine fois. Étant donné le nombre de régions qui attendent des lignes à grande vitesse, il n'y aura pas de prochaine fois."

Même écho du côté de divers autres élus qui affirment par exemple : "Il faut trouver un mode d'union. Pour trouver l'union, il ne faut pas arriver en disant : moi, c'est mon tracé, tous les autres, je n'en veux pas. Sinon, c'est impossible" (le maire de Moulins) ; "attention de ne pas tomber dans le piège où il n'y aurait pas d'accord et de consensus à la fin du débat public. Je peux vous dire que rien ne se fera dans ce cas-là" (le sénateur du Cher, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne).

Ce n'est pas la première fois que s'exprime en débat public ce souci des élus locaux de présenter face au maître d'ouvrage ou à l'État un front commun plutôt que d'exercer une pression en ordre dispersé. Ce fut le cas à propos des projets de TGV Roissy-Picardie¹² et d'amélioration des transports publics en Île-de-France ; c'est aussi le cas indéniablement lorsque l'on débat de la ligne nouvelle Paris- Normandie¹³.

Néanmoins, prenant conscience que l'expression des divergences risque de faire passer au second plan l'engouement qu'ils expriment en faveur du projet, les élus ont pour certains

11. Évidemment, aucune ligne à grande vitesse ne pourrait passer successivement dans ces 13 villes. L'idée de POCL, comme le souligne souvent RFF, est d'avoir une ligne à grande vitesse "au milieu de ces territoires" et des TGV utilisant à la fois la ligne nouvelle et le réseau existant pour aller desservir ces villes.

12. Le Président du Conseil régional de Picardie avait souligné que s'il y a "dualité des projets", ceci ne doit en aucune manière se traduire par un "duel des projets".

13. Le projet LNPN a fait l'objet d'un débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

changé de point de vue, pour d'autres accepté de défendre une cause qu'ils ne partageaient pas tous initialement. Ainsi, la région Auvergne et l'agglomération clermontoise qui ont défendu dans un premier temps le projet Ouest-Sud, ont-elles vu poindre en fin de débat "des solutions qui sont une sorte de synthèse – la cinquième solution en fait – entre Ouest et Ouest-Sud". C'est, me semble-t-il, l'un des apports décisifs de ce débat.

Tout le monde n'applaudit pas la grande vitesse

A l'image d'interventions entendues de plus en plus souvent lors d'autres débats "ferroviaires", diverses prises de parole visent à l'expression d'une certaine retenue, voire d'une opposition, vis-à-vis des projets de nouvelles voies ferrées à grande vitesse¹⁴.

A divers moments, le débat n'est plus exclusivement celui d'une éventuelle ligne ferroviaire, il devient celui d'un choix de société. La "sacralisation de la minute gagnée" ne manque pas d'interroger. Pour le porte-parole d'Europe-Ecologie Les Verts Auvergne, ces projets, "tels qu'on les présente, sont tout à fait dans le consensus actuel du credo dans la croissance" et il conviendrait plutôt d'aller vers une société "du mieux avoir, de la qualité et pas du toujours plus et du toujours plus vite"¹⁵. Ce que complète un intervenant à Vichy, pour lequel il ne s'agit plus aujourd'hui de faire Paris-Lyon-Marseille, mais de réfléchir comment relier entre elles les villes moyennes ou les capitales régionales, comment assurer une synergie entre le réseau classique et les lignes à grande vitesse.

Dans leur cahier d'acteur, les élus Europe Ecologie-Les Verts des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne, du Centre et du Limousin soutiennent en outre que l'arrivée d'une desserte TGV sur une ligne diminue automatiquement l'offre TER et Intercités et qu'il est à craindre que soit renforcée la dualisation des réseaux ferroviaires : "d'un côté un réseau grande vitesse rapide, moderne, cher, reliant un petit nombre de gares ; de l'autre un réseau classique plus abordable mais de plus en plus dégradé".

Ce type de réactions, que l'on entend de plus en plus souvent, semble progressivement porter ses fruits. Il conduit par exemple RFF à insister de manière récurrente sur les efforts consacrés aux "trains de la vie quotidienne". Par ailleurs, ces mêmes interrogations, critiques ou suggestions, exprimées lors des récentes Assises du ferroviaire, ont incité la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement à souhaiter, dans son discours de clôture, "un dialogue sur l'articulation des services entre TGV, TET et TER pour repenser les offres de mobilité".

