

23^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL **Mardi 17 janvier 2011, à Nevers (Nièvre)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.

La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 23^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le thème « *La LGV POCL et les transports régionaux* », a duré 3h10 et a réuni 450 personnes à Nevers, le mardi 17 janvier.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1.** La réunion thématique consacrée aux Services régionaux à grande vitesse (SR GV) et aux complémentarités TGV/TER est l'occasion pour **la ville de Nevers de mettre en avant ses efforts en faveur d'un consensus politique (porté par Bourges, Moulins et Nevers), qui s'appuierait sur le scénario Ouest, consensus qu'auraient rejoint la Région Centre et la ville d'Orléans.** Cette initiative ne semble pas recueillir l'assentiment de tous les Nivernais, puisque nombre d'entre eux misaient plutôt jusqu'alors sur le scénario Médian et disent leur « déception ».
- 2. Un second accord** est annoncé au cours de la soirée : celui **des présidents des conseils généraux de l'Allier, du Cher, de la Nièvre et du Puy-de-Dôme sur le scénario Ouest,** avec quelques adaptations et des améliorations « immédiates » de lignes existantes.
- 3. Les intervenants invités par la CPDP, qui font part de leur expérience de SR GV en Nord Picardie et en Champagne-Ardenne,** mettent l'accent sur la « rupture » par rapport au **modèle français du TGV que représente l'utilisation des LGV pour des trajets de courte distance.** Elle permettrait, disent-ils, des gains d'accessibilité, mais **à un coût élevé, qui nécessite une subvention des collectivités** pour que le prix du billet ne soit pas rédhibitoire. Les interconnexions TGV/TER, est-il aussi expliqué, nécessitent des investissements complémentaires, très en amont et, à nouveau, à un coût qui devra être supporté par les collectivités. **La Région Rhône-Alpes met, elle, l'accent sur les problèmes d'adaptation des infrastructures et s'inquiète des coûts du "TER GV" qu'elle estime « pharamineux ».**
- 4. RFF rappelle que POCL est un projet conçu sur le « modèle TGV », mais que « deux relations particulières », Paris-Orléans et Clermont-Lyon, pourraient faire l'objet d'une réflexion sur la pertinence de SR GV.** De nombreuses questions, précise le maître d'ouvrage, restent néanmoins posées : la tarification, la répartition de l'offre entre services classiques et SR GV sur la même relation, les péages payés à RFF...
- 5.** Dans ce contexte est abordée, à plusieurs reprises, **la question du prix du billet** dans l'hypothèse du remplacement de liaisons "classiques" par des TGV, mais aussi le problème du **financement du projet, des gares nouvelles, des conclusions des Assises du ferroviaire, dont certains estiment qu'elles ont « programmé » la fermeture de lignes classiques** – ce que réfute énergiquement RFF en renvoyant au compte-rendu officiel.

. **Olivier Klein, membre de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion (qu'il va animer) en précisant qu'elle sera, en particulier, consacrée à la connexion des services TGV et longue distance avec les services TER pour de plus courtes distances. Il donne la parole au maire de Nevers pour le traditionnel mot d'accueil.

« Avec le scénario Ouest, nous avons fait le choix du réalisme »

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, rappelle que « la ville s'est engagée très fortement dans ce projet, convaincue que les échanges développent la richesse des territoires et des nations ». Nevers s'est opposée, explique-t-il, à la perspective d'un scénario Ouest Sud, avec tous les acteurs nivernais, en particulier « parce qu'il avait vocation à faire de Nevers un cul-de-sac ferroviaire ». Nevers s'est donc alliée à Moulins et Bourges pour « ne pas laisser l'Histoire s'écrire sans nous ». « Nous avons fait, dit-il, le choix du réalisme en défendant les projets Médian et Ouest, qui sont les moins onéreux, les plus respectueux de l'environnement et qui ont le plus grand potentiel de voyageurs. »

La réunion du 9 novembre à Nevers où se sont rassemblées 2 500 personnes a été décisive, estime-t-il : elle a manifesté « la force du soutien populaire ». Le soutien de la région Bourgogne, des villes de Vichy et de Montluçon, dit-il, a suivi. Enfin, « le tournant de ce débat public a été l'accord, acquis le 16 décembre 2011 au Sénat, dans le cadre de l'association TGV Grand Centre Auvergne, avec la région Centre et la ville d'Orléans - qui ont fait un pas vers nous et le scénario Ouest ». Il faut, conclut-il, « réussir ce débat » et faire en sorte que « la région Auvergne et la ville de Clermont-Ferrand trouvent une place dans l'accord qui se dessinera ».

. **Olivier Klein** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière présents (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Deux grandes questions sont portées au débat public, explique-t-il : celle de l'« opportunité du projet » et celle de ses « grandes caractéristiques et fonctionnalités ». Il rappelle que le débat public est ouvert à tous, qu'il est transparent et que tout le monde peut s'y exprimer dans les mêmes conditions. « Nous sommes là pour entendre des arguments », précise-t-il.

Il rappelle enfin que le débat s'achèvera le 31 janvier 2012 avec deux réunions de clôture à Clermont-Ferrand et Orléans, que fin mars au plus tard, la Commission nationale du débat public publiera le compte-rendu et le bilan du débat public. Et RFF, précise-t-il, aura jusqu'à fin juin 2012 pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

La réunion thématique de ce soir, dit-il, a deux grands axes :

- les services régionaux à grande vitesse, dont POCL pourrait être le support sur de courtes distances,
- les connexions des services TGV ordinaires avec les services TER ordinaires.

