

10^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL MERCREDI 9 NOVEMBRE 2011, à Nevers (Nièvre).

Cette synthèse analytique de la réunion publique 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 10^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon a rassemblé, mercredi 9 novembre, 2 100 personnes à Nevers, dans un climat de forte mobilisation : présence dans la salle de représentants de nombreuses composantes de la société nivernaise, y compris les équipes sportives ; affichage massif, des distribués, distribution de badges et de T-Shirts « J'aime le TGV... », témoignant de l'implication des élus et d'une préparation minutieuse. Entre 18 et 20 heures, une partie des accès routiers au Centre des Expositions de Nevers a d'ailleurs été bloquée par les embouteillages occasionnés par le flux de véhicules se rendant à la réunion publique...

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. Les élus locaux voient dans le projet une chance historique pour la relance économique de Nevers

RFF souligne les gains de temps importants générés par le projet pour les trajets avec Paris et Lyon.

2. L'idée d'une gare nouvelle fait débat

Le projet de gare nouvelle ne fait pas l'unanimité ; certains estiment qu'elle dégraderait le temps de transport jusqu'au domicile ; sa pérennité est mise en doute.

3. Le "barreau" Est-Ouest à nouveau évoqué

Malgré les mises au point de RFF, qui déclare que ce projet n'existe pas encore et qu'en tout cas il serait postérieur à POCL, l'idée d'une "connexion" à cette transversale (la « croix ferroviaire ») est bien présente pour certains, qui voudraient la voir figurer au débat.

4. Les appels à la négociation voire au consensus.

Plusieurs intervenants appellent les partisans du projet au dialogue pour faire émerger une solution commune ; la plupart en excluent le scénario Est ; certains le scénario Ouest-Sud, jugé « diviseur » ; ce dernier conserve néanmoins des défenseurs ardents, qui contestent son évaluation environnementale et socioéconomique par RFF.

5. Des environnementalistes privilégient l'amélioration du réseau existant

Certains environnementalistes estiment que la LGV ne permettra pas le report modal ; d'autres ne sont pas hostile à la LGV, mais pensent qu'il faut coupler ligne nouvelle et modernisation des TER

6. Relations économiques avec Lyon et Clermont-Ferrand, mise en doute de la conformité des scénarios Est et Médian aux engagements du Grenelle de l'environnement... sont quelques uns des autres thèmes abordés lors de la réunion publique.

Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP)**, ouvre la réunion, en se félicitant de la forte mobilisation dont témoigne la nombreuse assistance, mobilisation qui, dit-il, « n'est pas surprenante » compte tenu de l'implication des élus locaux dans ce débat public.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, prononce le mot d'accueil. Il souligne que « la mobilisation exceptionnelle du peuple Nivernais autour du projet » répond à « des enjeux exceptionnels ». Le projet POCL pourrait, dit-il, mettre Nevers à 50 minutes de Paris, de Lyon et de Clermont-Ferrand. C'est, dit-il, « le projet le plus important jamais porté dans notre région », « par son ampleur géographique, par son coût et par l'espoir des populations concernées ». Deux questions, dit-il, seront posées au cours de la réunion : « Sommes-nous favorables à ce que la France se dote de ce nouveau projet TGV ? » et « Lequel des tracés retiendrons-nous ? »

La position de la ville de Nevers, dit-il, est claire : c'est « oui au TGV et oui au TGV dans la Nièvre ». Nevers, Bourges et Moulins, ajoute-t-il, ont pris une position commune pour que ce projet voie le jour, car, dit-il, « sans accord, il n'y aura pas de TGV ».

. **Michel Gaillard** rappelle l'objet du débat public, ses objectifs, modalités, outils et règles. La première question posée, dit-il, est : « Le projet est-il opportun ? » Un débat public, rappelle-t-il, « n'est pas un sondage, un référendum ou la recherche d'un consensus ». L'objectif est d'entendre toutes les opinions, afin que le maître d'ouvrage prenne une décision en connaissance de cause.

Michel Gaillard rappelle les principes du débat public (ouverture à tous, transparence, équivalence, argumentation), le rôle de la Commission particulière et ses membres.

Chacun, dit-il, peut aussi s'informer et poser des questions sur le site Internet du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat. Mais, rappelle-t-il, la « première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques », qui sont « un moment privilégié de contact avec la Commission et le maître d'ouvrage et d'échange des arguments ». *(le diaporama utilisé comme support de cette présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org)*

. **Thomas Allary**, directeur du projet POCL (RFF), présente aux participants le projet porté au débat public par le maître d'ouvrage. *(le diaporama utilisé comme support de cette présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org)*

Il rappelle que le projet repose sur deux « piliers » :

- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire ;
- répondre à la saturation de la LGV existante entre Paris et Lyon.