Ce qui conduit certains à souhaiter plutôt l'amélioration de l'existant

Associations - notamment d'usagers - et élus écologistes prônent fréquemment, au détriment de la grande vitesse, la sauvegarde et la modernisation du réseau existant¹⁶, la réouverture des lignes inexploitées et souhaitent assez régulièrement que soit incluse

14. A ce sujet, cf. notamment les cahiers d'acteur des associations "Fédération Allier Nature" et "Loire Vivante Nièvre Allier Cher".

15. "La grande vitesse qui ne fait gagner que 10 à 30 minutes en moyenne pour se rendre à Paris, est-ce là la vision d'une société durable ?" demande Europe Ecologie Les Verts de la Nièvre. Pour un membre de Limousin Nature Environnement, le TGV est "ringard" (contribution en date du 3 octobre) et pour le Groupe Europe Ecologie Les Verts du Conseil régional d'Auvergne "l'enjeu essentiel en matière de transport ferroviaire réside dans les déplacements de la vie quotidienne".

16. N'en donnons qu'un exemple, parmi de nombreux autres : une association d'usagers pour l'amélioration de la desserte ferroviaire Blois-Paris fait entendre sa préoccupation d'une modernisation prioritaire du service ferroviaire actuel "avant 2025".

dans le projet une réflexion à une échelle plus large incluant d'autres itinéraires tels l'axe est-ouest (on a souvent évoqué le projet Transline) mais aussi les liaisons Poitiers-Limoges (que certains à Déols qualifient cependant d'"inutile", voire d'"inepte"), Lyon-Nantes, Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT).

Pour eux, le TGV n'est pas une bonne solution pour répondre aux besoins d'aujourd'hui qui appellent des solutions alternatives plus acceptables d'un point de vue environnemental et à un coût financier moindre que la construction de nouvelles lignes.

Se référant par exemple à une hypothèse de réutilisation des réseaux existants vers Orléans d'une part et Clermont-Ferrand d'autre part et de doublement au moins partiel de la LGV existante vers Lyon, RFF, qui a étudié cette hypothèse alternative et rendu publique l'étude correspondante, constate que "même en mobilisant 7 milliards €, on n'atteint aucun des objectifs du projet fixés sur Paris-Lyon, sur Paris-Orléans ou sur Paris-Clermont". En outre, le maître d'ouvrage précise que les investissements sur le réseau existant prévus dans le projet POCL se situent entre 400 et 500 millions €.

LE PROBLÈME CRUCIAL DU FINANCEMENT

Ce problème n'échappe évidemment à personne, maître d'ouvrage, élus, milieu économique ou associatif, grand public. Le coût du projet ne laisse personne insensible et donne lieu à de vifs échanges.

Cette question est évidemment évoquée par les contempteurs du projet. Pour les élus Europe Ecologie Les Verts des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne, du Centre et du Limousin, "le sujet du financement est certainement le talon d'Achille du projet de nouvelle LGV entre Paris et Lyon. Où va-t-on trouver les 14 milliards € aujourd'hui annoncés et qui seraient sans doute largement dépassés ?". Le contexte actuel s'y prête-t-il ? "Non", répond une partie de l'assistance. Qu'il s'agisse de la situation des crédits publics, de l'endettement de RFF, des difficultés rencontrées par les collectivités territoriales sans parler de celles que connaissent les usagers (qui seront appelés à participer au financement du projet par le biais du prix du billet), autant d'obstacles susceptibles, selon de nombreux intervenants, de rendre peu aisé le bouclage du financement de POCL¹⁷. D'autant plus que la contribution de RFF, comme il l'a lui-même précisé¹⁸, se situerait entre 1,8 à 3,6 milliards €, laissant entre 9,5 et 12,2 milliards à la charge des autres contributeurs, Etat et collectivités locales.

Si ces difficultés sont ainsi invoquées pour disqualifier le projet en tant que tel¹⁹, elles le sont également pour jeter le discrédit sur un ou des scénarios particuliers. Certains en effet brandissent la menace de ne pas participer au financement du projet au cas où la solution retenue les tiendrait à l'écart de ses bénéfices²⁰. Menace réelle ? Simple pression sur le maître d'ouvrage en vue d'éventuelles compensations ?

