

La dixième réunion du débat public, qui a duré environ 3h30, a suscité une mobilisation très exceptionnelle puisque 2 100 personnes se sont retrouvées le 9 novembre 2011 à Nevers (Nièvre).

L'organisation de cette réunion (présence dans la salle de représentants de toute la société nivernaise – y compris les équipes sportives – affiches, distribution de badges et de T-Shirts portant des slogans favorables à l'arrivée du TGV, suivi important par la presse locale et régionale) témoignait de l'implication des élus et d'une préparation minutieuse, destinée à manifester de façon éclatante l'attente des Nivernais vis-à-vis de ce projet, le « plus important qui ait jamais concerné le territoire » selon le maire de Nevers, qui a souligné avec lyrisme « l'espoir des populations », terminant son allocution d'accueil par un « Vive Nevers, vive la Nièvre, vive le TGV ! ».

Cette organisation a d'ailleurs été qualifiée de « propagande » et de « matraquage » par quelques uns des opposants au projet présents dans la salle.

Le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) a rappelé les raisons, les objectifs, les modalités et les règles du débat public, rappelant que le débat sur le projet POCL revêtait par sa nature (dimension du territoire concerné et de l'infrastructure, coût) un caractère tout à fait inhabituel.

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté le projet POCL à travers la desserte et le « bouquet de services » qu'il apporterait aux 13 villes du « Grand Centre » de la France. Il a, en particulier, détaillé les gains de temps de parcours et les fréquences supplémentaires dont elles pourraient bénéficier, avant d'expliquer les scénarios portés au débat, leurs effets et coûts et de conclure avec un tableau comparatif des prévisions (accessibilité des villes du « grand Centre », gains en voyageurs, risques d'impacts, besoins de financement de la part des collectivités ...) permettant d'évaluer la faisabilité des différentes options.

Malgré une salle très majoritairement acquise au projet et qui tenait à le faire savoir – les principales interventions favorables au projet ont été longuement applaudies –, des voix discordantes ont pu se faire entendre sur différentes thèmes : une critique de fond sur le lien entre LGV et « aménagement du territoire » qui ne serait pas « si évident », des doutes sur les études et prévisions du maître d'ouvrage (la « pseudo-saturation » de la ligne actuelle Paris-Lyon), les impacts pour l'environnement et le risque de « balafrer » le paysage, la crainte d'un « transfert massif » des TGV Paris-Lyon sur la nouvelle LGV par Mâcon et ses impacts sur la qualité de vie des riverains, l'alternative que représenterait la modernisation des lignes existantes, le coût de l'infrastructure et son financement par des collectivités « lourdement endettées », avec une interrogation sur « les investissements qu'il faudrait sacrifier » dans les régions concernées si on réalisait la LGV.

Beaucoup d'élus de la Nièvre, mais aussi de Bourgogne, du Centre, d'Auvergne et de Rhône-Alpes étaient présents, qui ont redit leur soutien au projet ... et leur préférence entre les 4 scénarios portés au débat : le tracé Médian a ainsi été défendu par nombre d'entre eux mais aussi par des syndicats de cheminots, des défenseurs de la forêt de Tronçais ... et, pour la première fois, par le représentant de la SNCF.

Néanmoins, plusieurs élus, en particulier du Centre et d'Auvergne, ont réaffirmé, au nom de la desserte de leur territoire mais aussi de la protection du paysage et de l'environnement ou de la « nécessaire connexion avec un axe ferroviaire est-ouest, leur préférence pour les scénarios Ouest-Sud ou Ouest.