POCL, dit-il, réunit ces deux enjeux en un seul projet et c'est ce projet qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement.

Thomas Allary présente les quatre scénarios portés au débat.

Les bénéfices attendus, dit-il, répondent aux enjeux du projet, avec :

- des gains de temps de parcours et de nouvelles relations dans tous les scénarios, l'accès aux aéroports, des relations améliorées entre les treize villes concernées,
- un gain de régularité lié à la désaturation de la ligne Paris-Lyon,
- un nombre de trains par jour plus important.

Une LGV, dit-il, est avant tout un support pour des politiques de développement territorial. Les potentiels de chaque zone et l'apport que représenterait le passage de la LGV ont été recensés. Le résultat montre que le projet est, globalement, un levier fort pour ces politiques locales.

Thomas Allary explique les méthodes de calcul de la valeur socio-économique créée par la réalisation du projet. Le résultat, dit-il, est positif dans tous les cas, même s'il est contrasté selon les scénarios.

Tous ces bénéfiques, dit-il, ont un coût, un coût d'investissement, lié à la taille du projet et aux aménagements nécessaires mais aussi un coût environnemental, là où la ligne rencontrerait des zones sensibles.

RFF : il n'y aura pas de "transfert massif" de voyageurs

. **Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP**, qui anime le débat, présente les règles de fonctionnement du débat public.

. **Philippe Charlot, Sud Nièvre environnement, membre du collectif Stop LGV POCL**, dénonce « le transfert des voyageurs de la LGV actuelle sur les autres lignes », qui aura, selon lui, des conséquences environnementales graves. Il critique également les prévisions de trafic, qu'il estime « souvent erronées ». Il ajoute, citant l'exemple du Japon où les trains à grande vitesse transporteront, selon lui, beaucoup plus de voyageurs que les TGV français, « que la capacité actuelle des TGV est suffisante par rapport au nombre de passagers ».

. **François Patriat, président de la région Bourgogne**, indique que « les villes qui ont le TGV en sont très satisfaites ». L'ouest et l'est de la Bourgogne, dit-il, doivent aussi en bénéficier. Il estime que le projet est « viable », même compte tenu de son coût et de son impact sur l'environnement. La région Bourgogne, dit-il, soutient donc le projet, dans le scénario Médian

. **Alain Farges, « citoyen nouvellement arrivé à Nevers »**, est très attaché au projet, car il estime que la venue du TGV désenclaverait la région de Nevers et de Bourges. Il craint cependant que les collectivités se désengagent dans le cas d'un choix d'un « scénario extrême », Est ou Sud-Ouest. L'absence de consensus, estime-t-il, retarderait inévitablement l'arrivée de la grande vitesse.

. **Thomas Allary, RFF**, répond d'abord sur la question du report de passagers d'une LGV vers l'autre. Il y aura des reports, dit-il, mais pas de « transfert massif », puisqu'en moyenne 200 TGV circuleront sur chacune des lignes. Ces prévisions, fait-il remarquer, sont fondées sur des études fiables, qui sont d'ailleurs accessibles à tous sur le site du débat public, www.debatpublic-igv-pocl.org

Il précise une donnée du calcul socio-économique : sans doublement de Paris-Lyon, du fait de la dégradation de la régularité du service, « à l'horizon 2035, il y aurait 3,3 millions d'heures perdues par la collectivité ». Faire l'économie de ces heures perdues en rétablissant la régularité du trafic, dit-il, génère des gains qui s'inscrivent à l'actif du projet.

SNCF : le scénario Médian ferait l'unanimité

. **Gaëtan Gorce, maire de la Charité, sénateur et président du pays Bourgogne Nivernaise**, estime que la majorité des personnes réunies ce soir souhaite le TGV, car « il assurera une desserte ferroviaire à l'ensemble des régions qui, jusqu'à maintenant, en ont été privées ». Le projet doit donner toutes ses chances à la Nièvre, en ne laissant à l'écart aucune de ses parties. Le tracé Médian, dit-il, est donc « la meilleure option », car elle permettra d'obtenir les financements nécessaires et fera de ce projet « un projet concret ».

. **Bertrand Couturier, président de la Jeune Chambre économique de Nevers**, rappelle le soutien à la LGV « des jeunes », qui veulent « faire de la mobilité un vecteur de croissance ». Il fait part à l'assemblée de son choix du scénario Médian.