La réunion publique permettra aussi de débattre de l'éventuelle concertation qui pourrait suivre le débat public, si le projet était poursuivi.

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL de RFF**, rappelle que ce projet, inscrit dans le Grenelle de l'environnement de 2009, repose sur « deux piliers » découlant des quatre objectifs fixés par L'Etat :

- 1-
- 2- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 - assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
 - améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « grand Centre » ;
- 3- répondre à la saturation de la LGV Paris-Lyon :

- constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon, qui est en voie de saturation.

RFF : la rénovation du réseau existant dans le cadre de POCL représente 400 à 500 millions d'euros d'investissements

L'idée de POCL, dit Thomas Allary, est de rassembler ces deux piliers pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a donc réalisé, avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, des études, à partir desquelles quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Ile-de-France et en région lyonnaise communes.

Le directeur du projet POCL rappelle que « le bénéfice d'une LGV n'est pas là où la ligne passe mais là où le TGV va pouvoir aller grâce à la ligne ». POCL, précise-t-il, ne peut pas desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. « L'idée du projet est donc de réaliser une ligne à grande vitesse qui passerait au milieu du territoire et d'utiliser le réseau existant pour que différents types de TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet. »

Dans le scénario Médian par exemple, le TGV qui va de Paris à Orléans, utilise dans un premier temps la ligne à grande vitesse, puis à partir du sud de Nevers, le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. Mais, insiste Thomas Allary, « c'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train ». Des travaux de rénovation du réseau existant sont nécessaires, par exemple l'électrification de la ligne entre Bourges et Montluçon, et ce coût est inclus dans l'estimation financière du projet. La modernisation du réseau existant dans le cadre du projet POCL, explique-t-il, représente 4 à 500 millions d'euros d'investissements.

« Les SR GV sont une des formes d'appropriation de la grande vitesse par les territoires »

. **Olivier Klein** donne la parole à **Cyprien Richer**, le premier « expert » invité par la CPDP pour apporter sa contribution au thème de la réunion.

. L'utilisation de liaisons régionales à grande vitesse avec des services de courte et moyenne portée, les SR GV (Services régionaux à grande vitesse), est une des formes d'appropriation de la grande vitesse par les territoires, explique **Cyprien Richer**, de l'équipe de recherche associée « **Analyse de la mobilité** » (CETE Nord-Picardie/IFFSTAR-DEST). Elle est, précise-t-il, « en décalage avec le modèle français du TGV », basé sur la création de lignes nouvelles spécifiques « qui relient le plus directement possible des grandes métropoles sans relation directe avec les espaces traversés ». Le modèle français, ajoute-t-il, est un « modèle discriminant qui fait gagner beaucoup à peu de métropoles ». Ce modèle est cependant « adouci » par une sorte de redistribution des avantages du TGV lorsqu'il roule sur le réseau classique pour desservir une centaine de villes en France.

« Le modèle français tend à évoluer sous l'effet conjoint d'au moins quatre ruptures », explique-t-il : la fin de la rentabilité des lignes nouvelles (le financement assuré jusqu'ici par l'Etat incombe désormais en grande partie aux collectivités locales), la fin de la spécialisation des LGV pour le trafic voyageur (on commence à s'intéresser au transport de marchandises sur les LGV), l'ouverture à la concurrence et l'utilisation des LGV pour des dessertes à courte distance.

Les SR GV, c'est, dit-il, « ce que l'on baptise TER GV dans le Pas-de-Calais » et qui consiste à faire circuler sur la LGV, à côté des TGV Paris-Londres, des TGV pour effectuer des liaisons régionales de moins de 130 kilomètres, des Lille-Dunkerque par exemple. En Espagne, explique aussi **Cyprien Richer**, « il y a des lignes nouvelles à grande vitesse prévues exclusivement pour des relations régionales », par exemple pour effectuer les 70 kilomètres qui séparent Madrid de Tolède. Autre exemple : à Anvers, les lignes nouvelles au nord de la ville sont utilisées par des services périurbains, avec des dessertes cadencées à l'heure.

Qu'apportent les "TER GV" ? D'une part, dit Cyprien Richer, « des gains d'accessibilité très forts, avec la division par deux des temps de parcours ». D'autre part, une contribution directe à la politique régionale et métropolitaine, qui vise à mettre les villes du Nord-Pas-de-Calais à moins d'une heure de Lille et à renforcer la visibilité régionale.

Le TER GV, précise Cyprien Richer, concurrence l'automobile (et ses nuisances) et remporte un grand succès en termes de fréquentation.

Dans quel cas peut-on envisager ce système ? Lorsque, dit-il, les lignes ne sont pas saturées, lorsque les tracés et les raccordements avec le réseau classique permettent d'assurer des dessertes de centre ville à centre ville - le modèle de la gare nouvelle au milieu des champs serait donc, dans cet objectif, contreproductif - et lorsque les régions ont des capacités financières pour les financer.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, dit-il, la région paie plus de 80 % du prix du billet à la SNCF afin que le surcoût pour l'usager soit acceptable. Beaucoup de choses sont possibles, conclut-il, « mais avec un financement des collectivités locales assez important ».

RFF : une réflexion particulière pour Paris/Orléans et Clermont-Ferrand/Lyon

. Le projet POCL, dit **Alain Chausse**, chargé d'études, mission POCL, RFF, est bâti sur des dessertes TGV et toutes les hypothèses des études sont basées sur les caractéristiques d'un TGV. La tarification, précise-t-il, « est également de type TGV » ; le principe général étant que « l'ensemble des dessertes doit tendre vers l'équilibre économique pour pouvoir être opéré sur un modèle TGV par un opérateur ».

