

La vingt-troisième réunion du débat public, « *La LGV POCL et les transports régionaux* », a duré 3 heures, et a rassemblé, le 17 janvier 2012, 400 personnes à Nevers. Dans son mot d'accueil, **le maire de la ville** a dit son souci que la réunion publique permette « d'informer et de débattre », « dans le respect des diversités d'opinion ». Nevers, a-t-il rappelé, s'est « engagée très fortement », a dit « oui au TGV », « parce que les échanges développent la richesse ». Notre position, a-t-il dit, allie « combativité » (« pour que l'Histoire ne s'écrive pas sans nous »), « réalisme » (« le choix du scénario ouest ») et « respect des attentes des autres ». Nevers, souligne-t-il, avec Moulins et Bourges, le soutien de la Région Bourgogne, de Vichy et Montluçon, de la Région Centre et d'Orléans, a contribué à l'émergence d'un mouvement « désormais majoritaire » en faveur du scénario Ouest, avec le souci « de faire une place à la Région Auvergne et à Clermont-Ferrand », « afin de mettre toutes les forces du côté du projet, pour qu'il se réalise dans les meilleurs délais ».

Olivier Klein, membre de la CPDP et président de séance, a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public, qui se situe, « très en amont de toute décision » à un moment où on peut « influencer » le projet, permet de débattre de son opportunité, de ses objectifs et caractéristiques, mais aussi de la concertation que le maître d'ouvrage devra organiser après le débat jusqu'à l'enquête publique. RFF a donc soumis au public, en fin de réunion, le principe du dispositif de concertation qu'il envisage (information, rencontres publiques et thématiques, site web, garant de la concertation choisi par la CNDP...).

Olivier Klein a précisé que la réunion « *La LGV POCL et les transports régionaux* » avait notamment pour objectif, grâce à des retours d'expérience présentés par le CETE Nord Picardie et la Région Champagne Ardenne à l'invitation de la CPDP, d'éclairer le public sur les « services régionaux à grande vitesse » (SR GV), dont la LGV POCL pourrait être le support et sur les conditions de connexion des TGV aux relations TER « classiques ».

Le maître d'ouvrage, RFF, a présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du « Grand Centre » et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante). Il a précisé que le projet était basé sur l'utilisation d'une ligne à grande vitesse nouvelle (de 500 à 550 km) connectée (sur 800 à 910 km) au réseau existant, qui serait modernisé pour un investissement de l'ordre de 500 M€.

Cyprien Richer, du CETE Nord Picardie a expliqué que les SR GV sont « en rupture avec le modèle français de la grande vitesse », « qui a pour objectif de relier Paris aux grandes métropoles sans relation directe avec les territoires traversés », modèle « adouci », « par la desserte d'une centaine de villes moyennes ». Dans le Nord Pas-de-Calais, des TER à grande vitesse sont ainsi utilisés entre Lille et Dunkerque sur la LGV puis sur le réseau classique. Le TER GV, a-t-il précisé, permet de diviser par deux les temps de parcours et donc « de concurrencer l'automobile et ses nuisances ». Les SR GV nécessitent trois conditions : « que les LGV ne soient pas saturées », « des raccordements LGV/réseau classique de centre ville à centre ville » et « le financement des Régions » - le Nord Pas-de-Calais finance ainsi 80 % du coût d'exploitation.

RFF a rappelé que le projet POCL est bâti sur la mutualisation d'une desserte Paris-Lyon à grande vitesse avec la desserte à grande vitesse du « grand Centre », sur le modèle TGV (matériel, coûts, péages, prix du billet), avec l'objectif de tendre vers l'équilibre économique, sans subventions. Il y a néanmoins dans le projet POCL deux relations susceptibles d'une approche particulière : Paris-Orléans (fort trafics, déplacements majoritairement domicile/travail et professionnels) et Clermont-Ferrand-Lyon (une desserte aujourd'hui exploitée en TER, en concurrence avec la route). Sur Orléans-Paris (voire sur Paris-Blois), il y aurait la possibilité de diversifier l'offre en maintenant une desserte classique aux côtés de l'offre à grande vitesse. Pour Clermont-Ferrand-Lyon, où le trafic est plus modeste et l'équilibre économique plus difficile, la mise en place de SR GV nécessiterait d'une part le report total des dessertes TER mais aussi peut-être une subvention publique. RFF précise que l'hypothèse de SR GV dans le cadre du projet POCL, reste « à étudier finement » avec les différents partenaires concernés.

Second témoin appelé par la CPDP, **Philippe Picart, du service transport de la Région Champagne Ardenne** a expliqué l'utilisation de la LGV Est pour des dessertes locales autour de Reims. Il a souligné qu'elle a été rendue possible par l'adaptation d'une gare prévue initialement pour des TGV province/province à l'accueil des TER. Il a précisé que cela avait nécessité une réflexion préalable et des anticipations des collectivités sur le maillage, l'accessibilité, les projets urbains autour des gares... et un financement des aménagements de la gare d'interconnexion TGV/TER par la Région.

Les interventions de la salle ont, malgré le thème de la réunion, souvent porté sur les scénarios et en particulier sur l'annonce d'une position commune des Conseils généraux du Cher, de l'Allier, du Puy-de-Dôme et de la Nièvre qui rejoignent le « consensus » en faveur du scénario Ouest, mais aussi sur la forte déception de certaines collectivités qui constatent que les accords entre élus semblent privilégier Ouest au détriment de Médian. Les interventions ont aussi porté sur la question des gares nouvelles (« gare Auvergne » entre Moulins et Vichy, Saint-Germain-des-Fossés...) ou encore sur celle du prix du billet.

D'autres intervenants ont manifesté leur intérêt pour de nouveaux services « TER GV », tout en mettant en avant la vétusté du service TER actuel, en s'interrogeant sur la capacité des collectivités publiques à financer POCL et la remise à niveau des services existants. Certains ont donc préconisé de miser plutôt sur la rénovation de l'existant. D'autres s'interrogent sur la disponibilité de matériels TER adaptés à une LGV ou mettent en garde contre la tentation de se « débarrasser du problème » en faisant appel aux collectivités. La Région Rhône-Alpes témoigne des multiples incertitudes sur les coûts et les trafics à attendre de SR GV qui ne permettent pas aujourd'hui aux régions de s'engager. **La SNCF** estime que les SR GV peuvent être la « nouvelle frontière du TGV aujourd'hui », mais souligne que « s'il n'y a pas assez de trafic pour qu'un opérateur s'y engage à ses risques et périls », il faudrait dans ce cas « engager le dialogue avec les collectivités ».

En clôture de la réunion, **Olivier Klein (CPDP)** a fait le constat que cette réunion a fait la démonstration que les participants s'approprient les problématiques du projet et, en particulier, ce soir, celles qui touchent aux effets locaux du projet comme en témoignent les questions et interventions sur les services et les gares.