. **Michel Leboeuf, directeur Grands Projets et Prospectives à la SNCF**, insiste sur l'opportunité du projet ... et les difficultés de son financement. Pour lui, « il est essentiel que ce projet apporte un réel gain de temps sur le trajet Paris-Lyon, sans quoi le moteur financier du projet ne fonctionnera pas ». Il estime à cet égard « qu'un gain de temps de 10 minutes est insuffisant ». C'est pourquoi, il propose d'apporter au projet la vitesse de 360 km/heure, ce qui, selon lui, permettrait de « doubler le gain de temps ». Ce gain de temps, dit-il, doit être équitablement réparti afin que toutes les collectivités soient impliquées dans le financement. C'est pourquoi, il préconise le scénario Médian, qui selon lui, devrait « faire l'unanimité ».

. **Jean-Luc Bourgeot, président départemental de la CGPME**, tient à manifester le soutien au projet des 150 entreprises du département qu'il représente et qui voient l'intérêt que la réalisation de la LGV se concrétise. Il suggère d'utiliser le web « pour dire l'intérêt qu'on porte au projet et le faire partager ». Il se prononce en faveur du scénario Médian, qui lui paraît le plus porteur d'avenir.

. **Christian Paul, député de la Nièvre**, constate que la Nièvre a été oubliée au XX^e siècle par les grands réseaux stratégiques de transport. Le scénario Médian, dit-il, permet que « les intérêts de la France et de la Nièvre convergent ». Il insiste sur le fait que la LGV contribuera à la modernisation de la région. Il met en avant le soutien de la région tout entière à ce projet.

. **Jean-Louis Le Moigne, professeur et directeur de l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports**, souhaiterait que l'on se saisisse de toutes les opportunités pour attirer de futurs étudiants. Les scénarios Médian et Ouest lui paraissent les plus favorables à cette ambition.

. **Eric Valette, adjoint au maire d'Orléans**, déclare, au nom de la ville d'Orléans, que le scénario Médian ne répond pas aux objectifs du Grenelle de l'environnement. En particulier, il s'inquiète de l'impact de cette option sur l'environnement dans la traversée du Val de Loire. Orléans, comme d'autres villes, dit-il, ne serait pas desservie par ce scénario. Il est donc favorable aux tracés Ouest et Ouest-sud, « qui passent par Orléans ».

. **Chantal de Thoury, déléguée régionale de l'Alliance Royale pour la Bourgogne**, indique que dans une bonne partie de leur trajet, souvent les TGV ne sont plus à grande vitesse. Elle incite le public à se souvenir que le conseil général de Bourgogne n'a pas fini de payer sa dette pour la ligne Paris-Lyon actuelle. Comment, dit-elle, pourrait-il engager d'autres investissements ? Elle estime que l'emplacement de la gare de Nevers devra être négocié avec Bourges, et aura probablement une influence sur les temps de trajet.

. **Thomas Allary, RFF**, explique, à l'aide de schémas et de cartes, que Bourges et Orléans, dans les scénarios Médian et Est, sont bien « desservies directement par la LGV ». Il constate que certains chiffres de RFF (issus des études), notamment pour l'analyse socio-économique, sont contestés, mais que ceux qui les mettent en doute « n'ont pas demandé d'expertise complémentaire » pour éclairer leur propos... Il répète que les études de RFF sont basées sur une méthodologie partagée et éprouvée et qu'elles sont accessibles à tous sur le site du débat public (www.debatpublic-lgv-pocl.org). Il assure que RFF est ouvert au dialogue avec tous ceux qui le souhaiteront.

. **Corinne Roecklin, responsable des études d'environnement pour le projet POCL**, répond aux suggestions, fréquemment formulées, de « jumeler », dans le scénario Ouest-Sud, la future LGV POCL avec l'autoroute A71 qui traverse la Sologne.

Elle explique que le tracé d'une LGV n'est pas superposable à celui d'une autoroute existante, les courbes et les pentes de ces deux infrastructures n'obéissant pas aux mêmes règles. C'est pourquoi, dit-elle, un « jumelage » parfait est souvent difficile. La LGV devrait, dans cette hypothèse s'écarter sensiblement, en de nombreux endroits, de l'autoroute. Ce qui créerait, à ces endroits, des espaces qui pourraient avoir jusqu'à 100 mètres de large entre les deux infrastructures, des « délaissés » qui seraient inutilisables pour tout usage. D'où des atteintes à l'environnement extrêmement préjudiciables. Sur les 50 kilomètres où il pourrait être envisagé, dit-elle, moins de 10 kilomètres pourraient faire l'objet d'un « vrai » jumelage....