RFF, précise-t-il, a néanmoins identifié « deux relations particulières » sur le territoire de POCL : Orléans/Paris et Clermont-Ferrand/Lyon.

La relation Orléans-Paris est caractérisée par un fort trafic dominé par un motif pendulaire (domicile-travail) et on peut y trouver les premiers indices de la faisabilité d'une desserte SR GV. Les études montrent qu'il y aurait 3 millions de voyageurs qui pourraient se déplacer entre l'Île-de-France et Orléans à l'horizon 2025. C'est, dit Alain Chausse, une relation sur laquelle on pourrait, via une restructuration des lignes classiques, diversifier l'offre avec un nouvel itinéraire. Le gain de temps serait non négligeable (plus du tiers du temps de trajet serait gagné). Le moteur économique de cette relation serait important dans cette hypothèse : il représente entre 20 et 25 % des avantages valorisés par RFF.

La question de la tarification reste à éclairer (faut-il une politique d'abonnement pour un report effectif ?). Des questions se posent aussi sur l'équilibre entre l'offre de la ligne nouvelle et l'offre laissée sur la ligne actuelle : la clientèle peut se trouver captive de l'ancienne offre et toute la demande ne pourra peut-être pas être satisfaite par la seule offre TGV. Faudrait-il une répartition de type 75 % POCL / 25 % ligne existante ? Enfin, indique Alain Chausse, il faudra également travailler l'articulation de la desserte Paris-Orléans avec une desserte plus large.

La relation Clermont/Lyon est, elle, déjà assurée aujourd'hui par une desserte TER, « dont l'amélioration a été demandée avec force dans le cadre du débat POCL ». On constate que

sur ce trajet un gain de temps significatif serait possible, qu'il y aurait là un moteur économique important pour POCL et une rentabilité socioéconomique qui justifierait l'investissement ... « à la condition d'un report massif voire total de la desserte TER sur la LGV ». Le trafic attendu serait néanmoins plus modeste que dans la relation Paris-Orléans : 1 million de voyageurs à l'horizon 2025.

Les autres enjeux restant à approfondir, dit Alain Chausse, sont ceux de l'adaptation aux SR GV des péages payés par l'opérateur à RFF. L'équilibre économique du projet « resterait en tout cas fragile ». Mais, malgré la subvention publique qui serait nécessaire, « l'exploitation devrait être plus rentable que celle des TER actuels ».

. **Emmanuel Gisserot, habitant de Nevers**, juge la décision de la ville de Nevers d'opter finalement pour le scénario Ouest « en décalage avec le plébiscite de plus de 2 000 Neversois en faveur du scénario Médian ». Dans le cadre de la transparence du débat, il demande à ce que soit rappelées aux Neversois les « véritables différences entre les scénarios Ouest et Médian ». Il souhaite une « pleine connaissance pour les Neversois et les Nivernais de ce pour quoi ils votent ».

. **François Martin, agent SNCF**, demande quel est le taux de chômage pris en compte, pour les prévisions en matière de trafic dans les années 2030. Sur la question des SR GV, il estime « qu'il n'y a pas que les trajets Paris-Orléans et Clermont-Lyon concernés », Vichy devrait également être pris en compte.

RFF : La problématique SR GV sera une question posée aux futurs opérateurs

. **Wilfrid Sejeau, élu au Conseil régional de Bourgogne et chef d'entreprise à Nevers**, indique qu'environ 5 millions de personnes sont transportées quotidiennement par la SNCF, dont seulement 300 000 via le TGV

« Qui a les moyens de financer un projet comme POCL ? », demande-t-il. Les collectivités locales et l'Etat, rappelle-t-il, « n'ont plus d'argent ». Et, « cet investissement ne peut se financer par l'emprunt ». « Il est donc de notre responsabilité de ne pas lancer des projets que l'on ne saura pas financer », insiste-t-il. Si le financement devait reposer en partie sur les collectivités, dit-il, « on peut s'inquiéter que ce financement se fasse au détriment du réseau classique ».

C'est pourquoi, explique-t-il, les élus écologistes présentent « un cinquième scénario », qui permet de gagner du temps en modernisant la ligne Nevers-Clermont (qui serait exploitée à 220 km/heure) et en accélérant la réalisation du projet VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique), « qui permettrait de traverser toute la France à grande vitesse pour un coup moindre ».

. **Thomas Allary** répond aux interventions.

Sur les différences de parcours entre scénarios. Il rappelle que le scénario Ouest partirait de Paris vers Orléans puis vers Bourges, obliquerait vers le sud de Nevers et irait jusqu'à Lyon tandis que le scénario Médian éviterait la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne, retrouverait le sud de Nevers après être passé au cœur de la France puis obliquerait vers Lyon, comme le scénario Ouest. Les temps de parcours, de Nevers vers Roissy et Lille, mais aussi vers Lyon et Marseille, sont, dit-il, très « similaires ». Et, en termes de fréquences, « Ouest et Médian offrent des possibilités assez équivalentes ». Il y a néanmoins, précise-t-il, des différences en termes d'impact environnemental et ce, au détriment des scénarios Ouest et Ouest Sud.