17. Cf. par exemple à ce sujet le cahier d'acteur du Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes pour lequel "le projet n'aura de chance d'aboutir qu'en limitant les crédits publics à mobiliser".

18. 1,8 milliard € pour le scénario Ouest-sud ; 2,0 (variante Mâcon) ou 2,2 milliards (variante Roanne) pour l'hypothèse Ouest ; 3,2 (option Mâcon) ou 3,3 (variante Roanne) pour le scénario Médian et 3,4 (Mâcon) ou 3,6 milliards (option Roanne) pour le scénario Est.

19. "Au regard des limites financières actuelles et alors que l'on entend parfois ceux-là mêmes qui réclament à grands cris de nouveaux équipements déplorer que la France vive au-dessus de ses moyens, est-il si opportun de continuer à prolonger des lignes TGV, ou en créer de nouvelles comme c'est ici le cas ?" (Cahier d'acteur de l'association Nature Centre).

20. Par exemple, au cas où le scénario Ouest-Sud devrait être retenu, la ville de Nevers, associée à la région Bourgogne, annonce qu'elle ne participerait pas au financement de la LGV.

Devant l'importance des sommes à la charge des collectivités locales, certains élus considèrent qu'ils ne doivent participer qu'au "surcoût marginal" entraîné par le passage dans leur territoire d'une ligne qui en tout état de cause doit être réalisée pour désaturer la ligne actuelle Paris-Lyon. Il est par ailleurs proposé de surseoir au projet Poitiers-Limoges et d'affecter à POCL les financements qui lui étaient consacrés, ce que RFF ne saurait faire, le projet étant inscrit dans la loi.

LA DIFFICILE QUESTION DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Pour le Conseil général de l'Essonne, département francilien directement concerné par le projet, il est "hors de question" de considérer l'Essonne comme un simple territoire de passage et de ne pas y prévoir l'implantation d'une gare", condition qui "commande l'acceptabilité du projet POCL par le département".

Par ailleurs, le TGV ne devrait ni obérer le développement de la ligne C du RER (le président de l'association des élus de cette ligne regrette que l'Essonne soit l'oubliée du Grand Paris Express et la ville d'Ivry-sur-Seine s'inquiète des éventuelles incidences sur ses projets urbains) ni porter atteinte à l'environnement. Le cahier d'acteur de l'association "Circule" est révélateur des attentes des usagers de cette ligne.

Sur le premier point, RFF assure que les deux voies de POCL entraîneraient une libération de capacité au bénéfice des RER C et D. Avec ces deux voies nouvelles, tous les services (RER, TGV) tels qu'ils sont identifiés à ce stade seraient possibles et RFF confirme que les études sur le RER C pouvaient converger avec celles de POCL et permettre d'envisager l'interopérabilité entre ces deux infrastructures. Le maître d'ouvrage en profite pour faire état des efforts qu'il consent à des fins de renouvellement sur les deux lignes C et D et des montants prévus par l'accord signé entre l'État et la Région sur le Grand Paris Express et par le contrat particulier État-Région.

Sur le second point, celui de l'environnement, qui concerne entre autres le Parc naturel du Gâtinais français - dont le président affirme "on ne va pas se laisser abattre et mourir pour un TGV"²¹- ainsi que des zones Natura 2000, des sites classés²² ou encore la Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais, les problèmes ne sont pas moins ardues. Le cahier d'acteur de l'INRA procède à un tour d'horizon complet des risques que le projet pourrait faire peser sur la ceinture verte de l'Île-de-France.

Au regard de l'ensemble des éléments à retenir, RFF se trouvera sans doute devant des choix difficiles : s'écarter plus à l'ouest que ce qu'il a initialement imaginé en tenant compte des éclairages apportés par les études complémentaires sur un passage à l'ouest d'Étampes ou en s'appuyant sur le réseau existant dans l'Essonne ; décider d'un raccordement au sud de Brétigny (hypothèse en cours d'étude) afin de permettre de bonnes connexions avec le réseau classique ou opter pour Juvisy ? Passer en surface pour répondre par exemple aux vœux d'habitants qui attendent ainsi de bénéficier de protections phoniques globales ou en souterrain afin d'exaucer le vœu du président de la communauté d'agglomération du Val d'Orge de ne pas créer de nouvelles grandes tranchées dans le sud de l'Île-de-France ?