. A la lumière de l'expérience des autres LGV, précise **Thomas Allary**, RFF veut privilégier l'utilisation des gares existantes. S'il y avait création d'une gare nouvelle, elle serait implantée au plus près de la ville et en un point de correspondance avec les lignes TER. En tout état de cause, ces implantations ne pourraient être proposées qu'au moment où le tracé serait défini.

. **André Fourcade, vice-président du Conseil Economique et Social Régional de Bourgogne**, souhaite poser les questions suivantes aux pouvoirs publics : quelle sera la complémentarité du projet avec les lignes TER existantes ? Comment optimisera-t-on les gares existantes ? Il demande que soient réalisés des diagnostics environnementaux et que soient étudiées les alternatives ferroviaires.

. **Etienne Cabarat, vice-président de l'association des étudiants du pôle universitaire de Nevers et vice-président d'une association de rassemblement pour l'avenir du canton de Prémery**, estime que le TGV est un vrai besoin pour les étudiants et pour le développement économique de la Nièvre. Pour lui, « le tracé Médian répond à un objectif de service public » pour développer le département.

. **Martine Carrillon-Couvreur, députée de la Nièvre**, affirme que « la Nièvre est au rendez-vous du débat public ». Les collectivités, dit-elle, ont travaillé pour améliorer les voies de communication et de développement et cette dynamique serait amplifiée par la réalisation de la LGV. Elle soutient le scénario Médian et la mobilisation pour ce projet. Elle insiste sur l'intérêt que cela présenterait pour les étudiants, qui pourraient ainsi rejoindre plus facilement les capitales régionales, nationale et européennes.

. **Carlos Oliveira, cheminot à Nevers, adjoint au maire de Nevers**, rappelle que la France fête cette année les 30 ans du TGV et que les 1 600 cheminots de la région comprennent bien le potentiel de développement constitué par l'arrivée de la LGV. Cette LGV, dit-il, devra être en interconnexion avec les réseaux existants, contribuer à développer l'activité de la SNCF dans la Nièvre et respecter l'environnement.

Selon lui, les scénarios Est et Ouest-Sud compromettent la faisabilité du projet, qui est la principale préoccupation des cheminots de la région. « Voulons-nous, demande-t-il, que le projet POCL se réalise, voulons-nous qu'il se réalise le plus rapidement possible ? » Si la réponse est « oui », dit-il, il faut retenir le scénario Médian ou à défaut le scénario Ouest. « Un projet sans consensus aboutirait-il plus difficilement ? », demande-t-il. « N'est-il pas vrai que plus le projet se réalisera vite, moins il coûtera à RFF, à l'Etat et aux collectivités locales ? », ajoute-t-il. « RFF peut-il estimer le coût supplémentaire par année de retard ? », conclut-il.

. **Olivier Hurabielle, maire de Cuffy**, s'exprime au nom du sénateur **Rémy Pointereau, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, dont il est le suppléant**. Il salue la mobilisation importante de ce soir et redit le bien fondé du projet, « à condition, précise-t-il, que tout le monde soit uni et solidaire ». Quel serait le visage de cette région, interroge-t-il, « si nos prédécesseurs n'avaient pas insisté pour obtenir le chemin de fer, des gares et des autoroutes » ? Il faut, dit-il, préparer l'avenir des jeunes. Concernant le tracé, il prône le plus pertinent quant à l'aménagement du territoire et aux dessertes, celui qui prendrait le mieux en compte l'impact environnemental et le financement. L'avenir du territoire étant en jeu, il souligne que l'intérêt est non seulement d'avoir le TGV, « mais de l'avoir rapidement ».

. **Jean-Claude Béchade, « citoyen limousin »**, rappelle l'objectif principal : le doublement de la ligne Paris-Lyon. Il ne comprend pas pourquoi les orientations se font toujours du nord au sud, alors qu'il y a un gros potentiel de voyageurs d'est en ouest, « même si ce flux n'est pas quantifiable, les usagers préférant utiliser leur véhicule personnel ». La prise en compte de ces usagers potentiels pourrait, dit-il, augmenter la rentabilité du projet. Il remarque qu'un consensus semble se dessiner au niveau du tracé de la ligne, mais estime qu'il faut prendre en compte la dimension nationale et européenne de l'aménagement. Dans le contexte de la crise, dit-il, les investissements devront être à la mesure du service rendu, ce qui impose une vision plus large que celle du seul département.