La problématique SR GV, explique-t-il, n'est pas encore prise en compte dans les études ; « ce sera une question posée aux futurs opérateurs ». Le projet POCL, rappelle-t-il, n'a pas été conçu pour des trafics régionaux : il repose sur « un objectif de grande distance Paris-Lyon-Marseille » et sur « l'objectif du Grenelle de l'environnement de réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

Sur la modernisation des lignes régionales. Thomas Allary rappelle que « la modernisation du réseau existant ne s'oppose pas aux projets de lignes à grande vitesse ».

Sur la problématique du financement. Aucun appel financier, dit le directeur du projet POCL, n'a été fait, à ce stade, aux collectivités. RFF a simplement expliqué « quelles sont les solutions actuelles pour financer un projet de ce type ».

Sur la question d'un "cinquième scénario", qui serait la modernisation du réseau existant. RFF, dit-il, l'a envisagé, « mais les investissements seraient colossaux sans que les objectifs du projet soient atteints ».

. **André Fourcade, représentant de la CFDT au Conseil économique et social de Bourgogne**, pense qu'avant de débattre du scénario il serait important d'évaluer l'opportunité du projet. Il pose la question de l'effet des gares TGV sur le développement économique des villes. Quant au financement, il indique que celui de POCL représenterait « 10 ans d'entretien du réseau actuel ». Le Cher, dit-il, a déclaré « ne pas pouvoir financer POCL ». Il rappelle enfin que le Conseil régional a déjà investi plus de 90 millions d'euros dans le TGV Rhin-Rhône, pour des effets positifs incertains.

. **Denis Durand, président de la Communauté de communes du Pays de Néronde**, dit son enthousiasme face à la perspective de l'arrivée de la LGV, qui palliera l'enclavement de la région. POCL, dit-il, est une chance pour les départements de la Nièvre, du Cher et de l'Allier de travailler en synergie, « afin de développer une zone particulièrement vulnérable ». Par souci d'économie, demande-t-il, ne pourrait-on, dans le scénario Médian, supprimer le barreau Sancerre-Bourges en améliorant la ligne existante Bourges-Nevers, qui est électrifiée depuis deux mois ?

Concernant le scénario Ouest, il se dit « inquiet de l'option de passage au sud de Bourges car elle rallonge le trajet et pénaliserait fortement les communes situées sur ce tracé ».

. Pour **Patrice Morandas, direction des transports Région Rhône-Alpes**, la thématique des TER GV est « intéressante mais elle comporte des zones d'ombre ». Pour assurer ces services, fait-il remarquer, « l'infrastructure nécessiterait des raccordements, des voies d'évitement ou de dépassement si les vitesses ne sont pas les mêmes ». En outre, ajoute-t-il, « le TGV est difficile à remplir et, de par sa longueur, difficile à accueillir dans les gares ». Il y a donc, estime-t-il, des problèmes d'adaptation mais aussi de disponibilité pour le matériel, car « le parc TGV risque d'être très sollicité par les nouveaux projets prévus ». Il faudra aussi, précise-t-il, adapter l'infrastructure à la problématique du nœud ferroviaire lyonnais.

Pour l'instant, dit-il, le TER GV aurait des « coûts assez faramineux », environ 30 % de surcoût par rapport au TER. Compte tenu de l'état des finances publiques, la Région est certes prête à poursuivre les études sur ce sujet, « mais cela nécessite un approfondissement sur le potentiel réel et aussi sur la vision qu'en ont les opérateurs ferroviaires ».

RFF : les réductions d'émissions de gaz à effet de serre se mesurent par rapport à la distance parcourue et non par rapport au nombre de passagers

. « S'il est vrai que seulement 6 % des voyageurs utilisent le TGV, explique **Thomas Allary**, le transport par TGV représente 40 % du nombre de kilomètres parcourus en train chaque jour. » Or, fait-il remarquer, « les économies d'émissions de gaz à effet de serre se mesurent par rapport à la distance parcourue et non par rapport au nombre de passagers dans les trains ».

RFF, dit-il, a bien noté les remarques de la région Rhône-Alpes, mais le directeur du projet POCL rappelle que le dossier POCL est bâti sur une hypothèse TGV « classique ». Le chiffre de 30 % de surcoût, dit-il, est à nuancer : « Personne ne peut le confirmer, car les études sur les SR GV sont encore balbutiantes aujourd'hui en France. »

. **Sylvain Caillot, RFF**, répond aux interventions.

Sur la proposition d'abandon du barreau de raccordement vers Bourges. Il faut, dit-il, se poser la question de la différence de service qui en résulterait pour Bourges mais surtout pour ceux qui sont au-delà de Bourges et dont les dessertes seraient supprimées.

Sur le scénario Ouest, il y a, dit-il, deux hypothèses : une première permettrait de passer au nord du champ de tir, avec une desserte de Bourges en centre ville et une seconde au sud, avec une desserte en gare nouvelle et un passage au sud du champ de tir.

« Un consensus peut être trouvé autour du scénario Ouest »

. **Patrice Joly, président du Conseil Général de la Nièvre**, informe l'assemblée de la déclaration commune des présidents de Conseils généraux du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme et de la Nièvre, « qui prend en compte l'intérêt des usagers d'aujourd'hui et de demain ». Les quatre présidents estiment qu'« un consensus peut être trouvé autour du scénario Ouest ». Ils demandent que le projet intègre l'amélioration immédiate de la ligne Montluçon-Bourges avec une anticipation de son électrification, que le dernier tronçon de la ligne VFCEA soit électrifié également, et enfin que les travaux de modernisation de la ligne entre Clermont-Ferrand et la LGV soient réalisés dès à présent.