21. Le syndicat mixte de ce Parc naturel s'oppose à ce projet, dans son état actuel, et demande à ce que soit étudiée une solution empruntant l'itinéraire du RER C.

22. Tels que les vallées de l'Essonne, de l'École ou de la Juine.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage pourrait utilement justifier son choix en le situant au regard d'une part des autres projets déjà débattus (comme le Grand Paris Express ou l'interconnexion sud des LGV) ou faisant l'objet de concertations (comme l'aménagement de l'itinéraire Massy-Valenton, pour laquelle la CNDP a nommé un garant), d'autre part des autres moyens de transport collectifs, en particulier les RER. En d'autres termes, mettre en évidence qu'il n'est pas hors de portée de mutualiser plusieurs niveaux de mobilité comme le mentionne le cahier d'acteur de la Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine, ainsi qu'afficher et justifier son choix quant à la création et à l'implantation d'une gare.

UNE FORTE MOBILISATION DES ÉLUS...

La participation aux diverses réunions publiques le prouve : les responsables locaux ont su mobiliser. Cette mobilisation a été particulièrement importante (2 600 personnes se sont retrouvées à Montluçon, 2 100 à Nevers), sans doute facilitée par l'engagement total des élus dans le débat public. Si une telle affluence n'a pas été constatée ailleurs, il n'en reste pas moins qu'une présence moyenne de 520 personnes par réunion excède largement celle ce que l'on peut constater lors d'autres débats. Si la CNDP ne peut que s'en féliciter, elle considère toutefois que la cascade de délibérations communales, souvent identiques, parvenues à la CPDP semble s'apparenter davantage à une opération de lobbying. Il convient de noter que nombre d'élus se sont déplacés d'une réunion à l'autre, d'un territoire à un autre.

... MAIS UNE ARGUMENTATION INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉE

Si les "institutionnels" ont donc activement participé et su mobiliser, il n'en demeure pas moins que l'on peut émettre un regret : leur présence s'est, semble-t-il, davantage apparentée à l'exercice d'une pression sur RFF qu'à l'expression d'arguments précis susceptibles de faire évoluer le projet du maître d'ouvrage. La CNDP a l'occasion de le souligner souvent : un débat public n'est ni un sondage, ni un référendum, ce que l'on semble avoir oublié en pensant mieux convaincre en faisant masse.

Agiter le spectre du désenclavement, espérer que soit renforcée l'attractivité de tel ou tel territoire, regretter que l'on soit "oublié", affirmer que l'on occupe une situation stratégique, camper sur le respect d'un temps de transport²³ ou dévaloriser les souhaits exprimés par des collectivités voisines assimilées à des concurrents, est-ce suffisant pour éclairer et influencer la décision du maître d'ouvrage ? La place relativement restreinte laissée en réunions publiques aux interventions de particuliers peut avoir en outre sensiblement appauvri les enseignements que RFF est susceptible de tirer du débat, notamment quant au poids relatif à affecter aux différents critères commandant la décision qu'il sera amené à rendre publique dans les trois mois. La CPDP le relève bien lors de la réunion de Clermont-Ferrand lorsqu'elle regrette qu'aucun intervenant n'explique, au-delà du choix de scénario, ce que les territoires du "Grand Centre" comptent faire pour préparer l'aménagement du territoire. Le risque n'est-il pas que le choix s'opère, s'il est décidé de donner suite au projet, davantage en fonction des intérêts du maître d'ouvrage puisque ne lui aura été présenté aucun argument de poids susceptible de l'inciter à amender ses propositions initiales ?

23. Par exemple, le Conseil général de l'Allier, pour lequel la variante "Roanne" doit être retenue, demande "des allers-retours vers et depuis Paris et Lyon dans la demi-journée pour Vichy, Moulins et Montluçon" et des temps de parcours effectifs de l'ordre d'1h45 vers Paris et 1h15 vers Lyon (2h pour Montluçon).

DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES LARGEMENT ET VIVEMENT EXPRIMÉES

Le maître d'ouvrage ne cache pas que les conséquences environnementales seront importantes, quelle que soit l'option retenue : impacts liés à l'emprise, notamment sur des espaces urbanisés, acoustiques et vibratoires dus au passage des trains, visuels par la proximité de la ligne ; obstacles aux déplacements – en particulier des exploitants agricoles – et impacts sur l'outil économique industriel et commercial ; étalement urbain autour des gares nouvelles... Par exemple, dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, on se heurte à l'agglomération d'Orléans, à la traversée du Val de Loire et à celle de la Sologne principalement. Autre exemple, dans le cas de la variante "Mâcon", se pose le problème des Marais de la Dombes, au nord de Lyon.