. **Thomas Allary, RFF**, rappelle que les missions de RFF sont, simultanément, de moderniser le réseau existant et de développer des lignes nouvelles. La modernisation des lignes existantes, dit-il, est « notre priorité ». Un contrat a été signé en 2008 avec l'Etat pour « le plus grand plan de rénovation du réseau ferré qui ai jamais existé », qui représente 13 milliards d'euros d'investissement d'ici 2015, l'équivalent de la rénovation de 1 000 km de voies par an.

Sur la question des gares de la future LGV, Thomas Allary rappelle que le principe général qui a été retenu est la desserte de chaque ville en gare existante, car c'est le souhait de la majorité des personnes concernées. La possibilité de gares nouvelles, dit-il, n'a cependant pas été écartée, en particulier pour Nevers, où la gare serait à l'intersection des gares actuelles, afin de profiter de la desserte du réseau TER.

Le directeur du projet de RFF confirme la nécessité de diagnostics environnementaux précis pour la réalisation du projet. Mais, dit-il, dans l'étape actuelle, ce serait difficile puisque l'on raisonne sur des scénarios dans des bandes très larges. Ce travail sera donc mené à bien, après le débat public, durant l'étape d'études techniques - qui dure entre 5 et 7 ans - et qui conduit à l'enquête d'utilité publique, où le tracé est défini dans le détail.

A propos de la question concernant les trafics est-ouest, Tomas Allary précise que le projet rend possible certaines liaisons sur cet axe, qui vont permettre des gains de temps importants, sans passer par Paris comme c'est souvent le cas actuellement. Ces « bénéfiques », précise-t-il, sont intégrés dans l'évaluation socio-économique du projet.

. **Sylvain Caillot, RFF**, présente l'étude des « scénarios alternatifs » qui s'appuient sur l'hypothèse de l'aménagement des lignes existantes. Trois cas de figure ont été étudiés.

Une première série de travaux est envisageable, explique-t-il, en aménageant la ligne existante – qui, dit-il, a déjà subi de nombreuses améliorations. L'investissement nécessaire pour ces aménagements serait de l'ordre d'1 milliard et demi d'euros, avec un gain de temps allant jusqu'à 20 minutes.

Deuxième hypothèse, il est également possible, de « compléter » les lignes existantes par des portions de ligne à grande vitesse, avec des investissements de l'ordre de plus de 4 milliards

d'euros et des gains de temps allant jusqu'à 30 minutes, « gains de temps, fait-il remarquer, toujours très toujours inférieurs à ceux qu'apporterait une ligne à grande vitesse ».

Enfin, une troisième solution, incluant un doublement à grande vitesse sur la partie nord de la ligne existante, nécessiterait un investissement de l'ordre de 7 milliards d'euros, pour des gains de temps de parcours légèrement supérieurs à la solution précédente.

Ces scénarios et leurs caractéristiques, dit Sylvain Caillot, sont consultables dans un rapport disponible sur le site de la CPDP, www.debatpublic-lgv-pocl.org

. **Didier Boulaud, président de la Communauté d'agglomération de Nevers, sénateur, vice-président de l'association TGV Grand Centre Auvergne**, rappelle que la région de Nevers est engagée depuis 4 ans en faveur de ce projet, et salue la mobilisation de ce soir. Il rappelle la situation centrale de Nevers en France, et dénonce les difficultés pour y accéder. Il affirme son soutien au tracé Médián par Roanne et Moulins, qui permettra de desservir toutes les villes qui ne l'étaient pas. Il estime qu'il faut écarter le scénario Ouest-Sud et interpelle RFF sur l'impact environnemental de la traversée de la forêt de Tronçais, prévue dans ce scénario.

. **Matthieu Doucet, étudiant à l'ISAT de Nevers, délégué du conseil de l'établissement**, veut porter la parole des étudiants de l'ISAT, en rappelant les difficultés qu'ils ont pour rentrer dans leur famille et aller en stages, avec un réseau ferroviaire centré sur Paris. Il souligne que la LGV permettra de desservir deux zones d'où viennent beaucoup d'étudiants, le Sud et le Nord de la France. Les enseignants et intervenants sont aussi, dit-il, très intéressés par le TGV, qui leur permettrait d'écourter les temps de trajet pour rejoindre l'ISAT. L'école, enfin, assure-t-il, bénéficierait avec cette ligne d'une meilleure visibilité, qui se répercuterait sur la ville de Nevers.