Ils considèrent également que l'articulation avec les lignes classiques est indispensable et qu'il y a lieu d'améliorer les articulations avec les TER existants. Revenant sur la question du financement de l'infrastructure, Patrice Joly ajoute que « certains emprunts sont légitimes, puisqu'ils permettent que chaque génération utilisatrice d'un service participe à son financement ».

. Pour **Laure Déroche, maire de Roanne**, l'articulation de la LGV avec les TER est une question importante. Une ville comme Roanne a besoin d'une desserte vers Paris mais également d'être placée sur une liaison à grande vitesse entre Clermont-Ferrand et Lyon, pour des relations interrégionales plus rapides. « Si l'on veut réussir le Grenelle de l'environnement et le SNIT, nous avons besoin d'alternatives crédibles au tout routier », insiste-t-elle.

L'articulation avec les TER, dit-elle, nécessite des pôles d'échanges adaptés, comme l'a choisi Roanne, en gare centrale. Il est donc important que la gare centrale de Roanne soit renforcée. Elle demande en conséquence à RFF d'approfondir le principe d'un débranchement à l'amont et à l'aval de Roanne, afin de ne pas pénaliser les TGV qui assurent la desserte à grande vitesse et de maintenir une desserte optimale de Roanne et à terme de Saint-Etienne.

. « Il ne faut pas oublier que les dessertes présentées par RFF seront définies le moment venu par les opérateurs ferroviaires », indique **Jean-Paul Guigue, de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) de la région Bourgogne**. La FNAUT, ajoute-t-il, considère avec attention les SR GV depuis leur mise en place dans le Pas-de-Calais. Ce qui a été prévu sur la relation Clermont-Ferrand-Lyon « choque beaucoup la FNAUT » car l'objectif de report intégral du trafic TER sur une liaison TGV fait que « usagers seront pris en otage ». Des TER, dit-il, doivent être conservés pour les usagers souhaitant se déplacer plus lentement, à moindre coût, mais également « pour une desserte beaucoup plus fine des territoires traversés ».

RFF : la desserte « fine » des localités entre Clermont-Ferrand et Lyon ne serait pas affectée par le report des passagers du TER vers le TGV

. **Sylvain Thomas, chef de projet POCL pour la SNCF** explique que la notion de SR GV est « une réponse à l'une des limites du système TGV », le trafic. « On part de zéro », explique-t-il, « ce service sera assez long à émerger ». Mais, estime-il, « d'ici à la réalisation de la LGV POCL, d'autres expériences auront permis d'y voir plus clair ». Il faut garder à l'esprit, dit-il, que quand le trafic est insuffisant pour qu'un opérateur mette en place une desserte, un dialogue s'instaure avec les collectivités territoriales, pour voir s'il y a opportunité et volonté politique pour la mise en place de ce type de desserte.

La question qui va également se poser, dit-il, est « qui paie ? ». On a évoqué une répartition 25 % voyageur / 75 % collectivité, « mais cela ne présage en rien du modèle qui émergera ».

. Sur la question du report des passagers des TER Clermont-Lyon sur des TGV Clermont-Lyon, **Thomas Allary** précise que cela ne concernerait pas les TER qui assurent une « desserte fine » du territoire. Sept TER desservant Clermont-Ferrand, Riom, Vichy, Roanne, Tarare et Lyon seraient reportés sur le TGV et, *a priori*, sans marquer d'arrêt à Riom et Tarare, dont la desserte, depuis Clermont ou Lyon serait maintenue.

« Faire partager l'effet TGV le plus largement possible au sein du territoire »

. La CPDP donne la parole à son second invité, pour évoquer « l'articulation TGV/TER en Champagne-Ardenne ».

. Avant le TGV Est, explique **Philippe Picard, chargé de mission au Conseil régional Champagne-Ardenne**, « la ligne radiale était Paris-Strasbourg et ne passait pas par Reims ». Avec le TGV Est, la LGV passe désormais par Reims mais « oublie des villes précédemment desservies ». La LGV passe à 7 kilomètres au sud de l'agglomération rémoise sur la commune de Bezannes, où a été construite la gare « Champagne-Ardenne TGV ». Dans le cadre du CPER (Contrat de Projet Etat-Région), deux voies à quais supplémentaires ont été financées, pour être spécifiquement dédiées aux TER, avec un raccordement en direction de Reims. L'optimisation de deux voies supplémentaires a aussi été réalisée en gare de Reims pour permettre des passages ou optimisations de TER.

La volonté de la Région, explique-t-il, a été de « faire partager l'effet TGV le plus largement possible au sein du territoire », notamment par des navettes TER entre les deux gares.

Les principaux constats montrent l'intérêt mais aussi quelques inconvénients du système sur la desserte des Ardennes : baisse des fréquences, obligation de réserver, augmentation du coût du billet ... Sur la ligne classique Paris-Strasbourg, la région a aussi été obligée de reconstruire des lignes TER jusqu'à Paris.

En tout état de cause, estime Philippe Picard, il faut mener une réflexion très poussée avec les collectivités pour le maillage et l'accessibilité des projets urbains autour des gares. Le

TGV, dit-il, a coûté 100 millions d'euros d'investissement à la Région, lui coûte un peu plus de 20 millions d'euros en exploitation tous les ans, auxquels il faut ajouter 240 millions pour le renouvellement du matériel.

. La CPDP donne la parole au maître d'ouvrage pour une présentation sur le thème « Le projet POCL et l'articulation TGV/TER ».