Même si certains considèrent le TGV comme le "champion des déplacements faiblement émetteur de CO₂ et de carbone"²⁴ ou "le plus bel exemple de réconciliation de l'économie et de l'écologie", les associations de défense de l'environnement, les élus d'Europe Ecologie Les Verts comme divers particuliers ont dénoncé, souvent en détail, les impacts du projet : emprise de 25 mètres en moyenne contre 13 en double voie classique, terrassements importants, traversée de zones sensibles, franchissement de cours d'eau... Selon les scénarios, on s'inquiète pour la Sologne (plus grande zone Natura 2000 de France) , la réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais, les forêts de Tronçais, d'Orléans et de Grosbois, la réserve naturelle de Saint-Mesmin, le Bocage Bourbonnais, le vignoble de Saint-Pourçain, le vignoble du beaujolais, ceux de Sancerre et de Menetou-Salon...

Mais ils ne sont pas les seuls à évoquer ces questions. Rares sont les intervenants à ne pas y faire référence. Pour nombre d'entre eux, cette préoccupation se situe en tête des objectifs qui doivent guider le choix ultime du maître d'ouvrage. Certains, même en affichant leur préférence pour un scénario, conditionnent sa réalisation à une attention majeure portée à l'environnement²⁵. D'autres en font un argument pour étayer leur choix ; d'autres encore condamnent telle ou telle hypothèse au nom de cette priorité²⁶. On entend aussi, comme souvent lors des débats publics, le refus d'une accumulation excessive d'infrastructures. Le président du Pays de Beauce souligne par exemple que leur multiplication²⁷, créant un effet de coupure, présente à terme un risque pour la qualité de l'agriculture, des paysages et de l'environnement.

La réunion consacrée à ce thème le 14 décembre à Bourges est d'ailleurs la plus mouvementée. L'ensemble des spécialistes invités à prendre la parole, relayé par la salle, souligne à nouveau les perturbations liées à une infrastructure ferroviaire (modification des milieux, effet barrière, perturbations et pollutions, artificialisation des

24. Cahier d'acteur de la Fédération régionale des travaux publics d'Auvergne.

25. Par exemple : "Nous privilégions les scénarios qui passent par l'Ouest ou le Sud, à la condition absolue que l'impact environnemental soit réellement traité dans l'ensemble de ces infrastructures" (une conseillère régionale Rhône-Alpes, élue référente pour la LGV POCL) ; "Notre choix ira vers un tracé qui soit exigeant sur la prise en compte des nouveaux enjeux environnementaux" (Le président du Conseil général de la Nièvre).

26. "Si ce projet POCL repose sur les trois piliers du développement durable, économique, sociétal et environnemental, notre association est farouchement opposée à la variante Mâcon, mais favorable aux scénarios variante Roanne" (cahier d'acteur de l'association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny).

27. "L'A10, la RN20, la RN154, la LGV Atlantique, l'A11, la nationale 10, la ligne classique Paris-Bordeaux et Paris-Orléans, les lignes de fret, bientôt le TER entre Chartres et Orléans".

sols, effet sur les exploitations agricoles, nuisances sonores, demande exponentielle d'énergie, segmentation du territoire, destruction d'habitats et de milieux naturels,...). C'est à cette occasion que le projet est le plus vivement remis en cause.

Le maître d'ouvrage est bien conscient que chaque scénario se heurtera à des zones sensibles. RFF a procédé, en interrogeant les organismes compétents sur chaque thématique, à un diagnostic recensant tous les enjeux environnementaux et jugé, sur la base de ce dernier, que deux hypothèses sont sensiblement plus pénalisantes sur le milieu humain d'une part, en particulier les scénarios Ouest-Sud et Ouest, en raison du passage dans la zone très dense d'Orléans et dans le site du Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'humanité et sur le milieu naturel d'autre part avec la traversée du massif de la Sologne. Mais au stade du débat, en l'absence de tracé plus précis, le maître d'ouvrage ne peut affirmer avec certitude quels seraient les impacts engendrés par son projet. En tout état de cause, il s'efforcera d'éviter ces zones, de réduire les impacts et, si nécessaire, d'adopter des mesures compensatoires. Ce qui incite le vice-président de Nature Centre à donner le conseil suivant : "Avant de s'enthousiasmer, il faut aussi voir les inconvénients, non seulement financiers, socioéconomiques, mais également les inconvénients environnementaux".