. **Pierre Kaluzny, président de l'Association de protection du confluent Loire Allier, membre du collectif Stop LGV POCL**, déclare disposer d'une expertise sur le dossier, qui lui fait dire « qu'il n'y a pas d'opportunité pour la LGV POCL ». Il explique que la réalisation d'une LGV génère beaucoup d'inconvénients et de difficultés et que ce type d'infrastructure ne contribue pas au développement économique attendu. Les infrastructures, dit-il, ne créent pas les activités. Or, ajoute-t-il, les élus ne demandent pas une LGV mais une irrigation des territoires, avec des radiales sur Paris. Pour lui, la solution est à rechercher dans la modernisation des lignes actuelles. Il demande donc l'étude de solutions alternatives sur les voies existantes, compte tenu des problèmes environnementaux que générerait la réalisation de la ligne et de la dette de la France.

. **Florence Ombret, adjointe au maire de Nevers, conseillère communautaire**, déclare que le TGV serait une réponse pour l'attractivité de la région, car il permettrait d'accélérer les projets urbains, de développer l'économie résidentielle, d'améliorer l'accessibilité de la ville pour renforcer le tissu industriel automobile. Elle est favorable, pour le développement économique, au scénario Médián et, d'un point de vue politique, au scénario Ouest.

Laure Déroche, maire de Roanne, considère que les réunions publiques donnent lieu à des échanges très riches, du fait de l'intérêt du projet. C'est, dit-elle, un grand projet d'aménagement du territoire qui va remettre sur les grands axes de communication des villes actuellement à l'écart des infrastructures. La variante nord par Mâcon, dit-elle, « ne répond à aucune nouvelle fonctionnalité », alors que la variante sud permet la desserte de Roanne et l'amélioration de la liaison Clermont-Lyon. L'objectif est de gagner du trafic sur l'aérien pour assurer la rentabilité de la ligne. Elle s'étonne que la SNCF n'ait indiqué qu'une préférence pour le scénario Médián, sans préciser la variante.

. **Wilfrid Sejeau**, conseiller régional de Bourgogne Europe Ecologie, chef d'entreprise à Nevers, fait part de ses interrogations sur le financement du projet, en citant un discours récent où François Fillon a déclaré : « Il ne faut pas attendre grand-chose de l'Etat ». La région Bourgogne fait partie des plus endettées de France et le conseil général de la Nièvre est lui aussi endetté. Il se demande quelle sera la dette transmise aux générations futures, et quelles concessions il faudrait faire si le choix du TGV était validé. Il rappelle que le projet est pour 2025 et estime que la Nièvre a besoin de projets économiques avant cette date. En tout état de cause, il ne croit pas que le TGV créera de l'activité.

. **Serge Godard**, maire de Clermont-Ferrand, président de l'agglomération Clermontoise, rappelle que Clermont-Ferrand est intéressé par la LGV mais souligne un double enjeu : la liaison vers Paris et la liaison vers Lyon. Lyon, qui est impliquée dans le projet, pense que le seul scénario satisfaisant serait Ouest-Sud, pour favoriser l'ouverture vers Clermont et vers l'ouest. Dans la plupart des scénarios, dit-il, la ligne passe loin de Clermont-Ferrand et ne répond pas à la problématique de Lyon.

. **Thomas Allary** répond à la question concernant la forêt de Tronçais : sa traversée, dans le scénario Ouest-Sud, constituerait effectivement un risque d'impact environnemental. Concernant les « scénarios alternatifs » basés sur la modernisation du réseau existant, il rappelle qu'ils ont été présentés dans la réunion, et qu'ils ne permettent pas d'atteindre les objectifs du projet. C'est la raison pour laquelle, dit-il, ils ne sont pas inclus dans le dossier du maître d'ouvrage.

En réponses aux inquiétudes exprimées par le maire de Clermont-Ferrand, le directeur du projet de RFF confirme que si les raccordements de la LGV au réseau « classique » ne se font pas au même endroit dans les quatre scénarios, ils ont tous été conçus pour que le trajet Paris-Clermont s'effectue toujours en moins de deux heures. Quant au trajet Clermont-Lyon, qui n'était pas un objectif initial du projet et lui a été intégré par la suite, il s'effectuerait en utilisant le réseau existant et la LGV jusqu'à Lyon, ce qui permettrait un temps de trajet de 1h20 dans les scénarios Ouest, Médian et Est. Dans le scénario Ouest-Sud, la connexion se fait plus au nord, et le temps de trajet serait de 1h15.