. **Sylvain Caillot, chargé d'études, mission POCL, RFF**, prend l'exemple de Clermont-Ferrand qui se trouve au centre d'une étoile ferroviaire TER avec une branche vers Ussel, une autre vers Aurillac, une vers le Puy et une autre vers Thiers. Si, dit-il, la LGV POCL permet une liaison Paris-Clermont-Ferrand en 2 heures, les villes desservies par ces lignes vont également bénéficier de ce gain de temps. Par exemple, Issoire, qui est à 25 minutes de Clermont-Ferrand va se retrouver à 2h25 de Paris avec une correspondance à Clermont-Ferrand. On peut, dit-il, généraliser ce principe à toutes les villes desservies par TGV via le projet POCL grâce aux dessertes en gare centre.

Dans certains cas particuliers, indique-t-il, RFF envisage des gares nouvelles du fait de la configuration du site. Le principe serait de placer ces gares nouvelles sur une ligne ferroviaire existante pour pouvoir envisager une hypothèse de correspondance. Ainsi, dans le scénario Ouest, deux implantations sont possibles en fonction de la variante vers Bourges, soit sur la ligne entre Nevers et Bourges, soit sur la ligne entre Nevers et Moulins.

Dans le scénario Médian, poursuit-il, on peut imaginer une gare nouvelle soit sur l'axe Bourges-Nevers soit sur l'axe Nevers-Moulins. Dans le scénario Est, on peut imaginer une variante avec une desserte de Nevers en centre-ville.

Est-il possible de réaliser le projet en plusieurs étapes ?

. **Christian Louis, CGT Cheminots, agent de conduite à Nevers**, déplore que peu de cheminots aient pu s'exprimer. Deux événements importants pour le ferroviaire, dit-il, se sont produits : d'abord, au parlement européen le 16 novembre dernier, une majorité a voté pour la libéralisation des transports voyageurs puis, le 15 décembre, les conclusions des assises ferroviaires, qui prévoient la fermeture programmée de 11 000 kilomètres de lignes en France. « Pourquoi n'en parle-t-on pas ? », interroge-t-il. Avant de parler de « maillage du territoire », dit-il, « il faudrait tenter de conserver l'existant ». S'il y a ouverture de la concurrence, comment vont faire les usagers « puisque s'il y a plusieurs opérateurs, ils ne sont pas censés se mettre d'accord entre eux » ?

. **Alain Dherbier, maire de Cosnes-Cours-sur-Loire**, pensait jusqu'à présent que « le scénario Médian était celui qui remportait le plus de voix, pour des raisons financières et de gains de trafic ». Il se dit inquiet pour l'avenir d'une partie des gares qui sont desservies aujourd'hui. Que va-t-il advenir, demande-t-il, des lignes actuelles ? Quel sera le temps de parcours jusqu'à Paris ?

. **Jean-Pierre Rossignol, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie**, demande s'il est possible de réaliser le projet en plusieurs étapes et si c'est le cas, quel scénario, Ouest ou Médian, serait le plus intéressant ?

. **Hicham Boujilat, vice-président de la Communauté de Communes de Cosnes**, lit un message de Gaëtan Gorce, sénateur de la Nièvre. S'il faut, déclare ce dernier, être solidaire pour un passage du TGV en ville de Nevers, « ce ne peut être que dans le cas d'un scénario Médian car il est le seul qui permettra une bonne desserte de l'ensemble des territoires, le raccordement de la ligne actuelle Gien-Cosnes, le maintien des trains Corails Intercités et la

modernisation de la ligne concernée qui « risque autrement d'être laissée de côté », avec l'aide des régions (Centre, Bourgogne).

Le sénateur de la Nièvre réaffirme « la position du Pays Bourgogne nivernaise et de l'ensemble des collectivités du nord du département mais aussi d'une partie des collectivités de l'Yonne, du Loiret et du Cher en faveur du scénario Médian ».

. *Concernant l'influence de la libéralisation du rail sur le projet*, **Thomas Allary** indique que les évolutions prévisibles ont été prises en compte par RFF dans ses études.

Concernant l'ouverture à la concurrence, il explique qu'effectivement, les usagers devront prendre des billets auprès de différents opérateurs. Mais, ajoute-t-il, « une hausse de prix après l'ouverture à la concurrence n'est pas avérée », donnant pour exemple l'ouverture à la concurrence de la téléphonie « qui a plutôt provoqué une baisse des prix ».

Concernant la possibilité d'un raccordement à Gien, Thomas Allary explique qu'il n'est possible que dans les scénarios Médian, Ouest ou Est. Le coût supplémentaire en est évalué à 70 millions d'euros. Le temps de parcours serait amélioré d'environ 15 à 20 minutes. Les fréquences pourraient augmenter en permettant 3 allers retours TGV et, en parallèle, 3 trains Intercités.

Quant au phasage du projet, « il n'est pas possible », précise-t-il, car il ne permet pas de répondre simultanément aux deux grands enjeux du projet et mettrait donc en péril sa viabilité.

. **Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne**, explique que, dans les années 90, un problème similaire s'est posé au moment de trouver un accord entre différentes régions sur la LGV Rhin-Rhône. La Région Bourgogne, dit-il, souhaite porter ce projet POCL et se positionne pour le scénario Médian avec la variante par Roanne, dans un souci de compromis avec ceux qui sont favorables au scénario Ouest sur la partie intermédiaire du tracé. Il y a nécessité, dit-il, de réfléchir à une interconnexion entre Magny-Cours et Nevers et l'ensemble du réseau TER existant.