Un monde agricole soucieux et plutôt opposé au projet

Le maître d'ouvrage détaille les études préalables réalisées dans ce domaine, d'autant plus importantes que l'agriculture est présente sur environ 80 % du territoire concerné. Et de relever, entre autres, parmi les effets du projet, la consommation d'espaces agricoles et forestiers (10 hectares par km), les conséquences sur les exploitations forestières, l'éventuelle désorganisation de certains équipements (systèmes de drainage, d'irrigation...), les obstacles aux déplacements, les risques de perturbation des sols liés aux remblais ou déblais, la création d'effets de lisière... sans omettre les perturbations pendant la phase travaux.

L'Assemblée permanente des chambres d'Agriculture, tout en souscrivant aux objectifs mis en avant dans le projet, regrette que la profession agricole et forestière ait été très peu sollicitée au stade des études de projets. On demande, et toutes les chambres d'agriculture se retrouvent sur ces objectifs, que soit préservé le foncier agricole en limitant les prélèvements qui peuvent l'affecter. La profession agricole francilienne, exigeant des études complémentaires afin que le maître d'ouvrage privilégie une solution souterraine (au moins jusqu'à Angerville) ou à défaut couplée avec les infrastructures linéaires existantes²⁸, dénonce au surplus des "effets pervers bien au-delà des simples emprises foncières". C'est pourquoi ce secteur souhaite des échanges réguliers avec RFF le plus rapidement possible afin, notamment d'identifier les enjeux agricoles des régions traversées en tenant compte non seulement de la qualité agronomique des sols mais aussi de leur potentiel économique et d'identifier des zones à reconquérir en vue de reconstituer la surface agricole utile consommée par l'emprise.

Comme dans le débat consacré au projet de nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie, pointe l'inquiétude dans le monde agricole d'être victime d'une "double peine", des

28. Dans une hypothèse contraire, ce serait " un non catégorique" de la Chambre d'Agriculture d'Île-de-France.

29. De surcroît, soulignant en particulier que les compensations habituellement proposées par RFF ne seront pas à la hauteur de l'impact sur l'agriculture francilienne, le secrétaire de la Chambre interdépartementale d'Agriculture d'Île-de-France s'oppose "très vivement" au projet.

compensations environnementales entraînant de nouvelles consommations foncières qui viennent s'ajouter aux "dégâts collatéraux" de la construction du projet. N'entend-on pas à Gien, sous les applaudissements de l'assistance, que "l'écologie, c'est bien, mais l'agriculture c'est encore mieux" ? Tension croissante entre agriculteurs et défenseurs de l'environnement ?²⁹ La mise en œuvre de ces compensations sur les terrains les moins productifs pourrait-elle répondre à ces inquiétudes ?

GARES NOUVELLES OU GARES EXISTANTES ?

Comme pour tout débat de liaison ferroviaire, la question des gares est largement évoquée³⁰. Selon les scénarios présentés par RFF, la desserte des villes concernées est assurée en gare existante. Ceci étant, dans certains cas, des gares nouvelles ont été envisagées (à l'intersection avec des lignes existantes) pour permettre l'interconnexion avec les TER. Dans le scénario Ouest-Sud figurent trois gares nouvelles : à Bourges, Moulins / Vichy et Roanne. Dans le scénario Ouest, trois gares sont également envisagées : Bourges, Nevers et Roanne. Les scénarios Médian et Est proposent quant à eux deux nouvelles gares : Nevers et Roanne. A leur sujet, le maître d'ouvrage précise que ce sont des hypothèses présentées au débat et qu'il reste ouvert à toute suggestion dont il serait discuté à l'occasion des études et concertations ultérieures au débat.