. **Michel Leboeuf, SNCF**, indique que la position officielle de la SNCF sera précisée dans le cahier d'acteurs qu'elle prépare. Il résume son argumentation en trois points : il faut minimiser le coût de construction, augmenter le gain de temps de parcours et faire participer le plus grand nombre possible de collectivités territoriales au projet, et notamment faire contribuer la région Rhône-Alpes au financement grâce à la liaison Clermont-Lyon.

. **Gilbert Champagne**, habitant du sud Nivernais, veut attirer l'attention sur le fait que trois des tracés auraient un impact environnemental fort sur la Nièvre. Il dénonce la future construction « d'un ou deux ponts traversant la Loire », selon le scénario choisi, avec un fort impact sur l'environnement. Il craint que le paysage du sud Nivernais soit « défiguré » par la LGV, mais s'inquiète aussi de « la destruction de terres agricoles » au profit de la création d'une gare. Il dénonce également les nuisances sonores causées par le passage des trains près des habitations et villages.

. **Marie-Françoise Sévrain**, précise que les problématiques qui viennent d'être abordées seront discutées lors d'une réunion thématique sur l'environnement au mois de janvier.

. **Anne Plisson**, nivernaise depuis 6 ans, pense que les Nivernais ont besoin de la LGV car elle facilitera l'accès aux soins médicaux, aux formations pour les étudiants et demandeurs d'emploi, parce qu'elle contribuera à développer les marchés des entreprises, la création d'emplois, le commerce et le tourisme.

. **Patrice Joly**, président du Conseil Général de la Nièvre, se projette en 2025 quand l'autoroute sera terminée, que les infrastructures numériques seront réalisées, quand la LGV sera construite et que le TGV s'arrêtera dans le département, au centre d'un carrefour de liaisons. Le Conseil Général, à travers le choix de scénario qu'il propose, souhaite limiter et maîtriser les impacts environnementaux, garantir la faisabilité financière du projet, assurer les interconnexions et les dessertes, en écartant l'hypothèse Ouest-Sud, pour permettre la meilleure facilité de déplacement entre Clermont et Lyon. Le choix du département est donc, dit-il, celui du scénario Médian, pour desservir la plus grande partie de la population nivernaise. Il indique néanmoins que le Conseil général reste ouvert à la discussion pour trouver la solution qui convienne le mieux à l'ensemble des territoires concernés.

. **Thomas Allary** présente une carte des enjeux environnementaux identifiés autour du projet et indique que des options de passages sont cherchées pour faire passer la ligne.

. **Michel Caniaux, délégué général de l'association Altro**, critique l'idée d'une gare nouvelle à Nevers, « qui serait à 25 km de la gare centre ». « Vaut-il mieux pour Nevers une desserte dans le centre sans rupture de charges, ou une desserte décentrée extérieure ? ». Il précise que le scénario Ouest-Sud « ne met pas Nevers un cul-de-sac », mais permet une connexion avec un axe transversal est-ouest.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, précise que 2 500 personnes sont présentes à la réunion de ce soir. La position de la ville de Nevers, explique-t-il, est de tout faire pour permettre la réalisation du projet, « ce qui passe nécessairement par un accord entre les territoires concernés ». Le scénario Ouest-Sud, dit-il, est « inacceptable pour la Bourgogne » et « le scénario Est inacceptable pour l'Auvergne ». Il ne faut donc pas, dit-il, les défendre. Nevers, Bourges et Moulins, rappelle-t-il, proposent les scénarios Médian et Ouest par Roanne. Sa préférence va cependant au scénario Médian, « qui a le coût le plus faible, respecte le mieux l'environnement et attire plus de voyageurs ». Il précise que les deux scénarios permettraient d'amener le TGV dans la gare historique de Nevers.

. **Jean-Yves Demortière, président du Conseil Local de développement durable de Nevers**, estime qu'il n'y a pas encore suffisamment d'éléments d'information pour exprimer un avis. Il souhaite en particulier que l'on explique mieux quels sont les avantages et inconvénients « d'aller plus vite », la faisabilité du projet dans le contexte actuel de crise et « quels investissements seraient sacrifiés » si on réalisait le projet. Il fait connaître son désaccord « avec la campagne de communication en faveur du TGV ». Il souhaite aussi que d'autres moments d'échanges soient programmés pour faciliter la discussion et la controverse.

. **Jean-Luc Gauthier, conseiller général du canton de Saint-Benin d'Azy**, rappelle que la Nièvre est favorable au projet car le centre de la France est enclavé et manque de voies de communications. Il souligne que le scénario Médian doit être encouragé car il rassemble le plus de conditions favorables.