. **Guy Grafeuille, habitant de Nevers**, pense que le projet a de beaux objectifs mais que sa réalisation serait décevante. Il estime que « POCL favorise la desserte de Paris, Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon et que le reste est accessoire ». « Ce que l'on ne dit pas », ajoute-t-il, c'est que « RFF fait payer un péage à chaque fois que la ligne dessert une gare supplémentaire ». Il se dit assez pessimiste : pour lui, « le service public a disparu au profit de la rentabilité ». Il estime le surcoût de prix du billet supérieur à 30 %. « Les grands investissements, dit-il, doivent servir au plus grand nombre et pas seulement à 6 % des usagers. »

. **Arlette Dubois-Besnard, CPDP**, lit une question écrite : les communes traversées par la LGV recevront-elles une indemnité ?

. **Luc Bourduge, vice-président du Conseil régional d'Auvergne**, cite une ligne d'un texte qu'il présente comme le compte-rendu des Assises ferroviaires : « 150 millions d'euros d'économie par an seraient réalisables en fermant 11 000 kilomètres de lignes », qualifiées de « non rentables ».

La question se pose, dit-il : « qui doit financer et qui doit intervenir ? ». Il estime qu'il faut « remettre à plat certaines questions » : par exemple, la liaison Clermont-Lyon est-elle d'une compétence régionale ou nationale ? Un parallèle devrait, selon lui, « être fait entre un financement TER GV, TGV et le coût actuel de la liaison ».

Si le TGV circule sur les voies existantes, dit-il, « cela interdit aux collectivités régionales de développer le transport régional même si le besoin existe ». Pourquoi, conclut-il, n'étudie-t-on pas l'intérêt d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy ?

. *La desserte des villes du "grand Centre".* « Il n'a jamais été dit que POCL ne desservirait que quatre villes », insiste **Thomas Allary**. RFF, explique-t-il, essaie de montrer « tout le contraire ». Il y a, dit-il, une ligne principale à grande vitesse, mais « le schéma de desserte est composé de différents TGV qui desserviront des villes différentes ». Le moment venu, ajoute-t-il, ce sont les opérateurs qui proposeront les dessertes définitives. « Le paiement d'un péage à RFF pour un arrêt en gare n'existe plus depuis plusieurs années », précise-t-il.

La hausse du prix du billet, dans l'hypothèse d'un trajet en TGV. « La hausse du prix du billet relève de la politique tarifaire de l'opérateur le moment venu », explique-t-il. Ceci dit, les études de RFF ont intégré des hypothèses qui correspondent à des projets récents de LGV du même type. Le prix du billet devrait augmenter de 0,13 euros pour chaque minute gagnée, soit par exemple une hausse de 9 à 10 euros environ pour le trajet Paris-Clermont-Ferrand.

Une indemnisation des communes traversées par la LGV ? « Non, les communes traversées par la LGV ne sont pas indemnisées. » En revanche, explique le représentant de RFF, depuis 2010 il existe un Fond de solidarité territoriale qui finance des actions d'accompagnement de l'arrivée d'une LGV, à l'initiative des collectivités territoriales.

Sera-t-il encore possible pour la région Auvergne de faire circuler des TER supplémentaires, si le TGV roule sur le réseau existant ? Thomas Allary explique qu'il n'y a, à ce stade, aucun problème de capacité. Il y a, dit-il encore, plusieurs hypothèses de sites pour les gares nouvelles, dont un entre Moulins et Vichy.

« Il faut une bonne articulation TGV / TER / transports d'agglomération »

. Le soutien de la Bourgogne au projet POCL, rappelle **Christian Paul, député de la Nièvre et élu au Conseil régional de Bourgogne**, a deux conditions : la possibilité de s'assurer « qu'aucun des territoires bourguignons ne sera oublié ou sacrifié » mais aussi « l'engagement d'une meilleure articulation du TGV avec le TER ». Il faut aussi, dit-il, « une bonne articulation multimodale avec les transports de l'agglomération de Nevers et ceux qui dépendent du Conseil Général ». Il faut encore, précise-t-il, une gare où le passage des TGV et celui des TER se fasse d'une façon harmonieuse afin de faire la différence entre « un TGV traversant et un TGV rayonnant ».

. **Carlos Oliveira, cheminot et adjoint au maire de Nevers**, estime que la complémentarité TGV/TER, doit faire l'objet d'une réflexion préalable, notamment quant aux transports complémentaires, aux parkings, etc. La gare nouvelle, dit-il, doit être au croisement des lignes nouvelles et de la ligne classique, en particulier pour l'axe Paris-Clermont-Ferrand. Il faut rechercher, estime-t-il, une complémentarité des modes de transport, afin que les distances et le temps soient réduits. Il demande enfin quel serait le rôle de RFF dans l'implantation de ces gares nouvelles.

. **Michel Tindillère, conseiller municipal de Gien, délégué à l'environnement**, découvre « avec surprise » que l'unanimité sur le scénario Médian n'existe plus. C'est, dit-il, « une déception car si le projet Ouest était retenu, des secteurs de la ville de Gien seraient en dehors de la complémentarité TGV/TER ». Or, il y a peu de TER dans la région, explique-t-il. Au lieu d'une avancée, « le scénario Ouest conduirait Gien vers une régression complète car la ville n'aura plus de liaisons avec Paris ».

. **Bruno Benchemakh, conseiller municipal de Nevers**, demande à RFF quel serait, avec POCL, le temps de transport entre Paris et Nevers.

. « RFF serait maître d'ouvrage des gares nouvelles », précise **Sylvain Caillot**. 90 millions d'euros pourraient être consacrés à la construction des gares nouvelles.

Le temps de parcours Paris-gare nouvelle de Nevers-Nevers centre, sans arrêts, serait, précise-t-il, d'1h05, temps auquel il faut ajouter une correspondance et le trajet de la navette vers le centre ville de Nevers, soit au total environ 1h20, qu'il faut comparer au temps de transport actuel d'1h55.

. **Anne-Sophie Demolins, chargée de concertation, mission POCL, RFF**, présente les propositions de RFF pour la concertation d'après-débat.

RFF, dit-elle, prendra sa décision en juin : le maître d'ouvrage peut alors décider d'arrêter les études, de les poursuivre sur un scénario ou sur plusieurs scénarios. Si RFF décide de poursuivre les études, une nouvelle phase de concertation avec le public sera ouverte, qui durerait jusqu'à l'enquête publique.

Dans cette période, fonctionneraient en parallèle des instances de validation des études (où l'on retrouverait l'Etat, RFF et les principales collectivités) et des instances de concertation qui travailleraient sur deux grands axes : le partage de l'information (notamment grâce au site internet) et la mise en place de lieux de dialogue et d'enrichissement des études (à travers, en particulier, des commissions consultatives et des ateliers thématiques). Pour veiller au bon fonctionnement de ce dispositif, RFF aura, le moment venu, la possibilité de demander à la CNDP de nommer un garant de la concertation.

« Les Auvergnats ne sont pas tous favorables au scénario Ouest-Sud ! »

. **Jean-Yves Demortière, porte-parole d'Europe Ecologie Les Verts dans la Nièvre**, constate que l'on demande aux collectivités beaucoup d'argent et que « l'unanimité dont on parlait semble avoir disparu ». Il estime que le débat tient à l'écart deux grands enjeux : le réchauffement climatique et « la crise énergétique avec la fin des énergies fossile bon marché ». Il faut, dit-il, « penser nos besoins futurs », se demander « pourquoi on se déplace » et par conséquent voir quelle orientation doit être donnée aux différents modes de transport. Les gains de temps affichés par RFF, estime-t-il, ne peuvent être les arguments de défense d'un tel projet et « ne justifient pas un tel impact financier et environnemental ».

. **Guy Charmetant, maire de Montbeugny et délégué rail-route à Moulins Communauté**, se félicite qu'un nouveau consensus soit trouvé « avec l'annonce de l'entente des quatre présidents des conseils généraux ». Les Auvergnats, dit-il, ne sont pas tous favorables au scénario Ouest-Sud : Moulins et Vichy, par exemple, ont choisi le scénario Ouest.

Il évoque une carte « apparue le matin même sur le site du débat public » qui présenterait une légère modification pour Moulins.

. **Mathilde Natter, membre de l'Union Viticole Sancerroise et habitante du Cher**, pense que le scénario Médian ne répond pas aux besoins d'aménagement de la région Centre. Elle s'interroge sur le bien-fondé des « décrochements » de la ligne – par exemple vers Bourges. Avec le scénario Médian, le réseau existant, estime-t-elle, est ignoré. Ce serait, assure-t-elle, un « gâchis » car « il impacterait le Sancerrois et le Pays Fort ».

. **Philippe Charlot, collectif Stop LGV POCL**, estime que les Assises du ferroviaire ont posé la question du devenir économique du TGV et il estime que RFF prendrait en compte

« des chiffres trop optimistes ». L'endettement de RFF d'ici 2025, dit-il, « atteindra 50 milliards dont 16 seulement sont estimés remboursables ».

. **Christophe Callabat, citoyen nivernais**, demande si RFF a inclus dans ses études l'hypothèse des résultats des élections présidentielles.

. « Il ne faut pas, souligne **Thomas Allary**, « confondre les conclusions officielles des Assises du ferroviaire, qui ont été présentées par la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et celles tirées par les membres des commissions eux-mêmes, « qui n'engagent en aucun cas le gouvernement ». En aucun cas, précise-t-il, les conclusions des Assises du ferroviaire n'ont prévu « la fermeture de 11 000 kilomètres de lignes ».

Concernant la carte "apparue sur le site Internet", Thomas Allary explique que « c'est plus qu'une carte » : toute une série d'études complémentaires, dit-il, ont été transmises à la CPDP « pour apporter des réponses sur des thèmes et enjeux identifiés au cours du débat ». La carte à laquelle il est fait allusion répond à la demande d'un raccordement Moulins-Lyon : en créant un raccordement nouveau jusqu'à l'option de passage de la LGV, avec un raccordement au nord et un autre au sud de Moulins, on peut imaginer une possibilité pour ce trajet. Un TGV qui irait de Roissy à Lyon, en s'arrêtant à Moulins, dit Thomas Allary, mettrait 11 minutes de plus que le trajet initial et une douzaine de trains supplémentaires pourraient s'arrêter à Moulins. Il n'y aurait pas de ligne à créer, puisque la ligne existante, une fois électrifiée, pourrait assurer ce service.

Sur la sensibilité du projet aux résultats des élections présidentielles. RFF, dit Thomas Allary, prendra sa décision en juin 2012, le conseil d'administration se prononcera et il comprendra, comme aujourd'hui, des représentants de l'Etat. C'est donc le gouvernement de juin 2012 qui donnera mandat à ses représentants au conseil d'administration de RFF.

. **Olivier Klein, CPDP**, souligne une évolution, qui lui semble intéressante : « Les acteurs, dit-il, commencent à mieux s'approprier le projet. » Il remercie tous les participants et annonce le calendrier des prochaines réunions publiques.