Faut-il opter pour des gares nouvelles ("dévoreuses" de terres agricoles comme on l'entend dire à Saint-Étienne) au risque, comme le souligne France Nature Environnement, d'en dresser à terme un bilan très contrasté, d'en faire des gares "betteraves" comme le craignent divers intervenants car "cela ne marche pas" ? On souhaite plutôt que perdurent les gares en centre ville (pour le milieu agricole, par exemple, "chaque fois que cela est possible, il serait nécessaire de privilégier l'intégration de nouvelles gares au tissu urbain déjà existant") et, comme le mentionne le maire de Roanne, que "la gare centrale soit renforcée dans son double rôle de pôle d'échanges et de polarité de renouvellement urbain". Sans être aussi critique, un représentant de la SNCF, souhaitant que dans tous les cas les gares qui sont au centre des villes continuent à être desservies, ne s'oppose pas à la création de nouvelles gares à condition qu'elles apportent "quelque chose de plus".

La question se pose de savoir si l'équation TGV=développement se vérifie à tout coup, d'autant plus qu'à l'image du Collectif "Stop LGV POCL", on déplore que "depuis le début du débat public, personne n'a pu nous expliquer concrètement quelle était la corrélation entre la grande vitesse et le développement économique". Même aux yeux du maître d'ouvrage, la question mérite intérêt puisque, reconnaît-il, "il ne s'est absolument rien passé autour de certaines gares nouvelles", comme celle de Vendôme alors que "cela a beaucoup mieux marché" dans d'autres cas, comme au Mans, avec une gare mieux insérée dans le tissu urbain.

Des souhaits multiples

Bien que les scénarios proposés au débat offrent déjà un large éventail de possibilités, l'assistance a présenté, tout au long du débat, de multiples demandes complémentaires³¹. Contentons-nous ici, sans ordre d'importance, d'en citer quelques-unes : l'électrification et l'aménagement de la ligne Roanne-St Etienne ; en Essonne,

30. Cf. par exemple les débats concernant Arc Express et le réseau de transport public du Grand Paris.

31. Qui ne présentent pas toutes le même degré d'importance ou d'urgence.

une gare à Juvisy-sur-Orge pour certains, à Brétigny pour d'autres ; l'implantation de la gare au sud de l'agglomération de Nevers ; le décrochement de la LGV à Gien pour desservir Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, La-Charité-sur-Loire via la ligne existante ; la recherche d'une solution prenant en compte l'ensemble des territoires desservis par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)³² ; un raccordement au plus près d'Issoudun pour desservir Châteauroux ; l'électrification de la ligne Montluçon-Bourges ; la résorption, avant la mise en service de POCL, du goulet d'étranglement que représente le nœud ferroviaire lyonnais...

RFF entend bien, semble-t-il, les nombreuses demandes exprimées pendant le débat et assure qu'il les fera remonter à son autorité de tutelle. Ses représentants précisent que "les scénarios peuvent évoluer" et qu'il est prêt à travailler sur des améliorations ou des variantes. Mais, ajoute-t-il, certaines d'entre elles ont des fonctions et des calendriers différents de ceux de POCL ; tel est le cas en ce qui concerne, entre autres, la liaison fréquemment évoquée entre Poitiers et Limoges ou le barreau est-ouest³³, évoqué dans l'avant-projet consolidé du SNIT, qui n'est pas encore défini. Il enregistre aussi évidemment les positions divergentes exprimées au sujet des scénarios présentés et l'incompatibilité des préférences avouées par les différents territoires.

Il semble cependant que tout le monde s'accorde à souhaiter que le projet favorise le fret, et notamment le fret express. L'audition de spécialistes et de professionnels organisée le 13 décembre à Lyon l'illustre parfaitement, bien qu'il ne soit pas imaginable, selon le maître d'ouvrage, de définir les conditions économiques dans lesquelles, aux alentours de 2025, il pourrait être opéré du fret sur les sillons libérés. De même, la réunion thématique "La LGV POCL et les transports régionaux" a confirmé l'intérêt de tous les intervenants pour de plus amples connexions des TER avec les TGV de la ligne POCL.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

Un débat exemplaire

Exemplaire, ce débat l'est à plusieurs titres. En premier lieu, il a suscité une participation à la hauteur des attentes des régions traversées. Plus de 14 000 personnes aux réunions publiques, 220 cahiers d'acteur produits et 1 200 avis ou contributions reçus par courrier ou déposés sur le site ; on comptabilise plus de 80 000 connexions au site du débat (460 000 pages ont été lues), et 500 questions posées électroniquement. Évoquer cette forte mobilisation du public conduit aussi à souligner la place et le rôle importants de la presse puisque près de 1 100 articles et émissions ont été consacrés au débat public.