. **Pim de Roos, citoyen européen et acteur économique du Limousin**, se déclare en faveur du scénario Ouest-Sud, plus intéressant, selon lui, aux échelles nationale et européenne, puisque « le projet devrait être plus axé sur l'aménagement du territoire » : le « grand centre », dit-il, « dépasse Nevers, Bourges et Moulins ». Il se dit aussi favorable au projet Transline, qui propose de relier « l'Atlantique à l'Oural », « ce qui renforcerait l'accessibilité de Nevers ». La combinaison des deux projets mettrait, dit-il, « le centre de la France au centre ferroviaire de l'Europe ».

. **Eric Mourey, co-secrétaire départemental d'Europe Ecologie des Verts de la Nièvre**, souligne qu'avec le coût de la LGV, l'Etat et les collectivités ne pourront pas moderniser et améliorer les lignes existantes. La priorité, dit-il, doit être aux transports domicile-travail actuels, qui devront à court terme être « écologiques et économiques ». L'urgence, dit-il, est de moderniser les gares et lignes actuelles, et de réouvrir celles qui ont été fermées.

. **Patrick Pereira, secrétaire général de l'Union départementale CFDT de la Nièvre**, précise qu'il ressort des débats internes de la CFDT des interrogations sur la pertinence du projet, et la nécessité de trouver une solution d'intérêt général pour la population. Il désire que soit étudié l'impact financier du projet sur le budget des collectivités, et le retour sur investissement. Mais, dit-il, « la CFDT n'est pas contre le projet » ; elle souhaite qu'il prenne en compte « dans l'intérêt de tous ».

. **Alain Tanton, président de la communauté d'agglomération de Bourges**, précise que même si le projet est pour 2025, il faut avancer rapidement pour le mettre en place, tout en menant en parallèle la modernisation des lignes existantes. Le projet ne peut se réaliser, dit-il, que « dans l'unité » : « Nous réussissons ce TGV ensemble, ou nous échouons ensemble ». Les voies d'un accord, estime-t-il, sont donc à trouver. Deux « scénarios extrêmes », dit-il, présentent des inconvénients. Le passage par Roanne permet la liaison Clermont-Lyon. Il indique sa préférence pour le scénario Ouest, qui permet d'irriguer directement Orléans et de créer deux gares nouvelles, sans ignorer la Nièvre et Nevers.

. **Jean-Marc Miguet, conseiller régional d'Auvergne**, rappelle la volonté des Auvergnats de voir aboutir le projet POCL. Le tracé Ouest-Sud, dit-il, est donc « celui qui permet le meilleur aménagement du territoire ». Il a, ajoute-t-il, « été plébiscité par plusieurs communes environnantes, car il permet de construire une liaison transversale et européenne et offre une plaque tournante à Roanne ».

. **Alain Reininger, président de l'Union Départementale CFE-CGC**, se félicite de « la mobilisation générale et dynamique » pour améliorer l'accessibilité de la région. Il indique son soutien au scénario Médian. La CFE-CGC, qui sera présente à toutes les étapes du projet, propose l'organisation d'une table ronde pour le faire avancer.

. **Nicole Tabutin**, adjointe au maire de Moulins, dit la volonté pour Nevers et Moulins d'agir ensemble pour trouver la meilleure solution pour toutes les régions. Ce qui, dit-elle, exclut le scénario Ouest-Sud. Elle suggère que les acteurs politiques proposent, chacun, deux scénarios – à l'exception des scénarios Est et Ouest-Sud -, ce qui permettra, en fin de débat, d'en rejeter un et ainsi de s'entendre.

. **Thomas Allary** précise, à nouveau, que « les mêmes fonctionnalités pour la plaque Clermontoise sont prévues, quel que soit le scénario ».

La modernisation des lignes existantes, dit-il, est prise en compte puisque « c'est le principal objectif de RFF ». Modernisation du réseau existant et création de la LGV, dit-il, ne peuvent être opposées car « ces deux missions de RFF ont des enjeux totalement différents et des financements spécifiques ».

Si le projet est poursuivi, ajoute-t-il, après le débat public, RFF associera, tout au long des études, l'ensemble des acteurs, dans un dispositif de concertation au fil de l'eau.

. **Michel Gaillard** précise que la loi de 2010 « prévoit que le dispositif de concertation post débat public doit être discuté en réunion publique pendant le débat ». La CPDP a prévu que ce sera fait, dans les réunions publiques, à partir du mois de décembre.