En second lieu, il se caractérise par la courtoisie dont ont fait preuve tous les participants, par l'extrême diversité des sujets abordés, l'implication de tous les acteurs concernés. Je tiens également à souligner la disponibilité, la capacité d'écoute et l'excellente connaissance de leur dossier - aux ramifications fort complexes - dont ont fait

32. Dont on demande à de multiples reprises la prise en compte dans la création de la LGV POCL (Cf. par exemple la position de la Communauté d'Agglomération Castelroussine).

33. Le projet "Transline" auquel se réfèrent de nombreux participants.

preuve les représentants du maître d’ouvrage. Suite aux diverses demandes émanant de l’assistance (suscitées par la complexité technique du projet, sa taille, son articulation avec le réseau existant) , treize études supplémentaires ont été diligentées par RFF, mises en ligne sur le site et sont venues au fil des jours enrichir la réflexion.

Il a également permis qu’évoluent certaines positions que l’on aurait pu penser figées au début des échanges, conséquence de la ferme volonté des élus locaux de ne pas handicaper les chances de voir ce projet entrer dans les faits, même si subsistent entre les collectivités territoriales (et parfois au sein d’un même département) des divergences inévitables dont le débat a permis l’expression.

Enfin, s’il a pu se dérouler à la satisfaction de tous semble-t-il, force est de reconnaître ici la patte de la commission particulière, de son président, de son secrétariat général et de l’ensemble des prestataires sollicités.

Des pistes pour éclairer le choix du maître d’ouvrage de donner suite ou non au projet

Même si, en réunion de clôture, RFF émet des “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”, le débat a fait émerger des éléments propres à guider le maître d’ouvrage dans ses réflexions à venir. Il apparaît que le scénario “ouest” proposés par RFF constituerait aux yeux de la majorité des participants la meilleure réponse à la volonté d’aménager le territoire.

Concernant les autres points notables sur lesquels se rassemblent peu ou prou les acteurs jugeant ce projet opportun, citons en particulier : le passage de la ligne par Roanne plutôt que par Macon, la nécessité de désaturer les lignes du sud francilien, de coordonner les études POCL et RER C et d’assurer des connexions avec les aéroports d’Orly et Saint-Exupéry, la modernisation “rapide” des lignes classiques intégrées au projet POCL, l’impérative attention à porter aux effets sur l’environnement et les espaces agricoles.

Mais ces enseignements ne sont pas les seuls à devoir éclairer la démarche à venir de RFF auquel on a demandé, par exemple :

- de répondre aux inquiétudes quant à l’arrivée de POCL dans un nœud ferroviaire lyonnais compliqué et saturé, d’améliorer le réseau existant, de contribuer à la mise en œuvre de mesures compensatoires moins pénalisantes pour le monde agricole, de peser les avantages et inconvénients de créer des gares nouvelles (sans oublier d’en cerner les fonctionnalités attendues) ou de se reposer sur les gares existantes ;
- de développer une approche “socioéconomique” plus complète ;
- d’apporter de nombreuses clarifications sur les sillons libérés pour le fret du côté des professionnels, sur la protection de l’environnement de la part du milieu associatif et des élus, sur les temps de parcours et les conditions de déplacement évoqués par les usagers (notamment en Île-de-France où se pose avec acuité la question du tracé).

Ces éléments, venant s'ajouter aux enseignements tirés des treize études réalisées en cours de débat font penser au maître d'ouvrage qu'aucun des scénarios présentés au débat ne répond à l'ensemble de ces enjeux et que RFF, comme le dit en réunion de clôture le directeur du projet, se penchera probablement sur un nouveau scénario sur la base des fonctionnalités attendues d'un tel projet. Une telle décision satisfèrait-elle les tenants du scénario Ouest auquel se sont ralliés de nombreux élus ?

La concertation post-débat

Au regard de l'ensemble de ces enseignements, la concertation post-débat s'annonce ainsi déterminante. RFF a présenté les modalités qu'il proposerait à tous les acteurs concernés et les objectifs qu'il pense devoir être fixés à ce travail. Le maître d'ouvrage a annoncé qu'il se retournerait vers la Commission nationale du débat public afin qu'une personnalité indépendante soit nommée pour garantir le bon déroulement de cette concertation.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES,
Président de la Commission
nationale du débat public

A handwritten signature in blue ink that reads "Deslandes".

cndp
Commission nationale
du débat public

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr