

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion de proximité

Nevers, le 9 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir, il y a énormément de monde, ce qui ne nous surprend pas beaucoup, nous nous attendions à une forte mobilisation à Nevers et elle est au rendez-vous.

Je voudrais vous faire passer tout de suite un message : la salle a été sonorisée jusqu'aux cloisons qui avaient été installées au fond, pour l'agrandir on a ôté ces cloisons, donc les personnes au fond risquent de ne pas entendre grand-chose s'il y a du bruit dans la salle.

Jusqu'à présent, nos réunions ont toujours été très disciplinées, très silencieuses, donc tout s'est très bien passé ; mais particulièrement aujourd'hui il faudra veiller à ne pas faire trop de commentaires en aparté, etc., sinon je crains que les personnes au fond n'entendent pas bien.

Il est de tradition dans nos débats publics de passer la parole au maire qui accueille la réunion ; Monsieur le Maire de Nevers, si vous voulez bien nous rejoindre pour quelques mots d'accueil.

Florent SAINTE-FARE-GARNOT, Maire de Nevers : Messieurs les Parlementaires, Monsieur le Président de la Région Bourgogne, Monsieur le Président du Conseil Général, Mesdames et Messieurs les Elus, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public ainsi que les Membres de cette Commission, Monsieur le Président de la CCI, Mesdames et Messieurs les Représentants du monde économique, sportif, culturel, associatif, et je suis tenté de dire : tout particulièrement Mesdames et Messieurs les Nivernais, nos concitoyens ; je suis très heureux de vous accueillir ce soir, à Nevers, pour ce débat public autour du TGV.

Je suis très heureux d'ouvrir cette réunion en vous disant d'abord ma satisfaction de constater la mobilisation exceptionnelle du peuple nivernais autour de ce projet.

Nous sommes d'ores et déjà plus de 1.300 et l'affluence continue ; la circulation étant bloquée jusqu'au Pont de Loire. Si la mobilisation est aussi importante, c'est que les enjeux sont eux aussi exceptionnels.

Nous sommes ce soir autour du projet TGV POCL qui pourrait mettre Nevers à 50 minutes de Paris, à 50 minutes de Lyon et à 50 minutes de Clermont-Ferrand.

Ce projet est le plus important projet de TGV jamais porté sur les fonds baptismaux en France par son ampleur géographique, d'Orléans jusqu'à Roanne et Lyon, par son ampleur en termes de kilomètres de TGV, par son coût aussi, mais surtout par l'espoir qu'il fait se lever dans les populations des territoires concernés.

Deux questions nous seront posées ce soir, comme elles l'ont été dans les autres territoires concernés.

D'abord, sur le principe : chers amis, sommes-nous favorables à ce que la France se dote de ce nouveau projet de TGV ?

Ensuite, si nous répondons favorablement à cette question : lequel des quatre tracés disponibles retiendrons-nous et ferons-nous entrer en action ?

La position de la Ville de Nevers sur ce projet est une position humaniste. Nous considérons que des échanges, naît le développement de la richesse, et que la richesse des territoires est la condition du développement d'un projet social, humain et durable, pour le territoire de la Nièvre. C'est ce projet que vos élus défendent au quotidien. A cet égard, nous répondons « oui ».

Nous répondons « oui » au TGV, et bien sûr nous répondons « oui » au TGV dans la Nièvre.

Pour faire gagner ce grand projet, nous avons engagé une campagne. Les villes de Moulins, de Bourges et de Nevers, se sont alliées ; elles ont fait alliance autour d'une position commune qui a pour vocation principale de faire en sorte que ce grand projet voie le jour et ne soit pas condamné aux oubliettes des études ferroviaires, comme tant d'autres l'ont été précédemment.

Nous avons ensemble sillonné les routes de France. J'étais présent, avec les Maires de ces deux villes, à Clermont-Ferrand, à Orléans, à Vichy, à Roanne, à Moulins, à Bourges ; et ce soir nous sommes à Nevers. Cette campagne va continuer à nous mener sur les routes de France, jusqu'au 25 janvier, date de clôture du débat.

En ouvrant la séance de ce soir, je voudrais partager avec vous un enseignement que j'ai tiré de cet échange avec tant d'acteurs sur le territoire du Grand Centre de la France. Cet enseignement, c'est que tous veulent le TGV, que tous évidemment sont ardents au combat pour l'obtenir pour leur territoire, que même certains font de la surenchère ; mais que pourtant, sans accord politique des Territoires, des Régions, des Départements, des Villes, concernés, il n'y aura pas de TGV.

Aussi, à quoi nous aura servi toute cette énergie, toute cette passion, cet espoir que nous avons levé dans nos populations d'un meilleur développement ? A quoi tout cela aura-t-il servi, si *in fine* la montagne devait accoucher d'une souris ? C'est contre cela que Nevers, Bourges et Moulins, se battent ; pour que le projet voie véritablement le jour.

Je conclurai mon propos en vous disant : « ce soir, débattons, et faisons que chaque argument soit un pas supplémentaire vers la construction de cet accord politique qui est nécessaire pour que le projet voie le jour.

Si nous faisons cela, alors il entrera en action, alors il sortira de terre.

Un jour, ce TGV transportera nos projets, nos familles, nos vies, dans tout le territoire de la France ; alors il passera par Nevers ; alors, ensemble, sans que personne n'en soit exclu dans le grand cœur de France, nous aurons gagné !

Vive Nevers ! Vive la Nièvre ! Et vive le TGV !

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire.

Nous sommes déjà rentrés dans le vif du sujet avec le propos de Monsieur le Maire, mais nous allons reprendre le cours de la réunion, qui consiste d'abord à rappeler ce qu'est le débat public, parce que peu de gens le savent, donc comment cela se situe par rapport au processus de décision d'un tel projet.

Ensuite, nous passerons à la présentation dudit projet.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Je voudrais d'abord rappeler que le débat public est un processus démocratique qui est inscrit dans nos lois, qui prévoit que quand il y a des grands projets ayant un impact sur l'environnement, sur le cadre de vie des populations, la parole soit donnée au public pour qu'il interroge les maîtres d'ouvrage, pour qu'il donne son avis sur les projets du maître d'ouvrage. Ceci, depuis la Loi Barnier de 1995, dite « Loi de Protection de l'Environnement » qui a créé la Commission Nationale du Débat Public, qui est en charge de mettre en œuvre ce processus démocratique.

La Commission Nationale du Débat Public est aujourd'hui une autorité administrative indépendante. Le mot « indépendante » est important parce que la Commission Nationale, tout comme la Commission Particulière (je dirai un mot de celle-ci tout à l'heure), sont totalement neutres par rapport au projet. Jamais nous ne nous prononçons sur le fond du projet ; notre rôle est de préparer, organiser, animer, le débat sur le sujet.

Le débat public porte sur une première question : l'opportunité du projet. Il faut toujours commencer par là : ce projet est-il opportun ?

La deuxième question posée au public est : que pensez-vous des caractéristiques de ce projet ? C'est la question des scénarios, très clairement.

Quels sont les objectifs de ce projet ? C'est la question de la desserte, du service qui sera offert aux voyageurs.

Donc, ces questions sont mises au débat.

Je m'empresse d'ajouter (on a parfois besoin de le préciser) qu'un débat public n'est pas un sondage, un référendum ; ce n'est pas non plus la recherche du consensus, comme je l'ai rappelé hier à Mâcon. Nous ne sommes pas là pour construire du consensus, mais pour écouter le public, pour entendre les opinions, pour qu'ensuite, lorsque le maître d'ouvrage aura à prendre sa décision, il la prenne en connaissance de cause, en sachant ce que pensent les citoyens concernés par le projet. Il est important de le rappeler.

Pourquoi ce débat public sur POCL ?

La loi prévoit un certain nombre de critères qui conduisent à organiser des débats publics. Il est clair – Monsieur le Maire l’a rappelé – que le projet POCL, par son étendue, ses impacts, son coût, etc., rentre bien au-delà de tous les critères de décision d’organisation d’un débat public. Celui-ci a été décidé au mois de mars dernier. Une Commission particulière a été mise en place pour l’organiser

Quelques règles, principes, du débat public :

- L’ouverture à tous, et il suffit de voir le nombre de participants ce soir pour être convaincu qu’il est vraiment ouvert à tous.
- La transparence ; je le répète à chaque fois, rien n’est caché, tout est disponible, notamment sur le site web de la Commission.
- L’équivalence : vous êtes plus de 1 000 ici ce soir, chacun de vous a le même poids dans le débat ; vos opinions, vos avis, pèseront le même poids que ceux de vos voisins à l’heure du compte rendu, que nous ferons.
- L’argumentation : il ne suffit pas de dire, quand on intervient, « je suis pour » ou « je suis contre », mais pourquoi on est pour ou contre ; sinon cela n’apporte pas grand-chose au débat (comme je l’ai dit, ce n’est pas un sondage). Ce débat doit enrichir la réflexion du maître d’ouvrage, donc il faut des arguments.

La Commission particulière a été nommée pour préparer le débat public, l’organiser, l’animer.

Ce soir, Marie-Françoise Sévrain animera le débat par la suite. Arlette Dubois-Besnard fait partie de la Commission, et Olivier Klein également

Nous prendrons quelques dispositions particulières d’animation ce soir car en raison de la taille de la salle et du nombre de participants, nous avons intérêt à nous organiser un peu différemment.

Nous aurons à faire un compte rendu à la fin du débat, ce sera le reflet fidèle de ce qu’auront été les échanges au cours de ces quatre mois de débat public.

Le maître d’ouvrage, Thomas Allary et Sylvain Caillot, à la table ici, est là non seulement pour proposer les dossiers mis en débat, mais aussi pour vous présenter le projet, pour répondre à vos questions et réagir à vos opinions ; et il sera là le moment venu surtout, pour prendre sa décision.

Je rappelle que la Commission Nationale du Débat Public, pas plus que la Commission Particulière du Débat Public, n’a de point de vue sur le fond du dossier, et elle ne prendra pas la décision ; elle est là pour organiser l’éclairage à destination du maître d’ouvrage, pour que le moment venu il prenne la meilleure décision possible.

La Commission Particulière du Débat Public informe le public ; c’est une gageure dans un tel projet. Monsieur le Maire a rappelé l’étendue des territoires concernés : 5 régions, 16 départements, 17 millions de personnes si l’on englobe l’Ile-de-France et la région lyonnaise, c’est donc beaucoup de monde. C’était un défi, mais je vois ce soir que nous avons réussi. Je m’empresse de dire que nous avons réussi grâce aux collectivités locales, qui ont été un relais de l’information, et grâce à la presse qui, sur ce dossier particulièrement, est vraiment très impliquée et relaie énormément.

Nous avons deux outils fondamentaux aussi pour contribuer au débat public :

- Le site Internet de la Commission. Pour la petite histoire, nous l'avons calculé hier, les réunions publiques à ce jour représentent à peu près 200 questions/interventions posées en réunion, nous en sommes à 500 sur le site ; c'est vous dire le poids que pèse également le site web dans la contribution à ce débat.
- Les cahiers d'acteurs, qui sont à la disposition des institutionnels (les collectivités, les Chambres de Commerce, etc.), pour faire valoir leur point de vue par écrit.

Ces outils sont tout à fait importants pour le débat public.

Comment participer ?

Les réunions publiques, comme celle-ci, sont évidemment le moyen fondamental, c'est la rencontre entre le maître d'ouvrage et le public « *in vivo* » ; c'est vraiment la confrontation des questions, des réponses, des avis.

Ceci étant, je l'ai dit, le site Internet, les cahiers d'acteurs, sont aussi des outils importants.

Il y a trois types de réunions publiques :

- Les réunions de proximité, comme celle-ci, où l'on vous présentera le dossier dans sa totalité, dans sa globalité, avec un zoom éventuellement sur le territoire de Nevers.
- Les réunions thématiques, qui seront des réunions publiques également, mais sur un thème spécifique que l'on va approfondir : le financement, l'environnement, l'aménagement du territoire, les réseaux secondaires (TER), comment tout cela se relie à un projet de TGV.
- Les auditions publiques, qui sont une formule adaptée à des sujets un peu à la marge du débat lui-même. C'est le cas du fret, qui n'est pas un service intégré au projet POCL, mais des personnes s'interrogent quand même sur les questions du fret.

Une audition publique se tiendra à Lyon sur ce sujet. Il y en a une dans la Creuse, qui n'est pas sur le territoire à proprement parler du projet, mais il est évident que les gens de la Creuse se posent des questions et il était important de les entendre sur ce projet.

Il y a 27 réunions. Si je ne m'abuse, aujourd'hui c'est la dixième.

Le débat sera clos, comme nous l'avons rappelé tout à l'heure, le 25 janvier. Il y aura le 24 janvier à Clermont et le 25 janvier à Orléans une réunion de synthèse. Nous avons commencé par ces deux villes, nous terminons par ces deux villes.

Tout à l'heure, Monsieur Allary présentera le projet, puis nous passerons au débat.

Les règles du débat public :

Trois minutes par intervention ; on n'intervient pas sans demander le micro ; on se présente. Tout cela parce qu'il y a un verbatim de cette réunion, qui sera en ligne sur le site de la Commission, et il est important que l'on sache qui intervient.

Les interventions sont limitées à trois minutes, car étant donné le nombre de personnes présentes, si quelqu'un déborde de ce temps d'intervention, il y aura peu d'élus pour prendre la parole. Ce serait dommage, autant laisser un peu de temps aux autres pour s'exprimer.

Vous avez sur les sièges des papiers qui vous permettent de poser également des questions par écrit. Tout le monde n'aime pas prendre un micro. Donc, vous pouvez quand même poser une question, elle sera rapatriée vers la table de la Commission et on y répondra, bien sûr.

Le calendrier du débat public :

- ✓ Fin janvier : fin du débat public.
- ✓ Fin mars au plus tard, nous remettons le compte rendu du débat et le bilan qu'en tirera le Président de la Commission Nationale du Débat Public.
- ✓ Fin juin au plus tard, donc trois mois après, le maître d'ouvrage prendra sa décision et la rendra publique.

Sur cette question du débat public et de son organisation, y a-t-il des interrogations ? (*Non*).

Donc, tout ceci a été assez clair, j'espère.

Monsieur Allary, je vous laisse présenter le projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
 Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour présenter le projet, de la façon la plus pédagogique possible, forcément de façon non exhaustive étant donné la taille et la complexité du projet.

Il ne faudra pas hésiter à continuer de nous interroger ensuite, dans le reste de la réunion.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet a été inscrit dans la Loi Grenelle, avec quatre objectifs fixés par l'Etat :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures, sachant qu'aujourd'hui, dans le meilleur des cas, le temps de parcours est de trois heures.
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs constituent le « pilier du projet » ; c'est la desserte ferroviaire à grande vitesse du Centre de la France (Centre, Bourgogne, Auvergne), des régions qui aujourd'hui n'ont pas accès à la grande vitesse, même à l'issue du programme de LGV du Grenelle.

- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV entre Paris et Lyon.

C'est le second pilier du projet. L'idée est que la ligne existante entre Paris et Lyon va arriver à saturation et qu'à l'horizon 2025 il n'existe pas d'autre solution que de doubler cette ligne.

Donc, l'idée de POCL est de réunir ces deux enjeux : desserte du Centre de la France et doublement de Paris-Lyon, en un seul projet.

A partir de ces quatre objectifs, RFF a réalisé, avec l'Etat et avec les cinq Conseils Régionaux concernés, des études qui ont conduit à élaborer quatre scénarios de lignes à grande vitesse, qui vous seront donc présentés pendant le débat : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est.

On voit ici les schémas en termes de lignes à grande vitesse.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'arrivée en Ile-de-France et sur Lyon. Ce sont des problématiques que l'on peut approfondir, on le fait dans les réunions de proximité à ces endroits, mais elles ne sont pas discriminantes entre les scénarios.

Il existe deux variantes d'arrivée sur Lyon pour trois de ces scénarios : Ouest, Médian et Est ; soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Dans les deux cas, la nouvelle ligne se brancherait à Montanay, au Nord de Lyon. Montanay est l'endroit où il y a la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans le centre de Lyon pour desservir les gares de Part-Dieu et de Perrache, et la bifurcation à l'Est de Lyon qui permet de desservir la gare TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry.

Donc, la ligne POCL permettrait de desservir au choix Lyon Centre, ou Saint-Exupéry.

Trois options sont présentées dans le débat :

- Une gare nouvelle TGV à Orly ;
- La desserte par des trains à grande vitesse de Saint-Étienne sans passer par Lyon, mais en passant par Roanne ;
- Un raccordement direct de la ligne à la Gare de Lyon Perrache, en arrivant sur Lyon, pour éviter de passer systématiquement par Part-Dieu pour aller jusqu'à Perrache.

Comment allons-nous vous parler ce soir de ce projet ?

Il faut bien voir qu'une ligne à grande vitesse n'est pas une route. Avec une route, vous avez l'avantage et le coût au même endroit. L'avantage, c'est là où l'on peut amener sa voiture, donc partout sur une route ; le coût, environnemental en particulier, c'est aussi l'endroit où est la route.

Avec une ligne à grande vitesse, ce n'est pas tout à fait la même chose : concernant les bénéfices, c'est là où le train pourra aller grâce à la ligne ; et il y a les coûts (environnementaux, financiers) et le coût environnemental est bien là où est la ligne.

Nous commencerons par parler des services qui pourraient être offerts par le projet : quels trains ? Combien de trains ? Comment circuleraient ces trains et quelles dessertes ils permettraient ?

Dans un deuxième temps, nous parlerons des coûts, en termes d'infrastructure. En particulier, quel coût environnemental et quel coût financier ?

Ensuite, nous ferons une synthèse de tout cela, pour essayer de répondre à une question que l'on entend depuis le début du débat : comment cette ligne est-elle faisable ?

1 - Les services :

- Le scénario Ouest-Sud

Premier exemple : on voit, dans le scénario Ouest-Sud, comment un TGV arriverait jusqu'à Nevers, depuis Paris. Le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse (en bleu), puis décrocherait, en l'occurrence au niveau de Bourges, et utiliserait alors le réseau existant pour aller jusqu'à Nevers, puis jusqu'à Moulins.

Ce n'est pas parce que la ligne ne passe pas à un endroit qu'une ville n'est pas desservie. Dans le scénario Ouest-Sud, Nevers n'est pas sur la ligne mais serait desservie, nous verrons après dans quelles conditions ; évidemment ce n'est pas forcément dans les mêmes conditions dans chacun des scénarios.

Vous voyez aussi sur cette carte les 13 villes concernées par le projet, les fameuses villes du Centre de la France, comme indiqué dans la commande de l'Etat. Toutes les villes que vous voyez sur la carte doivent être desservies par le projet.

Bien sûr, aucune ligne à grande vitesse ne passera dans les 13 villes en même temps, c'est pourquoi la ligne ne passe pas forcément dans toutes les villes, mais toutes les villes seront desservies, en utilisant le réseau existant.

Nous n'aurons pas un TGV qui fera les 13 villes les unes après les autres, même en utilisant la ligne à grande vitesse et le réseau existant. Il faut donc construire plusieurs TGV différents, qui vont desservir ces villes de façon différente.

Nous avons essayé de grouper les villes pour maximiser le potentiel de chaque train (remplir au maximum les trains) et pouvoir offrir un maximum de trains à chacune des villes du projet. C'est comme cela qu'a été construite l'hypothèse de desserte.

Nous allons voir maintenant le schéma de desserte, toujours pour le scénario Ouest-Sud dans notre exemple.

Vous retrouverez les schémas de desserte de chaque scénario dans les synthèses qui se trouvent à l'entrée, que vous avez peut-être pu prendre.

Il faut bien voir que ces hypothèses de desserte ont été bâties par RFF, alors que le moment venu, ce sont évidemment les opérateurs (la SNCF et éventuellement ses concurrents) qui définiront cette desserte. Nous sommes aujourd'hui beaucoup trop en amont de la mise en service : ni la SNCF, ni aucun opérateur, n'est en mesure de dire quelle sera dans 15 ans sa politique commerciale sur ces lignes.

Donc, nos hypothèses consistent juste à dire « sait-on remplir assez de trains à chaque endroit ? ».

Sur le scénario Ouest-Sud, nous aurions un TGV qui fait Paris-Orléans-Blois, en utilisant la ligne à grande vitesse plus le réseau existant. On voit que par exemple, quelqu'un qui est à Blois ne peut pas aller à Lyon avec ce train-là, un autre train sera nécessaire.

Nous avons un deuxième type de train, qui va de Paris à Orléans, puis Vierzon et Châteauroux, et un autre train qui fait Paris-Orléans-Bourges-Montluçon. Ce sont bien des trains différents, donc les dessertes seront séparées.

Si l'on est à Châteauroux et on veut aller à Lyon, on voit qu'il ne faudra pas prendre le train rouge, il faudra aller prendre un autre train que l'on verra apparaître après.

Troisième type de train qui va être construit : Paris-Bourges, une gare nouvelle à Vichy-Moulins, Vichy, et Clermont-Ferrand. C'est toujours le même principe, avec des arrêts possibles dans les gares avec un petit point.

Autre type de train qui circulera sur la ligne : un Paris-Lyon. Ce sont les trains qui existent actuellement sur la ligne Paris-Lyon, qui seraient reportés sur cette ligne pour dé-saturer la ligne existante. Ces trains-là marquent un seul arrêt aujourd'hui, soit au Creusot, soit à Mâcon TGV et pour assurer toujours le même temps de parcours il faudrait toujours un seul arrêt maximum. L'hypothèse, c'est que cet arrêt serait à Roanne, donc les villes précédentes

ne sont pas desservies par le Paris-Lyon. Pour aller à Lyon, nous le verrons, c'est un autre train encore.

Un exemple pour Lyon : la liaison Clermont-Lyon, ce serait un train dédié qui irait de Clermont jusqu'à Vichy, puis qui emprunterait la ligne à grande vitesse pour aller jusqu'à Lyon.

Le train suivant : la desserte de Nevers.

Dans le scénario Ouest-Sud, ce serait la seule desserte directe permise pour Nevers : un train qui va de Paris jusqu'à Bourges et qui, au niveau de Bourges, décroche pour aller à Nevers par le réseau existant.

Vous voyez apparaître maintenant des trains qui ne partent pas de Paris, mais de Roissy ou Lille (ce sont des trains province-province), ils ne s'arrêtent pas à Paris et vont jusqu'à Lyon ou Clermont-Ferrand. Le train qui va jusqu'à Lyon peut même aller au-delà, jusqu'à Marseille, Montpellier, etc. Ce sont ces trains, dits « inter-secteurs », qui desservent un maximum de villes au passage.

Il n'y a pas forcément un impératif de temps de parcours sur ces trains-là. Ils s'arrêtent dans toutes les villes intermédiaires. Ils permettraient en particulier d'aller à Lyon depuis les villes du projet, soit directement pour certains, soit avec une correspondance, par exemple pour Châteauroux (on voit que le train jaune ne passe pas à Châteauroux).

Autre type de train dit « inter-secteur » : le train qui va à l'Ouest, le Lyon-Nantes. Il retrouverait la ligne vers Vierzon ou Bourges, puis à nouveau desservirait la gare de Vichy-Moulins, Roanne, Lyon, etc. Ce sont à nouveau des possibilités de rejoindre le Sud du territoire, plutôt que Paris.

Voilà comment un schéma de desserte est construit et comment vous pouvez lire ceux qui sont dans les synthèses distribuées à l'entrée.

- Le scénario Ouest :

On voit à nouveau ce que serait une desserte de Nevers depuis Paris ; en l'occurrence, un TGV qui va sur la ligne à grande vitesse jusqu'à Nevers. C'est à Nevers que le TGV reprendrait le réseau existant, donc on serait en grande vitesse de bout en bout, entre Paris et Nevers. Ensuite, c'est le TGV qui poursuivrait jusqu'à Clermont-Ferrand, en s'arrêtant à Moulins et à Vichy, au milieu.

C'est le même type de schéma de desserte à construire, mais évidemment comme la ligne ne passe pas au même endroit, les temps de parcours seront peut-être un petit peu différents, les potentiels de trafic ne seront peut-être pas les mêmes pour chaque ville, donc le schéma de desserte peut être différent, toujours de façon à maximiser le nombre de trains pour chaque ville. C'est toujours l'optique du travail. Donc, on retrouve exactement le même type de circulation, on a un Paris-Orléans-Blois, un Paris-Châteauroux, un Paris-Montluçon.

Là, on voit la desserte de Nevers, qui est bien différente du scénario précédent puisque c'est le TGV qui irait à Nevers, puis à Moulins, puis à Vichy, puis à Clermont-Ferrand. On voit bien que le potentiel de Nevers va s'ajouter au potentiel d'autres villes et donc va permettre d'augmenter le nombre de TGV quotidiens.

On voit aussi que ce n'est pas avec ce TGV depuis Paris que l'on pourra aller à Lyon depuis Nevers. C'est avec d'autres TGV. Ce n'est pas non plus avec celui-là, qui est le Paris-Lyon actuel ; on a dit qu'il s'arrêterait une fois, en l'occurrence à Roanne ou à Mâcon, dans ces scénarios.

Nous retrouvons le Clermont-Lyon de tout à l'heure, ainsi que nos fameux trains province-province, en l'occurrence le Lyon-Nantes. Celui-ci passerait à Nevers dans le scénario Ouest, et celui-ci permet d'aller directement à Lyon, à grande vitesse, ultérieurement. C'est donc ce train-là qui permettrait d'y aller, ou ceux-là : des trains qui viendraient de Roissy-Lille, qui iraient pour certains jusqu'à Clermont et pour d'autres jusqu'à Lyon, toujours avec nos deux variantes, Mâcon et Roanne, à l'extrémité Sud du projet.

- Le scénario Médian :

Le scénario Médian est un peu différent en termes de tracé, on voit qu'il va plus directement vers Nevers et pour desservir Orléans et Bourges (et donc les autres villes) au-delà, on a des barreaux à grande vitesse qui vont jusque dans ces villes, et au-delà le TGV utilise aussi le réseau existant.

On voit le petit TGV qui dessert Nevers, c'est le même principe que précédemment, desserte directe puis le TGV poursuit jusqu'à Clermont-Ferrand.

La construction du schéma de desserte sera donc un peu différente, on va retrouver un Paris-Orléans-Blois... Le schéma apparaîtra peut-être un peu plus tard... C'est le même type de desserte. Vous pouvez les retrouver dans les synthèses qui se trouvent à l'entrée.

- Le scénario Est :

Pour Nevers, vous retrouvez exactement le même type de desserte. Ceci dit, pour Nevers, les différences sont assez faibles entre Ouest, Médian et Est, c'est en fait le même principe de desserte à chaque fois.

Ces trains circulent, permettent des dessertes différentes, comme on vient de le voir.

Qu'amènent-ils au territoire ? Ils amènent des gains de temps de parcours, et des fréquences, des nombres de trains quotidiens supplémentaires.

Nous n'allons pas revenir sur les détails du Médian et de l'Est... De toute façon pour Nevers la différence est la même (le diaporama est capricieux ce soir).

En termes de temps de parcours appliqués à Nevers, cela veut dire des gains de temps de parcours importants, y compris pour des dessertes qui existaient déjà.

On voit l'exemple de Paris où l'on gagne une demi-heure dans le scénario Ouest-Sud et une heure (en ordre de grandeur) dans les scénarios Ouest, Médian et Est.

On gagne énormément sur la desserte de Lyon, puisqu'il y aura des TGV directs vers Lyon en moins d'une heure, alors qu'aujourd'hui il faut près de 2 heures 50 entre Nevers et Lyon.

Bien sûr, on retrouverait un gain important dans le parcours, vers Tours.

Au-delà, de nouvelles dessertes seraient possibles ; Roissy, Lille, Marseille, sont des destinations qui seraient accessibles directement pour Nevers, dans les scénarios Médian et Ouest. Nous avons vu que dans le scénario Ouest-Sud la desserte telle qu'elle est construite ne permet pas d'offrir ces dessertes à Nevers.

Donc, ce sont des gains très importants et globalement équivalents dans trois scénarios pour Nevers, en termes de temps de parcours.

Il y aurait aussi des gains de fréquence, donc le nombre de trains qui pourraient être offerts chaque jour.

Sur Nevers-Paris, on serait capable de maintenir le niveau existant, c'est-à-dire environ sept allers-retours quotidiens, sauf dans le scénario Ouest-Sud où le fait de décrocher à hauteur de Bourges pour aller à Nevers et ne plus profiter comme actuellement avec les Téo des dessertes de Moulins, de Vichy et de Clermont-Ferrand, permet de ne remplir que quatre trains.

Pour les nouvelles destinations, que ce soit Lyon, Marseille, Roissy ou Nantes, ce sont des potentiels totalement nouveaux, à hauteur de sept à huit trains pour les deux premières destinations et un ordre de grandeur de quatre trains pour Roissy- Lille et pour Mantes. Je vous laisse découvrir les détails pour chaque scénario.

Nous l'avons vu pour Nevers, mais c'est évidemment vrai pour les 13 villes concernées ; c'est l'objectif du projet : tous les scénarios permettent des gains de temps et de fréquence importants.

C'est le premier pilier, la desserte du centre de la France ; mais les scénarios tels qu'ils sont construits permettent aussi de répondre au deuxième pilier : constituer un doublement de la ligne Paris-Lyon. Ceci, d'une part parce qu'il sera possible de reporter des TGV qui actuellement, ou en 2025, circuleraient sur la ligne Paris-Lyon (vous voyez la flèche jaune) sur la nouvelle ligne.

Cela veut dire de meilleures conditions d'exploitation pour la ligne existante, et bien sûr pour la ligne nouvelle puisqu'elle est moins chargée, donc un gain de régularité très important, à la fois pour les usagers de la ligne nouvelle et pour ceux qui restent sur la ligne existante et bénéficient de la désaturation de la ligne, dans tous les scénarios.

En plus, on a dans les scénarios Médian et Est, parce qu'ils sont plus courts en termes de longueur, un gain de temps de 10 minutes entre Paris et Lyon. Pour Paris-Lyon ce n'est pas forcément fondamental, mais cela permet par exemple pour Paris-Marseille d'avoir un temps de parcours qui devient inférieur à 3 heures. C'est le seuil où l'avion devient moins intéressant que le TGV, il y a donc un report modal de l'avion sur le TGV particulièrement important dans ces scénarios.

Le projet permet donc d'apporter des bénéfices qui répondent aux deux piliers. Bien sûr, tous ces bénéfices ont un coût. C'est l'infrastructure en elle-même, la ligne, qui amène ces coûts.

2 - Les coûts :

1) Le coût environnemental :

Vous voyez sur la carte l'aire d'étude dans laquelle nous avons identifié toutes les sensibilités environnementales qui existent :

- Le milieu humain, avec les zones urbaines par exemple ;
- Le milieu physique (reliefs et grands cours d'eau) ;
- Les zones naturelles les plus sensibles.

Compte tenu de la taille et du nombre de ces zones sensibles, aucun des scénarios ne pourra toutes les éviter, donc nous allons forcément croiser dans chacun des scénarios, certaines de ces zones. A ce stade, nous n'avons ni tracés précis, ni études d'impacts précises, c'est trop tôt dans le projet. Par contre, un risque d'impact de chacun des scénarios est évalué, sur toutes ces zones sensibles.

Vous voyez dans le tableau la synthèse de tous ces travaux (qui sont à disposition sur le site), elle montre que les deux scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu plus pénalisés, en

particulier sur les milieux humains, du fait de la traversée d'Orléans en particulier. C'est un site très contraint, très dense, avec la traversée du site du Val-de-Loire qui est classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité de l'UNESCO ; et en termes de milieux naturels, il y a en particulier la traversée de la Sologne sur plus de 70 kilomètres, la Sologne étant la zone Natura 2000 la plus grande d'Europe.

2) Le coût d'investissement :

Bien sûr, compte tenu du nombre de bénéficiaires et de la taille du projet, l'estimation des coûts est particulièrement importante entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios, étant entendu que les aménagements éventuellement nécessaires sur le réseau existant pour desservir les 13 villes sont inclus dans cette estimation.

Par exemple, pour desservir Montluçon, il faut électrifier la ligne entre Bourges et Montluçon pour que les TGV puissent y circuler, donc le coût de l'électrification de cette ligne est inclus dans les estimations que vous avez devant vous.

Nous avons donc vu les avantages, grâce aux services qui pourraient être apportés ; nous avons vu le coût amené par l'infrastructure. La question qui nous est posée et à laquelle nous avons essayé de répondre est : quelle est sa faisabilité ? Malgré sa taille et ses coûts, ce projet est-il faisable ?

Nous avons essayé de synthétiser dans un tableau tous les éléments dont nous disposions, pour essayer de peser le pour et le contre.

- L'accessibilité des territoires qui serait permise par la ligne est extrêmement importante. Nous l'avons vu à Nevers mais c'est vrai pour les 13 villes concernées par le projet. Nous avons essayé de nuancer parfois certaines choses pour donner une idée ; la variante Mâcon permet un peu moins d'accessibilité dans le sens où elle n'offre pas de nouvelle accessibilité, en particulier à Roanne, puisque Mâcon est déjà desservie aujourd'hui par une ligne à grande vitesse.
- Le doublement de la ligne Paris-Lyon : là, tous les scénarios ont évidemment un intérêt en termes de désaturation, et un gain de temps de parcours permet un report modal important depuis l'avion. Cela nous a conduits à donner un petit avantage dans ce cas aux scénarios Médian et Est.
- Le gain de voyageurs qui serait permis par le projet : il s'agit du nombre de voyageurs qui, avant le projet, soit ne se déplaçaient pas, soit se déplaçaient par un autre mode que le TGV (par avion, ou par route) et compte tenu du gain de temps, de confort, ou de sécurité, auront intérêt maintenant à se déplacer en TGV. D'après nos études, le gain est estimé à entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs annuels, ce qui est important, dans tous les cas. Là aussi, nous avons essayé de faire une petite différenciation, avec une marche à 6 millions de voyageurs nouveaux permis par le projet.

En termes de coûts :

- Nous l'avons vu, on ne peut évidemment pas dire que c'est en faveur du projet. C'est plutôt tout le temps en jaune, avec un petit bémol pour le scénario Ouest-Sud, qui est de l'ordre d'un milliard au-dessus des autres scénarios, ce qui est tout de même conséquent.
- On retrouve le coût environnemental, bien sûr. Vous voyez exactement le même tableau que tout à l'heure, avec le risque d'impact sur les milieux naturels, humains et physiques. On retrouve également un indice

socioéconomique, c'est-à-dire un bilan pour la collectivité nationale dans son ensemble (tous les acteurs : voyageurs, acteurs ferroviaires, collectivités, etc.).

Quel est le bilan entre les d'avantages (temps, confort, sécurité, etc.) et les coûts (environnementaux, financiers, etc.) ?

Tout cela est monétarisé (on donne une valeur au temps, au confort, à la sécurité, à l'environnement, etc.), mis en euros, et le bilan oscille entre 1,1 et 10 milliards d'euros de valeur socioéconomique créée par le projet.

La « bonne nouvelle » est que c'est positif dans tous les cas ; tous les scénarios créent de la valeur pour la collectivité, mais dans des proportions contrastées là aussi. Nous pourrions bien sûr l'expliquer si nécessaire.

Un dernier point, qui est important : la finançabilité du projet.

Nous l'avons déjà entendu plusieurs fois, « la collectivité dans son ensemble sera-t-elle capable de financer un projet aussi lourd en termes d'investissements ? ».

Il faut bien voir que sur un projet de ce type, le premier financeur appelé à mettre une participation est le maître d'ouvrage, RFF, qui ne met pas ce qu'il veut mais uniquement ce que le projet pourra lui rapporter ultérieurement, en recettes futures. C'est l'article 4 de ses statuts qui le dit. Ceci, pour éviter que RFF s'endette plus qu'il ne l'était quand il a été créé. Autrement dit, RFF apportera ce que les voyageurs nouveaux vont pouvoir amener pour le projet.

On voit avec la troisième ligne que le gain de voyageurs n'est pas le même dans chacun des scénarios, donc ce que pourra apporter RFF ne sera pas identique dans chaque scénario.

En contrepartie, puisqu'en général cela ne suffit pas pour boucler le tour de table financier, il est fait habituellement un appel aux collectivités publiques (Etat, collectivités locales, éventuellement Union Européenne).

Nous avons voulu symboliser dans la dernière ligne le besoin de financement public pour le projet tel qu'il peut être analysé (plus qu'estimé) aujourd'hui.

Plus on a de voyageurs, plus RFF apporte quelque chose, et donc moins le besoin public est important. C'est ce qui conduit aux variations que l'on peut voir dans le tableau, en termes qualitatifs évidemment, à ce stade, puisqu'il est difficile de faire des estimations plus précises.

Voilà pour l'introduction.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Bonsoir à tous ; c'est moi qui vais animer ce débat ce soir. Etant donné sa configuration particulière, le nombre important de personnes, nous avons décidé de modifier un peu nos règles de fonctionnement afin que tout le monde puisse s'exprimer. Je vais vous rappeler les règles qui, elles, ne changent pas par rapport aux réunions précédentes. Pour certains, ce sera de la répétition.

Je demanderai tout d'abord aux personnes des premiers rangs d'être très disciplinées. Comme vous l'a rappelé Monsieur Gaillard tout à l'heure, nous avons un petit problème de manque de sonorisation du fond car nous ne nous attendions pas à avoir autant de monde. Le son porte quand même, à condition que chacun soit discipliné et ne fasse pas de bruit.

La réunion est filmée. Tout un chacun a un droit à l'image et peut ne pas vouloir que son image soit sur le site ou soit diffusée. Dans ce cas, il faut l'indiquer aux hôtes.

Ensuite, la réunion est enregistrée, notamment pour réaliser le verbatim. Il faut attendre le micro pour parler, et vous présenter. Pour vous donner le micro, ce soir la tâche ne sera pas facile, donc je compte sur votre coopération pour nous aider pour la répartition des micros. Vous avez donc les hôtes, et Olivier et Arlette dans la salle, pour nous aider à le faire et pour que tout se passe bien.

Vous avez sur les sièges – pour ceux qui sont debout ils étaient disponibles à l'entrée – des petits cartons sur lesquels vous pouvez inscrire des questions. Vous les remettez ensuite à l'hôte ; elles nous seront apportées à la table. Ce soir, il n'y a qu'une personne pour traiter les questions écrites : notre Président, Michel Gaillard.

Dans un premier temps, je vous propose de prendre au moins trois interventions, puis nous demanderons à RFF d'y apporter des réponses.

Philippe CHARLOT, Sud Nièvre Environnement, Membre du collectif « Stop LGV POCL » : Bonsoir, je voudrais revenir sur les deux piliers...

(Sifflets)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Non ! Attendez, on est dans le cadre d'un débat public, tout le monde a le droit de s'exprimer ! Je vous demande le respect de la parole de chacun. Monsieur, continuez.

Philippe CHARLOT : RFF a évoqué les deux piliers du projet, en parlant de dé-saturation de la ligne numéro 1. En fait, c'est un véritable transfert de la ligne numéro 1 sur la nouvelle ligne, puisque c'est la totalité des Paris-Marseille, des Paris-Nice, des Paris-Montpellier, qui vont sur la nouvelle ligne ; et les deux tiers des Paris-Lyon.

Donc, 300 TGV traverseront la Nièvre « direct », et ne s'arrêteront pas, donc avec toutes les conséquences pour l'environnement.

Concernant la pseudo-saturation, aujourd'hui nous avons 40 millions de passagers annuels sur la ligne actuelle Paris-Lyon-Marseille. RFF nous dit qu'en 2025 nous aurons 57 millions de passagers, donc c'est saturé et il faut construire une deuxième ligne. Au Japon, on fait passer 120 millions de passagers sur une ligne.

Le Ministère des Transports avait commandé un rapport à Monsieur Sauvant en 2002 sur les problèmes de saturation et de capacités de transport, notamment de la ligne Sud-Est ; ce rapport de Monsieur Sauvant avait conclu que l'on pouvait mettre quatre fois plus de TGV sur la ligne actuelle. Monsieur Sauvant est actuellement le Directeur de la Stratégie de RFF.

Enfin, le rapport Mariton de la Commission des Finances a souligné que les prévisions de trafic de RFF sont en général erronées, souvent du double. Elles sont toujours optimistes, pour pouvoir faire passer le projet. De même, la SNCF avait fait des prévisions très optimistes pour Eurotunnel, avec les conséquences que l'on sait, et une quasi faillite. Pour la LGV Nord, c'est pareil, le trafic avait été estimé au double de ce qu'il a été réellement.

Alors RFF nous dit « la saturation, c'est terrible, il y aura des pointes de trafic le vendredi soir dans le sens Paris-province, et dans le dimanche soir dans le sens province-Paris » ; c'est le problème des week-ends. Doit-on faire 15 milliards d'investissement pour permettre à quelques Parisiens de partir en week-end ?

Enfin, page 48 de la brochure de RFF qui se trouve à l'entrée, on nous dit que la saturation est catastrophique parce que le retard des TGV va augmenter de 36 secondes. Le retard moyen va passer de 4,1 minutes à 4,8 minutes en 2025. Donc, on va faire un projet de 15 milliards pour 36 secondes de retard supplémentaire ; c'est assez étonnant !

Toujours sur cette capacité, je vous propose de faire un petit calcul pour trouver la vraie capacité théorique de la ligne actuelle. Vous prenez un TGV double duplex, c'est-à-dire des rames accolées, TGV duplex cela veut dire à deux étages ; c'est 1090 places. Vous faites 15 sillons par heure, 17 heures de fonctionnement par jour, deux sens de circulation, 365 jours : vous arrivez à 200 millions de passagers. On est donc bien au-delà des 57 millions de soi-disant saturation.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Pouvez-vous conclure ?

Philippe CHARLOT : Je m'arrête là sur la saturation et je pose la question à Monsieur Allary.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary prépare sa réponse.

Je n'ai pas insisté, c'est vrai, comme Michel Gaillard vous l'a dit tout à l'heure, chacun a trois minutes pour s'exprimer.

François PATRIAT, Président de la Région Bourgogne : Je comprends bien que dans la salle il y ait des gens opposés au TGV, mais j'habite un territoire qui a le TGV et je peux vous dire que les gens qui prennent le TGV aujourd'hui à Mâcon, à Châlons, à Tournus, à Beaune, à Montbard, sont satisfaits et sont heureux d'avoir le TGV. Ils considèrent que c'est un avantage pour leur territoire.

J'habite un petit village où beaucoup de TGV passent chaque jour et où personne ne se plaint d'avoir le TGV, car on considère que c'est un outil terrible, moderne, et qui désenclave les territoires qui sont en difficulté et regagnent ainsi de l'attractivité.

J'en veux pour preuve aujourd'hui les gens qui vont à Montchanin, ceux qui vont demain faire Dijon-Besançon (nous l'inaugurerons le 11 décembre) en 20 minutes, ce qui permettra de relier deux campus entre eux et de donner à ce territoire ainsi qu'entre les régions un essor extraordinaire.

Depuis que ce projet est en gestation, la Région Bourgogne le soutient, parce qu'elle considère que ce n'est pas seulement l'Est de la Bourgogne qui doit avoir un TGV, l'Ouest aussi. L'Ouest et sa variante Nièvre, bien entendu, qui a besoin aujourd'hui à côté des autoroutes d'avoir des TGV. Toute la variante Sud-ouest de la Bourgogne, qui est le Charolais-Brionnais, attend avec impatience cette démarche.

J'en viens à « quel est le tracé ? ». Dès lors que nous souhaitons avoir un TGV, le meilleur tracé est celui qui réunit les conditions optimales, c'est-à-dire : le coût, la rapidité, l'empreinte écologique. Ce sont les trois facteurs.

Ce train – je réponds par là même à Monsieur – qui coûtera 15 milliards, en euros actuels, bien entendu ne sera viable que s'il va chercher des voyageurs beaucoup plus loin. Ce sont les voyageurs de Nice, de Barcelone, de Montpellier, de Marseille, qui rendront ce train viable et qui permettront d'en diminuer le coût pour RFF et pour les collectivités, et de lui donner « sa réalité ».

Le tracé qui nous paraît le plus judicieux et qui est donc le moins coûteux, est le plus direct, qui passe par Nevers. C'est le moins pénalisant pour l'environnement, c'est celui qui passe aussi par le tracé Médián. C'est celui qui a l'empreinte carbone la moins importante.

A ce titre-là, la Région Bourgogne considère qu'elle soutient un projet Médián.

Elle aurait pu avoir deux projets Médián : celui qui passe par Mâcon et celui qui passe par Roanne. Je m'en suis entretenu avec mes amis de Mâcon à plusieurs reprises, il est évident aujourd'hui que dans l'intérêt de la Bourgogne, et pour la crédibilité de ce projet... Je comprends l'attente des gens d'Auvergne, je comprends l'attente des gens de la région Centre, il faut trouver entre nous un consensus. C'est le tracé Médián qui est de nature aujourd'hui...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous demanderai de conclure, s'il vous plaît.

François PATRIAT : J'ai fini. Le tracé Médián est celui que soutiendra demain la Région Bourgogne en commission. Merci.

(Applaudissements)

Alain FARGES : Je suis un simple citoyen, nouvellement arrivé dans la région de Nevers. Je suis très attaché et très mobilisé au sujet du projet TGV. Je viens d'une région où j'avais la chance d'être desservi par le TGV et pour moi c'est un formidable accélérateur de croissance. On pourrait même le renommer « CGV » : croissance à grande vitesse.

Les échanges sont favorisés, à mon avis l'emploi est dynamisé, le tourisme également est amélioré, les échanges culturels... Je n'y vois que des avantages.

Bien sûr, il y a des éléments d'écologie, qui sont importants. Je pense que les quatre scénarios que vous proposez trient au mieux ce type d'argument.

Il faut faire bien sûr avec un développement durable et l'écologie, mais il ne faut pas, sous le couvert de dire que l'on ne peut pas toucher quelques prés ou forêts, ne pas faire un tel projet, qui vraiment dynamiserait une région ; tant la région de Nevers que celle de Moulin ou de Bourges, qui sont des régions un peu centrales, souffrant un peu d'enclavement. J'y vois vraiment un avantage important.

Par contre, je voudrais poser une question qui traduit une crainte : j'ai vu que dans les quatre scénarios que vous proposez il y a « deux familles », une famille de scénarios un peu extrêmes, qui sont Est et Ouest-Sud, et une autre famille de scénarios un peu centraux, le Médián et l'Ouest. Comme il y a des contributions, en plus de RFF et des recettes commerciales de collectivités, j'ai un peu peur que sur des scénarios extrêmes, certaines collectivités se désengagent.

Ma crainte est que si l'on n'est pas dans des scénarios un peu de consensus, type Médián ou Ouest, on risque d'attendre longtemps, à Nevers en tout cas, l'arrivée du TGV, parce que les collectivités vont se désengager si elles sont vraiment défavorisées par des tracés extrêmes.

J'ai peur d'attendre longtemps sur le quai un TGV qui malheureusement n'arrivera jamais si l'on n'est dans une espèce de consensus entre les intérêts des uns et des autres, sur des scénarios, Ouest ou Médián (pour moi, en tant que simple citoyen), pour ma nouvelle agglomération à Nevers. Merci.

(Applaudissements)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Avant de redonner la parole à la salle, je vais demander à Monsieur Allary d'apporter des réponses aux interventions.

Thomas ALLARY : Je voulais répondre pour commencer aux propos de Monsieur Charlot sur les deux piliers et la problématique de la saturation de Paris-Lyon.

Vous évoquez un report important de TGV depuis la ligne existante sur la nouvelle ligne. Vous avez cité beaucoup de trains Paris-Lyon existants, qui seraient reportés sur la ligne, et des Paris-Marseille qui seraient reportés. C'est tout à fait exact.

En revanche, il existe encore des Paris-Dijon, il existe des Paris-Suisse, il existe des Paris-Massif Alpin, etc. On est loin, comme vous le dites, d'avoir opéré un transfert d'une ligne sur l'autre.

En termes d'ordre de grandeur, on aurait à l'horizon 2025 à peu près 300 trains sur la ligne à grande vitesse existante, on en reporterait 100 (à nouveau c'est un ordre de grandeur, pour fixer des idées), donc il en resterait 200 sur la ligne existante. Sur POCL, on aurait donc ces 100 TGV transférés, et 100 TGV qui seraient créés par les trafics du Centre de la France (Centre, Bourgogne, Auvergne), que l'on n'a pas aujourd'hui. Donc, également 200 trains.

Nous aurions donc deux lignes équilibrées à 200 trains, il ne s'agit pas du tout d'un transfert massif de l'une sur l'autre.

Ensuite, vous avez évoqué le rapport Sauvant, qui date de 2002. Je confirme qu'Alain Sauvant est le Directeur de la Stratégie de RFF, et aujourd'hui je porte bien la parole de l'entreprise RFF dans son ensemble ; les études qui sont ici ont été visées et validées par l'ensemble de l'entreprise, y compris son Directeur de la Stratégie.

Vous avez cité également le rapport Mariton. Ce rapport ne dit pas que les chiffres de RFF c'est n'importe quoi dans les études, il essaie de faire un bilan de projets plutôt anciens. En plus, dans les LGV, ce sont des projets longs, donc il revient sur des études anciennes. Il dit qu'il a pu y avoir des surestimations et c'est vrai, c'est constaté. En revanche, il est aussi constaté qu'au fur et à mesure que des projets de LGV se réalisent, ces erreurs se réduisent. Petit à petit, les modèles se sont affinés, et aujourd'hui sur POCL nous utilisons les tout derniers modèles issus des toutes dernières études et constatations, et nous sommes sur quelque chose que nous estimons très largement fiable.

Vous avez aussi parlé de secondes de retard qui n'étaient pas très importante ; deux points là-dessus.

Le premier est qu'en effet si on le regarde sur une personne, ce n'est peut-être pas très important, mais il faut bien voir déjà que ce sont des minutes de retard, ce qui est très mal vécu par le voyageur (beaucoup plus que des minutes de parcours en plus). Des minutes de retard, c'est dur à appréhender, à comprendre et à vivre pour le voyageur, donc il est très important de réguler cela pour les opérateurs.

Deuxième point : ces quelques minutes ou secondes, regardées à l'échelle d'un voyageur, en effet nous saurions tous nous en remettre, mais si on les regarde multipliées par le nombre de voyageurs concernés, on est à l'horizon 2035 sur 3,3 millions d'heures perdues par la collectivité. Ce sont des choses extrêmement importantes du point de vue socioéconomique, qui se valorisent et qui conduisent aux gains socioéconomiques que l'on a pu voir grâce au gain de régularité qui serait permis par le projet.

Il y avait une question, qui était plus une crainte : selon les scénarios, qu'il soit plus ou moins facile de mobiliser des financements. Je confirme la difficulté de mobiliser des financements en général. Là, au contraire, j'attends du débat public d'entendre éventuellement ce genre de considération pour voir si c'est un élément qui peut orienter vers un ou des scénarios.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci, Monsieur Allary.

Gaëtan GORCE, Sénateur-maire de La Charité-sur-Loire et Président du Pays Bourgogne-Nivernaise : Je pense que si nous sommes si nombreux dans cette salle, c'est

que la Nièvre indique qu'elle souhaite le TGV, dans sa très grande majorité. Toutes les opinions doivent être respectées, mais il y a là une énergie qui se manifeste, dont les uns et les autres nous voulons tenir compte, et qui nous aide, à l'évidence, dans la démarche engagée autour du Maire de Nevers et du Président de la Communauté d'Agglomérations.

Si nous pouvons être satisfaits de la démarche engagée, c'est que manifestement la perspective de réparer une injustice nous est aujourd'hui ouverte, c'est-à-dire d'assurer une desserte ferroviaire satisfaisante, rapide, à l'ensemble des régions qui jusqu'alors en ont été privées.

Cette situation dans laquelle nous avons été privés d'une desserte ferroviaire satisfaisante peut être corrigée grâce à la réalisation du TGV.

L'ensemble des collectivités qui sont concernées, toutes celles qui ont été citées, de Clermont jusqu'à Orléans, peuvent trouver satisfaction dans chacun des quatre projets.

Comment choisir ? Il me semble que nous devons faire le choix à partir de deux préoccupations.

La première est qu'il faut que le projet donne toutes ses chances à la Nièvre.

Le projet qui donne toutes ses chances à la Nièvre est celui qui permettra la desserte de Nevers dans les meilleures conditions et les plus rapides, qui garantira l'ouverture de Nevers non seulement sur Paris mais aussi sur le Sud – et on voit bien que malheureusement un des scénarios nous ferme cette porte. C'est enfin le tracé qui permettra la desserte de Nevers et de l'ensemble du département à partir de Nevers ou à partir (on y reviendra sans doute) d'un décrochement du TGV à Gien, qui pourrait ensuite rejoindre Cosne et Nevers. Nous aurions là une desserte qui assurerait un équilibre du territoire et qui ferait que ce projet, qui est un projet d'aménagement du territoire, ne laisserait à l'écart aucune partie de la Nièvre, et prendrait en compte aussi le Nord du Cher, le Sud du Loiret et le Sud de l'Yonne, c'est-à-dire un bassin de 200 000 habitants.

Donner toutes ses chances à la Nièvre : c'est manifestement le tracé Médian. Mais, il faut aussi que nous choissions un tracé qui donne toutes ses chances au projet, or nous avons bien vu que les conditions étaient celles d'un équilibre économique.

Ce qui nous est présenté à travers les différents tracés montre que le tracé qui a le plus de chances de réunir les financements est le tracé Médian, car comme on l'a vu tout à l'heure, à travers la valeur actualisée nette, c'est-à-dire le rapport pour chaque voyageur par kilomètre à RFF et à la SNCF, c'est le meilleur. Il va du simple au double, selon les schémas qui nous sont présentés.

Si nous voulons que ce TGV ne soit pas seulement un sujet de débat, mais soit aussi une concrétisation efficace pour la Nièvre, c'est en choisissant ce tracé Médian que nous pourrions y parvenir.

Chacun y trouvera satisfaction, l'ensemble des grandes villes, l'ensemble des villes moyennes seront desservies ; la Nièvre et l'ensemble de notre territoire, jusqu'alors délaissés, pourront trouver un plein appui.

Voilà pourquoi je souhaitais m'exprimer très clairement en faveur du TGV, en faveur du tracé Médian, et faire en sorte que nous puissions bâtir autour du TGV un projet de développement. Et un élu peut tenir trois minutes !

(Applaudissements)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Bertrand COUTURIER, Président de la Jeune Chambre Economique de Nevers : Bonjour, la Jeune Chambre Economique de Nevers est une association de loi 1901 réunissant 30 bénévoles âgés de 18 à 40 ans, tous portés par l'envie de contribuer au développement économique, social et sociétal, de notre territoire, la Nièvre, une terre d'avenir.

Nous nous sommes posé la question lors de notre naissance, en janvier 2011, partant des constats suivants.

- Nevers, principal pôle économique du département, soit 35 000 emplois, et son grand employeur, le Technicentre SNCF avec 900 emplois, où sont modernisés une grande partie des TER qui sillonnent notre pays.
- Deux pôles universitaires de Bourgogne avec 26 formations, comme par exemple l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports ; l'Ecole Supérieure d'Arts Appliqués de Bourgogne ou encore l'Ecole Supérieure d'Informatique.
- Un haut lieu du sport automobile : le circuit de Magny-Cours et le Pôle de Performance de Nevers Magny-Cours et ses 400 emplois.
- La Noao, premier véhicule hybride de compétition jamais réalisé au monde.
- Nous disposons de richesses naturelles remarquables : 45 hectares d'espaces verts répartis du bord de Loire jusqu'au bec d'Allier.
- 200 000 personnes accueillies chaque année à Nevers pour découvrir l'une des étapes clés du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.
- 43 millions d'euros d'investissement pour couvrir notre territoire en fibre optique.
- 11 000 jeunes citoyens attentifs pour créer des changements positifs et contribuer à un projet d'avenir.

Combien de territoires rassemblent tous ces atouts ?

Forte de ce constat, la Jeune Chambre Economique de Nevers a su pérenniser son développement en passant de 3 à 30 jeunes citoyens engagés pour contribuer au développement de la Nièvre.

La LGV contribuera également au rayonnement de notre territoire. Nous, les jeunes citoyens entrepreneurs de la Nièvre, nous en sommes persuadés. Il s'agit là d'un véritable outil de développement économique. Les innovations d'aujourd'hui pourront demain être plus accessibles, ainsi que notre savoir-faire, via la LGV. C'est un véritable accélérateur de croissance.

La proximité, véritable atout pour notre territoire.

Aujourd'hui, 80 grands Groupes nationaux et internationaux ont choisi de s'installer dans la Nièvre, grâce aux services de proximité pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Un simple constat : il y a 10 mois, la Jeune Chambre Economique de Nevers n'existait pas. Les 3 et 4 novembre derniers nous avons réuni 50 entreprises, 200 étudiants, pour rapprocher le milieu économique de celui de l'université, par des simulations d'entretiens d'embauche. C'est aussi cela la proximité pour répondre aux enjeux de demain.

Quoi de mieux que la LGV pour un département qui place la mobilité comme vecteur de croissance ?

L'Institut National de la Sécurité Routière et de Recherche, le Centre de Recherche de l'Automobile (Welience), le Pôle de Performance, le Technicentre SNCF, l'ISAT et ses 600 étudiants : donc oui, la LGV à Nevers, placée au cœur de la mobilité de la jeunesse, prend tout son sens.

La Jeune Chambre Economique de Nevers retient donc le scénario Médian.

Merci.

(Applaudissements)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Michel LEBOEUF, Directeur Grands Projets et Prospective SNCF Voyages: Je voudrais insister sur l'opportunité du projet, c'est-à-dire sur l'aptitude de notre société à financer ce projet.

Vous avez pu voir dans le graphique qu'a présenté RFF que le financement du projet est soit rouge, soit orange, soit jaune, mais pas vert, parce que ce projet sera extrêmement difficile à financer. C'est pourquoi il faut mettre absolument toutes les chances de notre côté pour y arriver.

Le projet qui avait été évoqué lors du Schéma directeur de 1992 : un TGV Limousin et Auvergne, n'a pas réussi, parce qu'il lui manquait justement de doubler la ligne Paris-Lyon, il lui manquait ce moteur de trafic.

Mais, ce moteur va-t-il fonctionner s'il n'y a pas de gain de temps entre Paris et Lyon ? Comment convaincre les gens qui habitent Marseille ou Montpellier d'arriver dans le même temps qu'actuellement dans la gare d'Austerlitz qui est moins bien desservie que la gare de Lyon ? Ce n'est pas en dégradant la qualité du produit que l'on va attirer du trafic nouveau. C'est pourquoi il est absolument essentiel que ce projet apporte un gain de temps sur Paris-Lyon, sans quoi le moteur financier du projet ne fonctionnera pas et il n'y aura pas de projet.

Je dirai même plus, le gain de temps annoncé ici de 10 minutes me paraît insuffisant ; c'est pourquoi nous militons pour que la vitesse, sur ce projet, soit augmentée à 360 km/h, de façon à doubler le gain de temps, donc le porter à 20 minutes, pour reporter massivement du trafic aérien sur la ligne nouvelle.

L'autre aspect sur lequel je voudrais insister est que le financement qui n'est pas apporté par les voyageurs est apporté par les collectivités, et si l'on veut que les collectivités apportent du financement, il faut qu'elles y trouvent des avantages. Ce n'est pas un tracé qui oublie une collectivité qui permettra d'obtenir son financement.

Donc, il faut que le projet soit équitable dans la répartition des gains de temps qu'il accorde aux uns et aux autres. Il faut que le projet ne mette pas des zones de diverses régions dans l'ombre. C'est aussi la raison pour laquelle nous pensons que le tracé Médian, qui se raccorderait à la ligne actuelle au niveau de Gien et qui pourrait aussi desservir Nevers dans sa gare Centre via Briare, Cosne et La Charité-sur-Loire, permettrait justement d'éviter de mettre cette zone-là dans l'ombre, et donc fera l'unanimité des régions pour assurer du financement du projet.

(Applaudissements)

Jean-Luc BOURGEOT, Président Départemental de la CGPME : Bonsoir, je tenais à être là ce soir pour manifester le soutien de 150 entreprises du département qui voient un

intérêt capital dans le développement de ce projet, et surtout son aboutissement, que l'on espère le plus court possible.

Nous subissons une crise depuis 2008, qui a abaissé nos chiffres d'affaires de l'ordre de 38 %. Je pense que la Nièvre a suffisamment souffert de la désertification des industries, du chômage ; je pense que maintenant tout le monde est touché, que ce soit le commerce, l'industrie, tous les socioprofessionnels quels qu'ils soient.

Je crois que tous les acteurs doivent se mobiliser autour de ce projet. Nous devons avoir d'ailleurs un lien Internet pour pouvoir manifester l'intérêt que l'on peut porter à ce projet, je crois qu'il serait souhaitable de le donner à tous, pour que tout le monde puisse le faire.

L'axe Médián me paraît en effet le plus intéressant pour nous.

Depuis un certain nombre d'années, avec le Centre SNCF de Varennes-Vauzelles nous regardons passer les trains ; pour une fois nous aimerions qu'ils s'arrêtent chez nous, pour que nous puissions enfin renaître, et pouvoir à nouveau nous développer et voir un avenir, pour nous et surtout pour nos enfants.

Nous nous plaignons dans la Nièvre de voir nos enfants partir. Nous voulons avoir des collèges, des lycées, des instituts supérieurs, et nous ne faisons rien derrière pour leur permettre de se bouger et d'aller chercher du travail, ou même de revenir chez nous.

Pour une fois, mobilisons-nous tous et votons pour cet axe Médián, qui me paraît le meilleur.

Merci à tous.

(Applaudissements)

Christian PAUL, Député de la Nièvre : Bonsoir à tous. Trois remarques, brièvement, dans le cadre qui nous est donné ce soir.

La première est un fait brut : la Nièvre au XX^e siècle a été oubliée des grands réseaux stratégiques de transport et d'aménagement. Les principales autoroutes sont passées très à l'Est ou très à l'Ouest ; le TGV première génération est passé, en effet François, du côté de la Côte d'Or. L'A77 a partiellement remédié à cette malédiction mais il a fallu 20 ans pour faire ce que l'on aurait pu faire en 10 ans ; et on le sait bien, à un moment l'A77 s'arrête, malgré les efforts que nous faisons bien sûr pour aller plus loin.

Nous ne demandons pas, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission, une réparation, nous ne qu'émandons évidemment pas une repentance de la part de l'Etat, mais nous demandons une décision stratégique et raisonnable qui prenne en compte les données (elles ont été très bien rappelées tout à l'heure), que l'on regarde le nombre de voyageurs, que l'on regarde les recettes que génère le transport ferroviaire sur le scénario Médián que nous défendons. Nous avons le sentiment qu'au moins pour cette fois-ci les intérêts bien compris de la France et de la Nièvre convergent.

La deuxième chose est de connaître – et vous avez posé la question – l'opportunité. La ligne grande vitesse vient-elle renforcer le modèle de développement que nous voulons pour ce département ?

Oui, c'est le cas, parce que nous voulons en effet transformer ce département et le moderniser. La LGV à elle seule, bien sûr, n'y suffit pas ; tout ce qui a été fait depuis un certain nombre d'années, notamment par le Conseil Général pour les réseaux numériques, y concourt, mais c'est vrai que le TGV peut être un très puissant moteur pour le modèle de développement que nous voulons, qui s'appuie sur deux piliers : la ré-industrialisation de ce

département, sur des filières modernes ou traditionnelles comme la filière bois que nous voulons à nouveau développer ; et cette ruralité moderne qui concerne une grande partie du département. Mais, cette ruralité doit être aussi ouverte sur le monde, pour des populations nouvelles ou les populations de toujours, qui veulent être connectées au monde.

Donc, si nous sommes nombreux ce soir, c'est parce qu'il y a les élus et les citoyens du Val-de-Loire, qui sont très directement intéressés, mais aussi parce que toute la Nièvre est solidaire de ce projet.

Ce projet nous amènerait d'ailleurs, au fur et à mesure de sa réalisation, à repenser avec le Conseil Général les liaisons Est-Ouest, par exemple les liaisons ferroviaires vers Clamecy et Auxerre, ou par le Sud du département vers Decize et l'agglomération d'Autun, Le Creusot, etc.

Pour terminer, la troisième chose : nous sommes capables de passer des alliances et il est vrai qu'entre le scénario Médian que nous défendons et le scénario Ouest que n'exclut pas la Région Centre, il y a un espace de discussion qui ne méprisera pas, Monsieur le Maire de Clermont-Ferrand, les intérêts de l'Auvergne ; mais nous défendons ce scénario avec la capacité de dialogue et d'ouverture qui sera nécessaire, parce qu'il faudra financer pas mal d'argent public et cela, bien sûr, nous ne le ferons pas tout seuls.

Nous n'imaginons pas, c'est vrai, à partir de maintenant, l'avenir de la Nièvre sans le TGV.

(Applaudissements)

Luis LE MOYNE, Professeur, Directeur de l'Institut Supérieur de l'Automobile et des Transports (ISAT) : Bonsoir à toutes et à tous, je voudrais faire un focus particulier sur l'Enseignement Supérieur et la Recherche, et donc la population des jeunes dans le futur, dans la Nièvre.

Le constat actuel est que 15 % de la population étudiante, uniquement en France, se situe dans les villes moyennes, mais les grands Centres Universitaires métropolitains (Paris, Lyon, Lille, etc.) arrivent à saturation. Donc Monsieur, vous avez pour l'avenir un formidable marché, sur le secteur de l'Enseignement Supérieur, parce que les universités de province vont se développer pendant les 15 ou 20 années qui viennent bien plus vite que les grands centres universitaires actuellement saturés.

Ici, à Nevers, nous réussissons l'exploit de faire venir, à hauteur de 95 % de nos effectifs, des étudiants non bourguignons. Donc, sur 600 jeunes, 95 % viennent d'ailleurs (hors du territoire) : Lille, Marseille, Nantes, etc.

Ce développement, s'il se confirme, fera que les étudiants qui sont en train de naître aujourd'hui pourront accéder beaucoup plus facilement à notre Centre Universitaire nivernais et j'inclus la ville de Bourges dans mes propos, puisqu'entre l'agglomération de Bourges et celle de Nevers, nous avons plus d'une trentaine de Centres d'Enseignement Supérieur, avec un potentiel actuellement de plus de 8 000 étudiants, et dans une vingtaine d'années potentiellement le triple.

Il n'y a pas d'innovation sans recherche et il n'y a pas d'activité commerciale de l'avenir sans innovation. Là aussi, en termes de recherche et d'innovation pour l'avenir, le Pôle Automobile qui est en train de se construire dans la Nièvre est au cœur des pôles de compétitivité Automobile et Transports du territoire : Mov'eo, Véhicule du Futur, IDforCAR et Transports en commun à Lyon.

Nous sommes au cœur de ce système, qui à l'avenir sera coordonné, fusionné, et c'est aussi un centre névralgique pour le développement des activités.

Si l'on doit se prononcer aujourd'hui, c'est vraiment le scénario Ouest, mais encore plus le scénario Médian, qui permettra aux futurs étudiants... La population vieillissante du Centre de la France ne pourra être renouvelée activement que par l'importation de jeunes d'ailleurs. Donc c'est le scénario Médian, et le scénario Ouest en deuxième position, qui permettront d'irriguer ces territoires avec des jeunes.

Voilà le sens de mes propos aujourd'hui. N'oubliez pas ce marché pour la rentabilité de votre future ligne : de grands transports universitaires. C'est déjà le cas aujourd'hui sur notre territoire, ce serait le cas à l'avenir : des étudiants qui viennent d'ailleurs parce que ce n'est que dans ce type de territoire qu'il y a encore de la place pour des résidences, des restaurants, des sites universitaires et pour des Centres de Recherche, qui sont très gourmands en place à cause des niveaux de confidentialité, des équipements lourds qu'il faut mettre en place.

Je m'arrêterai là, bonsoir.

(Applaudissements)

Eric VALETTE, Adjoint au Maire d'Orléans : Bonsoir, je vais m'exprimer bien sûr pour présenter la position de la Ville d'Orléans. Vous comprendrez bien que je vais nuancer un petit peu l'unanimité qui se fait (et même plus que cela) pour le scénario Médian.

Il a déjà été dit que la nouvelle ligne de TGV était inscrite dans le Grenelle de l'Environnement et que ses objectifs étaient à la fois le désengorgement de la ligne Paris-Lyon et par ailleurs des objectifs qu'on lui avait confiés de développement du territoire.

Pour nous, clairement, les trajets Est et Médian ne correspondent pas exactement aux objectifs du Grenelle de l'Environnement. Je vais expliquer pourquoi, très rapidement.

Dans un premier temps, nous sommes très attachés aux problèmes de développement durable et d'environnement ; Monsieur Allary a soulevé tout à l'heure le problème de la traversée du Val-de-Loire, or dans le cas des deux tracés en question il y a en quelque sorte une nouvelle balafre faite au territoire, avec de réelles difficultés pour passer le Val-de-Loire.

Nous pensons que l'utilisation d'infrastructures linéaires préexistantes est quelque chose de favorable pour limiter l'impact de la ligne sur le territoire.

Par ailleurs, je vous rappelle que dans ces deux scénarios, Orléans et Bourges ne sont pas directement desservies mais font l'objet d'une desserte par un barreau LGV, comme cela a été dit ; c'est donc une marque supplémentaire sur le territoire en termes d'empreinte écologique.

Pour nous, clairement, les objectifs de développement du territoire ne sont pas remplis par le fait que des villes comme Orléans, Bourges, ne sont pas desservies directement par la ligne et à notre sens tout cela a réellement un impact aussi sur cet objectif, et rend finalement ces deux tracés, Est et Médian, assez extérieurs à ce qui est prescrit par le Grenelle de l'Environnement.

On nous oppose parfois des durées de trajets. Je crois que quand on met en parallèle ces aspects de développement du territoire – auxquels dans le Nivernais on est aussi très sensible – et les problèmes de durées de trajets, les choses ne sont pas de la même valeur. Il est extrêmement important d'être très attentif à ces aspects de développement du territoire ; ils sont absolument majeurs pour tous les territoires.

Donc, évidemment, en raison du passage des tracés Ouest et Ouest-Sud par Orléans, nous sommes...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous demanderai de conclure, Monsieur.

Eric VALETTE : Nous sommes favorables à ce tracé.

(Huées)

Marie-Françoise SÉVRAIN : S'il vous plaît ! Concluez en une phrase.

Eric VALETTE : Je voulais juste dire à Monsieur Allary que sa présentation de la valeur actualisée nette nous semble encore une fois assez fantaisiste.

(Huées)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Chacun a le droit de s'exprimer.

Chantal de THOURY, Déléguée régionale Bourgogne pour l'Alliance royale : Bonsoir, je voudrais adresser une petite réflexion à Monsieur Paul concernant la filière du bois. Cette filière a surtout besoin de réseaux ferroviaires de fret ; de LGV, un peu moins.

Ensuite, Monsieur Gaëtan Gorce, je pense que vous avez oublié de dire que s'il y a une desserte pour Nevers par les villes de Cosne, de La Charité et donc arrivant à Nevers, dans les dessertes les LGV ne seront plus à grande vitesse, mais à la vitesse de trains normaux, donc le temps n'est plus le même.

Par ailleurs, le Conseil Général de Bourgogne a encore une dette par rapport à la ligne actuelle qui dessert Paris-Lyon ; il y aura donc d'autres frais à engager, je le rappelle, cela sera sur nos feuilles d'impôts.

Ensuite, concernant la gare de Nevers, si l'on prend la ligne directe qui passe par Bourges, sans desserte de Bourges, cela voudra peut-être dire qu'il faudra négocier avec Bourges l'emplacement de la gare de Nevers. Que se passera-t-il si la gare de Nevers est un peu loin pour nous, Neversois ? Pour les Nivernais, cela augmentera leur temps de voiture ou de desserte de train également.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci, Madame. Avant de repasser la parole à la salle je vais demander à Monsieur Allary d'apporter des éléments de réponse.

Thomas ALLARY : Je vais en effet donner quelques éléments d'information.

Nous reviendrons juste après, avec Corinne Roecklin, sur l'idée qu'il y aurait une nouvelle balafre par certains scénarios et qu'il serait donc plus intéressant peut-être de suivre le corridor qui existe déjà dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest, le long de l'autoroute A71 en particulier.

Il a été dit deux fois dans votre intervention qu'Orléans et Bourges n'étaient pas desservies directement par la LGV. C'est vraiment une erreur, j'ai presque envie de dire « un mensonge », puisque nous avons déjà expliqué plusieurs fois que ce n'était pas le cas. Je voudrais vraiment revenir dessus.

Dans les scénarios Médian et Est, Orléans et Bourges sont desservies directement par la LGV, et des TGV passent à Orléans, passent à Bourges, et ne s'arrêtent pas, ils continuent leur trajet plus loin. J'aurais aimé m'appuyer sur une carte avec des petites animations, sur ce sujet-là...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Nous avons visiblement un problème avec le diaporama ce soir.

Thomas ALLARY : Voilà, par exemple on voit un TGV qui irait de Paris jusqu'à Blois ; ce TGV va bien jusqu'à Orléans à grande vitesse, le barreau est à grande vitesse. Donc, depuis Paris, Orléans est desservie directement par la grande vitesse, et le train ne s'arrête pas puisqu'il poursuit au-delà, dans cet exemple jusqu'à Blois.

Autre exemple : le fameux train qui va à Lyon et qui vient de Roissy, arriverait par la ligne. Après Orléans, il poursuit jusqu'à Vierzon, jusqu'à Bourges, et là il récupère la ligne à grande vitesse et il va à Nevers, Roanne ou Mâcon et Lyon. Donc, il y a bien des TGV qui viennent de Paris, qui vont à Orléans et qui ne s'y arrêtent pas, qui continuent, à Blois, à Vierzon, à Bourges. Des TGV passent à Orléans, continuent et vont jusqu'à Lyon. Orléans est desservie par la grande vitesse dans le scénario Médian.

C'est exactement le même principe pour Bourges. Des TGV vont directement (et tout le long à grande vitesse) de Paris jusqu'à Bourges ; ils poursuivent au-delà, par exemple vers Châteauroux, vers Montluçon. Donc, ils ne s'arrêtent pas, ils poursuivent leur parcours sur le réseau existant. Voilà par exemple un TGV qui va jusqu'à Montluçon.

D'autres trains, qui viennent de Roissy par exemple, ou de Nantes, passent à Bourges et reprennent la ligne à grande vitesse et vont jusqu'à Lyon. On a donc bien aussi la desserte de Lyon par des trains qui arrivent d'ailleurs et qui ne s'arrêtent pas à Bourges et continuent.

Nous avons bien dans les scénarios Médian et Est une desserte directe par la ligne à grande vitesse vers Paris et vers Lyon.

Nous le voyons sur le schéma de desserte (j'ai expliqué un peu tout à l'heure comment on pouvait le lire) ; dans le scénario Médian nous voyons très bien le train jaune, par exemple, qui arrive depuis Roissy et Lille (il passe sous tout l'ensemble d'autres trains), il va jusqu'à Orléans, puis Vierzon, puis Bourges, puis Nevers, puis Roanne ou Mâcon, et Lyon. Nous avons bien ce train direct grande vitesse.

Le train violet, c'est exactement le même principe, en l'occurrence pour Bourges cette fois-ci.

Je voudrais vraiment assurer qu'Orléans et Bourges sont desservies directement par la grande vitesse dans le scénario Médian et dans le scénario Est, pour Paris et pour Lyon.

Juste avant de revenir sur la problématique du jumelage : vous avez évoqué une présentation fantaisiste des chiffres de socio-économie, c'est quelque chose que nous sommes évidemment prêts à entendre chez RFF, seulement vous ne dites pas exactement ce qui est fantaisiste.

Depuis le début du débat, vous n'avez jamais proposé d'autres chiffres, d'autres idées ; vous n'avez pas demandé de contre-expertise. Tous nos chiffres sont publics, sont sur la table et sont disponibles sur le site Internet. Nous sommes vraiment prêts à en discuter avec vous pour que l'on puisse essayer de voir ce qui est fantaisiste dans ces éléments.

Je voudrais que nous parlions un peu de la problématique du jumelage en Sologne.

Corinne ROECKLIN, Responsable des études d'environnement pour le projet POCL, RFF : Suite à plusieurs demandes, et parce que les scénarios Ouest et Ouest-Sud traversent le massif forestier de la Sologne, nous avons essayé d'explorer ce que pourrait être un jumelage de la future LGV POCL avec l'autoroute A71 qui traverse déjà le massif de la Sologne. Nous avons procédé à cette étude, juste en traçant un axe, sans dessiner une LGV, car il faut beaucoup plus de données pour le faire, en fonction des contraintes propres à une LGV qui sont des contraintes géométriques assez fortes. Pour pouvoir faire de la grande vitesse, on ne peut pas faire tourner la LGV dans tous les sens, ni lui faire contourner tous les obstacles que l'on voudrait. La LGV va dans une direction assez droite, alors qu'une autoroute a des courbes beaucoup plus souples. Donc, on ne peut pas toujours s'inscrire en jumelage

parfait avec l'autoroute.

Ce schéma est issu des études disponibles sur le site Internet de la CPDP, que vous pouvez consulter. Il faut retenir, à chaque fois que l'on est en orange ou en rouge, qu'on n'est plus du tout en jumelage. On peut avoir des écarts de plus de 100 m entre les deux infrastructures. Cet espace entre les deux infrastructures devient difficilement utilisable, et cela devient un grand délaissé que l'on est obligé d'acquérir et que l'on ne peut pas valoriser.

Le jumelage est une bonne opportunité, mais hélas qui ne fonctionne pas tout le temps. Sur l'ensemble du linéaire, soit 70 km de traversée de la Sologne, le jumelage n'est possible que sur 50 km, dont moins de 20 % correspondent à un vrai jumelage. Tout le reste représente des écarts importants entre les deux infrastructures, donc créant plus de consommations d'emprises, plus de difficultés pour faire des rétablissements routiers. Finalement, il y a plus d'impacts.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vous voulez compléter rapidement.

Thomas ALLARY : Il y avait aussi une question sur le positionnement de la gare nouvelle. On entend souvent des critiques sur le principe même d'une gare nouvelle. Il y a des exemples historiques de gares implantées loin des villes, et sans connexion avec les réseaux TER. Au cas où l'on a envisagé des hypothèses de gares nouvelles, on a tenu compte de ces expériences et on a proposé autant que possible des emplacements qui permettent une correspondance avec le TER, et qui soient au plus proche des villes.

Les hypothèses de gares nouvelles concernant Nevers ne sont pas toujours les mêmes en fonction des scénarios. On a donc trois hypothèses, la plus à l'Ouest serait avec une idée de correspondance sur la ligne existante entre Bourges et Nevers, la seconde serait au Sud de Nevers, donc sur la ligne entre Nevers, Moulins et Clermont-Ferrand. La troisième à l'Est de Nevers sur la ligne Decize. A ce stade, on ne peut pas être plus précis et on verra au moment où l'on fera les tracés la meilleure façon d'implanter ces gares et de réaliser la correspondance.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je tiens à préciser que les diapositives présentées sont mises en ligne sur le site, et vous pourrez en prendre connaissance.

André FOURCADE, Vice-président du Conseil économique et social régional de Bourgogne : Je m'exprimerai aujourd'hui à ce titre. Il s'agit du train, puisque ce matin, je suis allé à Dijon et j'ai mis 2 h 17 pour faire 200 km.

Le Conseil économique et social est composé de trois composantes : les représentants du monde de l'entreprise (MEDEF, CGPME), les représentants des salariés et les représentants des associations. Nous avons récemment discuté d'un vœu, dont je vais vous donner les principaux éléments. Le Conseil économique et social de Bourgogne, avant de s'exprimer sur le fond, souhaite poser un certain nombre de questions aux pouvoirs publics, et aujourd'hui c'est une occasion, à ce sujet.

Première question : la complémentarité des projets avec les lignes déjà existantes, que l'on appelle lignes TER. Rappelons qu'en Bourgogne, nous avons un exemple, puisqu'à Montchanin la ligne TGV et la ligne TER se croisent sans jamais se rencontrer.

Quelle est la justification en matière socioéconomique du projet pour l'ensemble de la population Val de Loire, Nevers et toute la Nièvre ? Quel est le réalisme du plan de financement prévu pour le projet, compte tenu de l'état des finances publiques de l'État et des collectivités locales et des 14 ou 15 milliards à trouver ?

Autre question que nous posons : comment optimiser les gares existantes, les gares

centrales ? La question vient d'être évoquée, gagner une heure, si l'on met une demi-heure ou trois quarts d'heure pour aller à une gare à Chantenay-Saint-Imbert, à la Guerche, à Imphy ou ailleurs. C'est la question des gares betteraves, dont on sait bien qu'à un certain moment elles n'ont pas eu les impacts attendus en termes économiques et sociaux sur l'implantation économique.

Nous demandons aussi en tant que Conseil économique et social, avant de se prononcer, que l'on réalise les diagnostics environnementaux, que l'on réalise les inventaires naturalistes pour intégrer le coût global de la biodiversité.

Enfin, nous demandons que soient étudiées et chiffrées les alternatives ferroviaires, partielles ou totales au projet de ligne de TGV en voyant si l'on peut utiliser en partie ou non les lignes existantes sur des vitesses inférieures de 200 – 220 km, comme c'est possible au sud de Nevers, et comment on peut éventuellement les moderniser.

Ce vœu que j'ai résumé figure sur le site et a été adopté à l'unanimité de l'ensemble des Conseillers économiques et sociaux environnementaux de Bourgogne qui représentent, je le rappelle, les entreprises, les organisations syndicales et les associations.

(Applaudissements).

Etienne CABARAT, Président de l'Association des étudiants de la faculté de droit et vice-président de l'association « Rassemblement pour l'avenir du canton de Prémery : Les Nivernais ont absolument besoin du TGV. C'est un vrai besoin pour les étudiants, les trois lieux d'études étant Clermont, Lyon et Paris. Dans cette situation, rapprocher Nevers de Paris et de Lyon est une absolue nécessité déjà pour rapprocher les étudiants de leur famille et pour leur permettre d'avoir de vraies relations avec elles.

Lorsqu'il y a le TGV, il y a un développement économique derrière. Dans la Nièvre, on a absolument besoin de ce développement. Dans les années précédentes, on a été desservis – et cela a déjà été dit au niveau des infrastructures – le TGV est une vraie occasion pour corriger ce défaut que nous avons, et qui est un vrai problème.

En choisissant le tracé de ligne TGV, il me semble important d'avoir la notion de services publics. La Nièvre est de ce point de vue enclavée et n'a pas d'infrastructure. Cela honorerait tout le monde de faire ce choix de tracé Médian, car cela répondrait vraiment à un objectif de service public et de développement de notre département qui en a grand besoin.

(Applaudissements).

Martine CARRILLON-COUVREUR, députée de la Nièvre : Je voudrais Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et messieurs, vous dire que ce soir la Nièvre est au rendez-vous. Il n'y a qu'à se tourner et voir cette salle. Je crois que l'exemple qui nous est donné de la mobilisation doit nous rendre fiers, car la LGV est un projet que nous attendons depuis tant d'années.

Depuis plusieurs années, les collectivités se sont mobilisées pour que ce département retrouve des axes et des voies de communication, de développement. Il faut désormais amplifier ce mouvement et c'est pourquoi je pense que nous avons ce soir un défi à relever, un message à faire passer. Je voudrais en tant que parlementaire ici, et élue de ce département, dire que nous comptons demain sur l'installation de cette ligne à grande vitesse.

Notre département en avait besoin déjà depuis plusieurs années, des efforts importants ont été consentis pour lui garder sa vitalité, mais ils ne pourront aboutir qu'avec la réalisation de ce projet. Personnellement, avec les élus et les forces vives de ce département, je voudrais

soutenir très fortement ce projet Médian, dont nous avons besoin.

Ce département a aussi un autre axe de communication, qui est la route, qu'il ne faut pas oublier. Je sais que dans cette salle, vous êtes de très nombreux acteurs à avoir participé à une mobilisation très importante pour faire que cet axe routier Paris-Lyon voit le jour. Nous avons encore du travail, comme il y en aura encore pour ce TGV. En tout cas, nous souhaitons redire ce soir, et je souhaite personnellement le redire, que nous devons rester mobilisés sur ce projet.

Voilà en quelques mots ce que je voulais dire. J'ai entendu d'autres témoignages, et je reviens sur celui de la jeunesse, et en particulier des étudiants. Ces étudiants sont aujourd'hui à Nevers, on n'en parle pas suffisamment. On nous dit souvent que les jeunes quittent la Nièvre, certes pour quelques-uns mais il y en a aussi beaucoup qui y viennent, qui y font des études. Je voudrais que pour eux, pour demain, pour l'avenir des jeunes aussi, il y ait cette possibilité de rejoindre rapidement les capitales régionales, la capitale nationale et bien sûr les capitales européennes.

(Applaudissements).

Carlos OLIVEIRA, Cheminot à Nevers, adjoint au Maire de Nevers : La France fête cette année les 30 ans du TGV. Tout le monde se félicite de cette innovation remarquable qui a considérablement raccourci les distances entre les points de notre hexagone. Les 1 600 cheminots de l'agglomération de Nevers, dont je me félicite de faire partie, ainsi que leur famille et des milliers de retraités, connaissent mieux que personne le formidable potentiel de développement que constitue l'arrivée du TGV sur un territoire. Alors, oui, et même quatre fois oui au TGV POCL à Nevers. Oui à un TGV qui soit un atout pour tous les territoires, il ne faut oublier personne. Oui à un TGV complémentaire et en interconnexion des réseaux existants. C'est indispensable. Croyez-moi tous, TGV, train d'équilibre du territoire : c'est le même combat. Oui à un TGV qui puisse faire à l'activité de la SNCF dans la Nièvre de se maintenir et même de se développer. Nevers sera au centre de cette nouvelle ligne, ce qui devrait permettre aux cheminots de Nevers de continuer de vivre et de travailler au pays, en démontrant comme c'est déjà le cas aujourd'hui, tout leur professionnalisme dans les domaines liés à la maintenance, au suivi, à l'innovation et l'entretien des matériels ferroviaires. Je pense en premier lieu aux 900 cheminots du technicentre de Nevers

Vous l'avez compris, nous voulons le TGV à Nevers, et le plus vite possible. Et j'allais oublier, oui à un TGV respectueux de l'environnement, bien sûr moteur de mobilité propre aussi.

Les cheminots connaissent mieux que personne que de nombreuses infrastructures TGV par manque d'accord et d'égoïsme sont restées dans les cartons. Visiblement, les scénarios Est et Ouest-Sud sont des scénarios de division qui à l'évidence ne permettent pas l'indispensable consensus, et de ce fait constituent un risque grave pour la faisabilité même du projet. Les temps sont durs et nos enfants ne nous pardonneraient pas d'hypothéquer leur avenir par trop d'individualisme. Je veux croire qu'un élu responsable, quel que soit son territoire, ne saurait prendre de risques historiques de laisser passer le train du progrès du développement.

La question qui se pose aujourd'hui est toute simple : voulons-nous que le projet POCL se réalise ? Voulons-nous qu'il se réalise le plus rapidement possible ? Les deux scénarios de rassemblement qui permettent, à mon avis, la faisabilité du projet sont bien sûr en premier lieu le scénario Médian que je défends, mais je n'oublie pas non plus pour tous les territoires, le scénario Ouest par Roanne, voire un mixte des deux.

En toute responsabilité, je soutiendrai donc ces deux scénarios.

Pour terminer, trois petites questions ouvertes ou fermées à RFF. Seriez-vous d'accord pour

dire qu'un projet pour lequel il n'y a pas de consensus est un projet qui sera plus difficile, voire impossible à faire aboutir ? Seriez-vous d'accord pour affirmer que dans ce type de projet, plus le projet se fera rapidement, moins il coûtera cher à RFF, moins il coûtera cher à l'État, moins il coûtera cher aux collectivités locales ? Savez-vous chiffrer de combien de milliards supplémentaires sera ce projet par année de retard ?

(Applaudissements).

Olivier HURABIELLE, Maire de Cuffy, suppléant du Sénateur Rémy POINTEREAU : Rémi Pointereau m'a demandé de l'excuser et de dire quelques mots en son nom personnel et en sa qualité de Sénateur-maire du Cher. Nous nous réjouissons de constater une très forte mobilisation pour le débat public sur un projet essentiel concernant l'arrivée de TGV. Un projet qui dépasse largement les différentes sensibilités politiques s'agissant de l'intérêt général de nos populations.

Ainsi, concernant l'opportunité et le bien-fondé du projet, il n'y a pas photo tant qu'il s'agit de la survie de nos territoires, aussi bien le Cher et la Nièvre. Nous sommes liés par les mêmes problématiques d'enclavement, d'aménagement du territoire, d'attractivité économique, de mobilité de nos étudiants, de perte de population et de désertification médicale.

Cette LGV peut inverser cette spirale à condition que nous soyons unis et solidaires. À ceux qui ne sont pas convaincus de ce projet, pour une raison ou une autre, je leur demande d'imaginer ce que serait nos territoires si nos prédécesseurs ne s'étaient pas battus avant nous pour avoir là au XIX^{ème} siècle une modeste ligne de chemin de fer, là une gare, et plus récemment si nos prédécesseurs ne s'étaient pas bougés pour là une autoroute ou une deux fois deux voies.

Si j'entends bien que nous devons renforcer les lignes existantes, nous devons en même temps préparer l'avenir de nos jeunes. Cela serait preuve d'irresponsabilité de ne pas le faire.

Concernant le choix des scénarii, s'il est humain et normal dans un premier temps de prêcher pour sa paroisse, nous devons rechercher le tracé le plus pertinent, le plus intelligent permettant à la fois de faire de l'aménagement du territoire, d'obtenir la meilleure desserte des villes de Bourges, de Nevers, de Châteauroux mais aussi de Moulins et Montluçon, d'avoir un tracé le moins impactant sur l'environnement, et notamment sur les terres agricoles. Mais, également d'avoir un scénario qui obtiendra le meilleur financement à la fois de RFF, de l'État, de l'Europe et de l'ensemble des régions concernées. Si le scénario est trop à l'Est, la région Centre et Auvergne risque de ne pas vouloir financer. Si le scénario est trop à l'Ouest, c'est la Bourgogne qui ne financera pas. Alors, nous trouverons le plus grand dénominateur commun qui peut nous rassembler à travers l'aménagement du territoire et les financements.

Nous voulons le TGV et nous le voulons vite. Il s'agit, encore une fois, de l'avenir de nos territoires et de nos jeunes.

À titre personnel, et je reprends ma casquette de maire de Cuffy, membre de la communauté de communes des Portes du Berry, qui se trouve juste de l'autre côté de la Loire, qui regroupe 10 communes sur le canton entre autres de La Guerche sur l'Aubois de 10 000 habitants, d'autre part au niveau du Pays Loire Val d'Aubois, qui regroupe les cantons de La Guerche, de Sancergues, de Nérondes et de Sancois, soit 52 communes et 27 000 habitants, des délibérations ont été prises pour retenir le tracé Ouest ou Médian et laisser la porte ouverte aux discussions.

(Applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Jean-Claude BÉCHADE, simple citoyen Limousin : Nous avons bien compris que l'une des missions du POCL, retenue comme essentielle par RFF était le doublement de la LGV Paris-Lyon, semblant donner une sécurité de rapports financiers. Le développement du territoire se réalise en fonction des nouvelles voies de communication structurantes certes avec la capitale, mais aussi de plus en plus avec les régions. Il est incompréhensible que les orientations de plan se fassent toujours du Nord au Sud, alors qu'un gros potentiel de voyageurs existe d'Est en Ouest. Ce flux transversal ne peut être comptabilisé par la SNCF, la grande majorité des usagers étant condamnée à l'utilisation de leur automobile ou de l'avion. Une enquête avait été faite au sein de la gare de Limoges par la SNCF qui n'avait pas donné de résultats satisfaisants. Les usagers concernés ayant depuis longtemps délaissé la fréquentation de la gare et du train. Il est regrettable que l'on néglige l'apport de cette nouvelle clientèle sur les axes transversaux qui pourraient indéniablement renforcer l'étude de rentabilité des lignes en projet.

Sur le choix des différents tracés proposés, un consensus favorable et constructif semble se créer au sein de plusieurs départements concernés. Mais, il ne faut pas oublier une vision de l'aménagement nationale et surtout européenne du territoire.

Avec une crise financière sans précédent, les investissements seront calculés au plus équitable des services rendus. Ceci annule tout clientélisme local et impose une vue plus large que son propre département. La version Ouest-Sud du POCL passant près de Montluçon, tout en reconstituant la ligne Paris-Lyon, accédera à créer Lyon-Clermont-Limoges-Bordeaux, ligne de dimension européenne, et Lyon-Clermont-Limoges-Nantes-Rennes grâce aux Poitiers-Limoges.

Les projets se complètent pour un maillage cohérent du territoire, mais ne s'opposent pas. La multifonctionnalité de ces lignes générant de nombreuses destinations les rendront incontournables devant les choix budgétaires qui se profilent. Nous devons construire une toile homogène et efficace de ligne LGV pour un aménagement intégral du territoire. Construisons ensemble l'avenir des liaisons de toutes nos régions limitrophes. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Avant de vous redonner la parole, RFF va répondre car il a été interpellé.

Thomas ALLARY : Pour reprendre en particulier l'intervention de M. Fourcade, concernant la complémentarité du projet avec les lignes existantes, il faut noter deux éléments importants, le premier étant que l'on utilise beaucoup le réseau existant avec le projet POCL pour pouvoir desservir les 13 villes concernées par le projet. De fait, on a déjà une utilisation et des aménagements prévus par ce projet.

De façon plus générale et plus immédiate, RFF a deux missions, la première étant de moderniser et de rénover le réseau existant. C'est la priorité que lui a assignée l'État. La deuxième étant le développement de lignes en général, et de lignes à grande vitesse en particulier.

Concernant la modernisation du réseau existant, on est engagé depuis 2008 avec un contrat signé entre l'État et RFF dans le plus grand plan de rénovation du réseau ferré qui n'ait jamais existé. 13 milliards doivent être investis dans la modernisation du réseau d'ici 2015. C'est tout à fait énorme, cela représente 1 000 km de voies par an qui sont en ce moment modernisés et rénovés. Ces dernières années, quand RFF investit environ 3 milliards d'euros chaque année sur le réseau, 2 milliards vont à la modernisation et la rénovation du réseau existant et 1 milliard va sur le développement de lignes nouvelles. Cette priorité de modernisation du réseau existant est évidente et surtout immédiate.

Vous posiez également une question sur le réalisme du plan de financement. Je voulais revenir sur les éléments dont nous avons parlé, puisque nous ne sommes pas du tout au stade de réalisation d'un plan de financement. Aujourd'hui, on interroge l'opportunité du projet et ses grandes caractéristiques. Le financement du projet viendra à un stade ultérieur, dans plusieurs années, au cours des études qui vont être réalisées d'ici l'enquête d'utilité publique. Donc, on n'est pas en train de faire un tour de table financier. Nous expliquons simplement le principe de financement d'une LGV de ce type, et en quoi le gain de trafic permis par le projet va apporter une différence de finançabilité du projet par RFF.

Vous avez aussi posé une question sur le gain de temps qui se retrouverait en gare nouvelle mais qui serait finalement annihilé par le déplacement nécessaire depuis les centres villes jusqu'en gares nouvelles.

Je voudrais préciser sur ce sujet que de façon générale dans les études que nous avons pu réaliser, le projet retenu était la desserte de chaque ville en gare existante. Aujourd'hui, c'est plutôt ce que veulent les usagers, les acteurs locaux, et ce qu'attendent les acteurs ferroviaires (RFF ou SNCF), tout le monde a acté les difficultés des fameuses gares betteraves comme cela a été évoqué.

Ceci, soit les raisons géographiques ne le permettent pas ou s'il y avait une opportunité très particulière dans le projet, on n'a pas écarté à ce stade la possibilité de gare nouvelle. C'est pourquoi des éventualités de gares nouvelles sont suggérées dans le projet. C'est en particulier le cas pour la ville de Nevers, dans les scénarios qui la concernent. Dans ce cas, on a souhaité positionner ces possibilités de gare nouvelle à l'intersection avec le réseau existant. Le principe serait de les desservir en TER et non pas en voiture.

Pour Nevers, on est dans des distances permettant d'envisager un temps de parcours d'environ 10 mn pour rejoindre ces gares nouvelles.

Vous évoquiez aussi la nécessité de diagnostics environnementaux. C'est effectivement quelque chose qui sera réalisé dans la suite des études si le projet devait être poursuivi. Après la décision de RFF, si le projet se poursuit, on rentre dans une étape d'études techniques qui dure 5 à 7 ans environ, et qui conduit à l'enquête d'utilité publique où l'on propose un tracé à un niveau très précis de détail. C'est dans ce cadre que les diagnostics environnementaux très précis sont réalisés avec en particulier les inventaires écologiques dont vous parliez.

Vous posiez aussi une question sur les scénarios alternatifs de modernisation du réseau existant. Effectivement, ce scénario a été étudié. Sylvain Caillot va vous le présenter juste après en détail. A ce stade, il n'a pas été présenté au débat public, car il ne permet pas de répondre aux objectifs fixés par l'État sur le projet POCL.

Concernant l'intervention de M. Béchade sur les trafics Est-Ouest, on a bien compris qu'on était clairement dans un projet Nord-Sud. Faire du Paris-Clermont ou du Paris-Lyon, c'est du Nord-Sud. Effectivement, à chaque fois que possible, on a essayé d'améliorer les relations Est-Ouest. On a vu tout à l'heure dans les schémas de desserte que des TGV Lyon-Nantes en particulier étaient prévus, en tout cas rendus possibles par le projet. Ces TGV permettent un gain de temps important entre 15 et 30 minutes selon les scénarios par rapport aux meilleurs temps par Paris. Aujourd'hui, il faut passer par Paris pour avoir le meilleur temps entre Nantes et Lyon. Si l'on regarde par rapport au Nantes-Lyon existant, par Bourges-Vierzon, on est sur des gains de temps d'une heure. Ce sont effectivement des gains très importants pour les relations Est-Ouest, et naturellement ils sont intégrés dans le bénéfice socioéconomique du projet. On pouvait effectivement consulter les trafics socioéconomiques mis à disposition sur le site de la commission. À partir du moment où l'on observe des gains de temps avec le projet POCL, ils sont intégrés dans les trafics nouveaux permis par le projet et dans les bénéfices socioéconomiques du projet.

Sylvain CAILLOT, chargé d'études à RFF : Pour ce qui concerne l'étude des scénarios alternatifs, définis comme étant les scénarios alternatifs qui s'appuient sur l'aménagement des lignes existantes, il faut travailler en premier lieu sur les deux axes Paris-Orléans et plus loin Châteauroux-Limoges d'une part, et d'autre part sur l'axe Paris-Nevers-Clermont-Ferrand. Ce sont les deux grands axes qui irriguent le territoire du grand centre de la France.

La première série de travaux envisageables, ceux qui restent vraiment dans la logique la plus proche de garder la ligne existante et de l'aménager autant que possible ; ces lignes sont relativement performantes car elles ont déjà fait l'objet de nombreuses améliorations depuis leur création au XIXe siècle, tout au long du XXe siècle, on a intégré des améliorations de matériel roulant et au fur et à mesure on a aussi amélioré les lignes.

On a des lignes qui permettent des vitesses assez intéressantes de 160 et parfois de 200 km/h sur certaines sections. Il reste encore des opportunités, mais comme on a déjà réalisé ce qui était le plus facile, ce sont des opportunités chaque fois un peu plus chères pour gagner relativement peu de temps. Il y a des aménagements sur les courbures des tracés, donc des relèvements de vitesse en ligne. Puis, aussi à certains points, on a tout d'un coup alors qu'on était un peu avant et un peu après à 160 ou 200 km/h, un puits de vitesse où le train doit passer à 90 km/h, ce qui fait perdre beaucoup de temps, en particulier lorsqu'on traverse une agglomération et qu'on ne dessert une gare. Dans ce cas, on peut imaginer des shunts, c'est-à-dire un petit bout de ligne qui permet d'éviter ce point dur. On l'envisageait à deux endroits, au droit d'Étampes et au droit de Vierzon. On a fait la somme de ces aménagements et voilà ce que l'on obtient en termes d'investissement correspondant à ce scénario assez volontariste de réaménagement du réseau existant, on aboutit à un montant total des investissements de l'ordre de 1,5 milliard d'euros.

Quel résultat obtient-on en termes de temps de parcours ? On gagne jusqu'à 10 minutes à Châteauroux, et après toutes les lignes qui se retrouvent un peu avant gagnent parfois moins, c'est progressif. Les travaux sont étalés sur l'ensemble de la ligne. Je vous donne le temps maximum gagné au bout de ligne. À Clermont-Ferrand, on pourra gagner jusqu'à un peu moins de 20 minutes.

Un autre scénario un peu plus ambitieux, qui sort de la logique purement aménagement de la ligne existante, est de créer des portions de ligne à grande vitesse. Là forcément, on passe dans une logique avec un type de matériel différent et un investissement. Sur ces portions qu'on essaie de positionner aux endroits qui apportent la meilleure efficacité, on aurait une portion entre Étampes et Orléans, une portion entre Vierzon et Châteauroux et une portion entre Gien et Nevers. Forcément, on passe dans des gammes d'investissement plus importantes, de l'ordre de plus de 4 milliards d'euros.

En termes de résultats, une petite amélioration sur l'axe Paris-Châteauroux, où l'on atteint 23 minutes pour Châteauroux, et sur l'axe Paris-Clermont 35 minutes. On reste bien en dessous des résultats que l'on peut escompter avec une ligne à grande vitesse, où les gares pour Clermont-Ferrand sont plutôt de l'ordre d'une heure.

Si l'on va encore plus loin, puisque l'on avait un objectif d'itinéraire alternatif à la ligne à grande vitesse existante, il faut envisager le doublement sur la partie nord de la ligne existante. On voit de nouveau l'enjeu en termes d'investissement de l'ordre de 7 milliards d'euros. On a le même programme pour les villes du territoire, les mêmes résultats que le scénario précédent. Pour l'axe Paris-Lyon, puisqu'on n'a pas de possibilité d'aménager la ligne de bout en bout, en particulier car dans la traversée du Morvan, on a aujourd'hui des contraintes fortes. Quand on a étudié la ligne il y a 30 ans, on pouvait faire des choses et aujourd'hui ce n'est plus le cas. Il faudrait se situer directement dans une logique de ligne nouvelle qui s'écarterait beaucoup de la ligne existante. Donc, on retombe dans une logique de ligne nouvelle Paris-Lyon de bout en bout sans aménager le centre de la France. On n'a pas envisagé cette possibilité.

Si l'on retient un scénario avec un doublement partiel et ensuite un appui sur l'itinéraire de la LGV Rhin-Rhône avec sa branche Ouest et sa branche Sud, on a par contre un itinéraire qui a un temps de parcours total Paris-Lyon beaucoup plus long que celui envisagé avec la LGV POCL.

Tous ces éléments sont exposés dans un rapport disponible sur le site de la CPDP. Si vous avez besoin de détails ces scénarios et les résultats qu'ils atteignent, vous pouvez donc consulter ces rapports.

Didier BOULAUD, Sénateur de la Nièvre, président de la communauté d'agglomération de Nevers : Je suis aussi accessoirement vice-président de l'association TGV grand centre, dont le président Rémy Pointereau s'est excusé et a été tout à l'heure cité par le maire de Cuffy.

Je voudrais simplement rappeler une toute petite anecdote, il y a maintenant quatre ans que la ville de Nevers, la Communauté d'agglomération, la Chambre de commerce et d'industrie et le Conseil général ont décidé d'adhérer à l'association TGV grand centre Auvergne. Cela veut dire qu'il y a quatre ans maintenant que nous sommes mobilisés autour de ce projet. Je me réjouis de voir que vous êtes aujourd'hui très nombreux, même si tout le monde n'a pas forcément le même point de vue, et que vous êtes très mobilisés sur ce débat. Le maire de Nevers tout à l'heure y a fait allusion.

Beaucoup de choses ont été dites et notamment, je reprendrai les propos de Christian Paul. Il est vrai que nos territoires, et je pense aux territoires de Bourges, de Moulins et de Nevers, ont longtemps bénéficié d'une bonne situation géographique au cœur de la France entre Paris et Lyon. Il y avait la ligne Paris-Lyon-Marseille et également la RN7 (route bleue) chantée par Charles Trenet. Malheureusement, il y a 40 ans, des choix ont été faits qui ont fait passer l'autoroute A6 et la première ligne à grande vitesse à l'Est de notre territoire. De ces trois villes, somme toute, ce sont nos amis de Bourges qui s'en sont provisoirement les mieux sortis, puisque l'autoroute A71 est passée par Bourges. Malheureusement, à Nevers, nous avons dû attendre la fin des années 90 pour voir péniblement arriver l'A77. J'associe à ce territoire central également la ville de Roanne, qui est aussi une ville ligérienne. Roanne, Nevers, Moulins même si c'est l'Allier, Gien, autant de villes qui ont été mises à l'écart et qui pourtant étaient sur des tracés historiques, je rappelle la route nationale 7. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui je pense que la solidarité doit s'exercer en direction de ces villes, et j'englobe bien évidemment Bourges, Roanne. C'est pourquoi à Nevers nous avons bien évidemment une préférence pour le tracé Médian que je soutiens également par Roanne. Je considère que Roanne a une situation historique, économique à peu près similaire à notre territoire, et on ne doit pas la laisser de côté. Également Moulins, dont je suis originaire, est une ville qui a également souffert d'avoir été mise à l'écart.

Voilà la raison pour laquelle je pense que la solidarité dans ce cœur de territoire doit s'exercer pleinement. Si les Nivernais étaient égoïstes, ils auraient soutenu le projet Est, sauf que celui-ci ne prend pas en compte l'intérêt des villes comme Bourges en particulier, Châteauroux qui sont mises de côté. Je crois que nous devons trouver à tout prix des scénarios, et un scénario permettant à ces territoires oubliés il y a maintenant 20, 30 et 40 ans de revenir dans le jeu.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous demanderais de conclure s'il vous plaît.

Didier BOULAUD : Il y a 300 000 habitants dans ce périmètre, Bourges, Nevers, Moulins, c'est-à-dire autant qu'Orléans et Clermont. Le seul scénario qui ne soit pas acceptable pour nous est l'Ouest-Sud.

J'ai une petite question destinée à M. Allary. J'ai regardé les cartes du tracé Ouest-Sud, comme je suis Bourbonnais, pouvez-vous me dire s'il passe au milieu de la forêt de Tronçais ?

(Applaudissements).

Matthieu DOUCET, étudiant à l'ISAT de Nevers en 3^{ème} année : Je suis délégué dans les différents conseils de cet établissement. Ainsi, ce soir je porte la parole des étudiants de l'ISAT, pour lesquels c'est un calvaire de rentrer à leur domicile. Le réseau est centré sur Paris. Quelques petits exemples, pour aller à Aix-en-Provence, il est plus simple de retourner à Paris au lieu de passer directement par le sud. Nous avons des collègues qui font Nevers-Tarbes en 10 heures, temps de trajet tout à fait raisonnable !

Bien évidemment, la LGV va nous permettre d'irriguer deux zones où les Isatien viennent, à savoir la zone sud en direction de Lyon, et bien évidemment aussi de rallier tout le réseau nord TGV, de la Bretagne à l'Alsace et même un peu plus largement en Allemagne. L'Isatien est un grand client puisqu'il rentre quasiment tous les week-ends chez lui, cela vous offre également un flux relativement constant d'étudiants les week-ends et les vacances, mais pas seulement car dans le cadre de nos études nous avons également besoin de passer des entretiens de stages, de nous déplacer pour des projets, de faire des interventions dans les lycées pour récupérer de futurs candidats. L'Isatien utilise régulièrement le train dans sa vie et même pendant la semaine. Il n'est pas tout seul, puisque les personnalités extérieures qui viennent chez nous : chefs d'entreprise, professeurs, chercheurs pour donner différents conseils, participer à des colloques seront ravies de voir Nevers à moins d'une heure de leur lieu respectif de travail.

Quelles sont les conséquences pour nous ? On aura plus de visibilité pour l'école, peut-être moins de craintes pour les étudiants de venir à Nevers, et donc indirectement aussi pour Nevers.

Parlons un peu de l'école.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Ce n'est pas vraiment le sujet. Essayez d'être concis.

Matthieu DOUCET : L'ISAT est partenaire de l'université de Bourgogne. Donc, nous avons déjà beaucoup de partenariats à l'Est. Il serait très intéressant de nous développer vers l'ouest avec des villes comme Bourges, Moulins, Orléans, qui ont des cursus similaires aux nôtres.

Vous avez sans doute suivi l'actualité, on a tous décidé de voter contre une école polytechnique universitaire de Bourgogne, mais derrière cela nécessite un besoin d'ouverture dans les années à venir. Il n'y a que la LGV qui va nous le permettre.

(Applaudissements)

Pierre KALUZNY, association de protection du confluent de la Loire et de l'Allier, membre du collectif « Stop LGV POCL » : Nous sommes un certain nombre d'associations qui possèdent une certaine expertise dans l'étude des dossiers. Nous avons lu l'ensemble des documents diffusés sur le site et aussi un certain nombre de rapports réalisés autour des lignes à grande vitesse, du train, du ferroviaire. Nous en concluons aujourd'hui que l'opportunité de la LGV POCL n'est pas démontrée. Il est un peu difficile d'expliquer en deux mots, car aujourd'hui beaucoup de choses sont exprimées d'une manière simpliste. Nous allons essayer dans les jours et les semaines à venir d'exprimer une information un peu différente, peut-être un peu plus complexe pour expliquer qu'il y a aussi beaucoup d'inconvénients, beaucoup de problèmes à créer une LGV, et que cela ne répond pas forcément aux besoins des développements économiques dont on a fortement besoin ici et dans la région du grand centre.

Je rappellerai que les infrastructures ne créent pas les activités, elles les répartissent mais elles n'en sont pas à l'origine. Une LGV est un objet rigide, c'est un tunnel qui relie des villes. On nous dit que l'on aura une irrigation, mais combien de trains ? On verra après en fonction

du nombre de voyageurs comment cela se passe.

J'ai bien écouté les élus depuis un certain nombre de réunions. Pour moi, ils ne demandent pas une LGV, mais une irrigation du territoire, des villes moyennes jusqu'aux plus petites, avec des radiales sur Paris qui offrent effectivement un temps de liaison confortable. Mais, la LGV, ce grand tuyau, ne leur apportera pas cela. Aujourd'hui, ils vont financer la ligne Paris-Lyon mais à leurs dépens lorsque l'on a besoin de liaisons Est-Ouest, Nord-Sud, etc. Notre intérêt consiste plutôt à travailler ce réseau avec une modernisation des lignes actuelles, complémentaires au TER.

Nous demandons un examen des solutions alternatives sur les voies de chemin de fer classiques, plus raisonnables en coût financier. Il faut savoir que l'ensemble représente 15 milliards d'euros, 50 ans du budget du Conseil général de la Nièvre. Chacun doit être conscient que l'on a non seulement une dette environnementale, mais aussi une dette financière à combler. Donc, il ne faut pas se leurrer, on n'aura pas tout et donc il faudra bien effectuer des choix.

Je citerai simplement le président de la SNCF qui a dit en avril 2011 : *« le TGV, c'est formidable, mais de grâce vaut mieux arrêter d'en faire une religion et de vouloir couvrir la France de nouvelles lignes à 80 milliards d'euros au nom du progrès et de l'égalité. Trop de TGV risque de précipiter à grande vitesse la faillite du rail ».*

Florence OMBRET, Adjointe au maire de Nevers, Conseillère communautaire :
Je voudrais exprimer trois besoins que j'ai identifiés, auxquels le TGV pourrait être une réponse, pour nous aider à renforcer notre politique d'attractivité et de développement de la ville, et du territoire environnant.

Je considère que le futur TGV serait un accélérateur et un amplificateur des projets urbains que nous avons déjà initiés. À chaque fois que je rencontre nos partenaires privés, que ce soit pour l'aménagement du quartier de la gare ou la réhabilitation du logement ancien ou du patrimoine ancien de Nevers, que ce soit pour la création du site commercial Colbert, que ce soit pour le futur musée pour lequel nous voulons développer une dynamique économique, ils me disent qu'ils ont besoin d'arguments pour valoriser la ville auprès d'investisseurs privés ou d'enseignes commerciales nationales. À chaque fois, ils m'affirment que l'argument TGV est un argument fort. J'en suis convaincue aujourd'hui, une ville qui a le TGV a une image bien plus forte qu'une ville qui n'en a pas.

Nous voulons développer l'économie résidentielle, au sein de laquelle figure le tourisme, le tourisme d'affaire, notre positionnement en tant que ville de congrès, or je constate que nous perdons des revenus qui pourraient provenir du tourisme, de congrès que nous pourrions développer à Nevers car nous manquons d'hôtellerie. Il me semble qu'en nous rapprochant de deux métropoles, en particulier de Lyon car aujourd'hui nous sommes plutôt proches de Paris, nous élargissons notre marché, notre rayonnement. Cela favoriserait et encouragerait l'initiative privée pour développer notre capacité d'accueil, notre hôtellerie.

Enfin, le tissu industriel de Nevers est composé d'entreprises qui appartiennent au secteur automobile, que ce soit Valéo avec 800 emplois, que ce soit aux portes de Nevers à Magny-Cours ou même Anvis à Decize, ces entreprises appartiennent à des groupes internationaux. Leur activité s'exerce sur un marché internationalisé. Toutes me disent qu'elles ont besoin d'accéder rapidement aux aéroports internationaux, qu'elles ont besoin aussi pour attirer des cadres de qualité d'un TGV, car c'est un atout supplémentaire. Donc, elles ont besoin de mobilité.

Le TGV serait compatible et s'intégrerait parfaitement avec la dynamique locale que nous voulons impulser d'abord car il apporte une image et la mobilité que nous attendons. Dans ce cadre, je suis favorable bien entendu dans une logique économique pour le tracé Médian et

dans une logique de compromis politique pour le tracé Ouest.

(Applaudissements).

Laure DEROCHE, Maire de Roanne : Bonsoir à tous. Ce soir, Nevers prend la tête de la mobilisation devant Roanne, cher collègue, cher Florent, mais je considère que c'est une bonne chose. Les débats sont vraiment très riches ce soir, comme ce fut le cas dans les autres réunions. On se rend compte que c'est vraiment un projet qui intéresse, et demain POCL sera vraiment le TGV de tous. C'est un grand projet d'aménagement du territoire, cela a été dit et je ne serais pas très longue. Il s'agit de relier, de remettre des villes qui sont restées à l'écart des grandes infrastructures sur les axes modernes de communication.

En ce sens, un certain nombre de personnes se sont prononcées pour le scénario Médian ce soir, mais il y a deux variantes, une variante nord et une variante sud. La variante nord par Mâcon ne répond à aucune nouvelle fonctionnalité, tandis que la variante sud répond à trois nouvelles fonctionnalités, tout d'abord la desserte de Roanne, l'amélioration de la liaison Clermont-Lyon. On n'a pas beaucoup parlé de Clermont, mais Clermont a aussi besoin de cette ligne à grande vitesse, et permet à la région Rhône-Alpes et à Lyon de s'ouvrir à l'Ouest, ce qui devrait être réaffirmé demain pour le Grand Lyon et la région Rhône-Alpes à Lyon dans le cadre de la conférence des exécutifs régionaux.

Donc, il y a des enjeux pour la réalisation de cette ligne, notamment des enjeux économiques qui ont été très bien rappelés par Michel Leboeuf. Il est évident qu'il faut arriver à gagner du trafic pour que cette ligne ait une rentabilité satisfaisante pour les exploitants. Donc, en gagnant du trafic, sur l'aérien notamment sur le grand Sud-est ; ce qui répond d'ailleurs aussi à des enjeux environnementaux que de prendre du trafic sur l'aérien.

Donc, la SNCF s'est prononcée ce soir pour le scénario Médian, mais ne s'est pas prononcée pour la variante Sud ou la variante Nord. Ma question va en direction de la SNCF pour savoir pour quelle variante, elle se prononce.

(Applaudissements)

Wilfrid SEJEAU, Conseiller régional de Bourgogne, chef d'entreprise à Nevers : Je suis venu ce soir, car je me pose des questions et c'est le but d'un débat de pouvoir s'exprimer sereinement, malgré le matraquage local assez intensif qu'on nous a servi ces dernières semaines. On nous a même ressorti François Mitterrand pour l'occasion !

Ce soir, c'est le temps du débat, et j'ai bien entendu la SNCF qui tout de suite fait un appel aux collectivités pour le financement. Comment va-t-on payer ces 12, 14 milliards d'euros, et sans doute plus, car généralement le coût d'un projet d'infrastructure ne va pas en diminuant ? Si l'on regarde du côté de l'État, vous avez entendu François Fillon et il ne faut pas en attendre grand-chose.

Je suis bien placé pour vous dire qu'en tant qu'élu régional, certes la Région Bourgogne participera sans doute, mais aujourd'hui elle fait partie des régions les plus endettées de France, le Conseil général de la Nièvre a aussi quelques difficultés notamment à donner des subventions.

Alors peut-être pourra-t-on payer effectivement, mais à quel prix, si j'ose dire ? Quelle dette allons-nous transmettre aux générations futures ? Aujourd'hui, c'est l'heure des choix. Si l'on veut le TGV, pourquoi pas, mais quels choix ferons-nous ? Est-ce que ce sera pour le Conseil régional moins d'investissements dans les lycées, moins de crédits pour les TER, ces transports régionaux qui permettent à de très nombreux Bourguignons et Nivernais d'effectuer leurs liaisons domicile-travail ? Est-ce que l'on abandonnera des projets comme la réouverture d'une ligne entre Nevers et Auxerre ou la modernisation des voies existantes

pour Lyon ?

A Europe Écologie, on regrette que des scénarios alternatifs ne soient pas suffisamment étudiés, notamment la modernisation de la ligne actuelle entre Paris et Nevers. On peut sans doute descendre à 1 h 30. Il est certain que la desserte de Lyon est également très mauvaise et qu'il faut travailler dans ce sens, mais cela nécessite-t-il un chantier aussi pharaonique ?

De plus, tout le monde en parle comme si c'était pour demain matin. Mais, là, il s'agit bien de 2025. Je crois que la Nièvre a impérativement besoin de projets de développement économique avant 2025. Les infrastructures ne créent pas le développement économique. On a entendu beaucoup parlé du TGV comme accélérateur de croissance, mais il ne suffit pas de le dire pour que cela se produise. Je voulais vous soumettre toutes ces questions. La Nièvre a besoin aujourd'hui de moyens de déplacement et d'outils pour développer son économie.

(Applaudissements).

Serge GODARD, Maire de Clermont-Ferrand, Président de l'agglomération clermontoise : Naturellement, Clermont est intéressée par le réseau à grande vitesse. Mais à Clermont, il y a un double enjeu pour la métropole clermontoise, métropole qui regroupe entre 500 et 600 000 habitants, qui compte 35 000 étudiants, 6 000 chercheurs dans les laboratoires, beaucoup d'activités et un grand projet pour la construction du plus grand centre mondial de recherche sur le pneumatique.

Cela situe assez bien l'agglomération, qui a un double enjeu, d'abord la liaison vers Paris, en moins de deux heures, quels que soient les scénarios. Pourquoi Clermont regarde-t-il vers Lyon, comme Lyon d'ailleurs regarde vers Clermont ? C'est parce que la région lyonnaise sait et veut que Clermont soit le pendant Ouest de Grenoble.

Mais Lyon aussi a un autre enjeu, Lyon regarde vers l'ouest. Le Maire de Lyon la semaine dernière s'est expliqué très clairement en disant que pour lui le scénario Ouest-Sud était le seul qui satisfasse la région lyonnaise pour l'ouverture vers Clermont mais aussi vers l'Ouest.

À partir de là, on examine les différents scénarios et on se rend compte que les scénarios autres que le scénario Ouest-Sud, la ligne LGV passe à 130 km de Clermont. Elle caresse l'extrême nord de l'Auvergne et en aucun cas elle ne répond à notre problématique de liaison vers Lyon. On nous dit que la liaison se fera en 1 h 20. S'il faut remonter à Saincaize, il faut pratiquement 1 heure et demie à deux heures pour y arriver, et de Saincaize à Lyon, il serait étonnant que l'on mette un quart d'heure, ou alors on aurait un super TGV. De ce point de vue, d'autres liaisons peuvent être prévues et améliorer Saint-Germain-des-Fossés – Roanne, car de toute façon il faut passer par Roanne, et faire en sorte qu'on soit suffisamment proche de Lyon. Compte tenu de la distance, s'il n'y a pas un barreau LGV, Saint-Germain-des-Fossés – Roanne se fera en un temps tel qu'il faudra encore trouver seulement 20 mn pour aller de Roanne à Lyon ; ce qui me paraît difficile. Voilà pourquoi j'ai quelques doutes et quelques inquiétudes.

Enfin, le passage de la ligne à l'extrême nord de la région Auvergne pose un autre problème d'équipement : l'interconnexion de la ligne LGV avec la ligne traditionnelle. Si l'on est à 100 ou 130 km de Clermont, peut-on imaginer avoir réellement une liaison entre Clermont et Lyon, et surtout une liaison pour l'Auvergne qui soit une liaison d'interconnexion convenable avec le réseau à grande vitesse ? Je ne le crois pas, c'est difficile. Voilà la raison pour laquelle nous continuons et nous maintenons que pour l'agglomération clermontoise, c'est la liaison Ouest-Sud qui est seule réellement acceptable.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vais demander à M. Allary d'apporter des compléments d'information, et je demanderai à M. Leboeuf de répondre à la question très rapidement.

Thomas ALLARY : Une question de M. Boulaud sur le scénario Ouest-Sud et la forêt de Tronçais. Je vais m'appuyer sur une carte pour montrer les options de passage des scénarios dans leur ensemble en Auvergne. On voit le plus à l'Ouest, l'option de passage du scénario Ouest-Sud. Effectivement, sous cette option de passage, se situe la forêt de Tronçais. C'est effectivement une sensibilité environnementale importante de ce scénario, étant entendu que l'on a évidemment cherché à éviter cette situation. Or, si l'on essaie de se décaler soit plus au Nord, ou au Sud-ouest, on a d'autres contraintes encore plus fortes, la Vallée du Cher ou la Champagne berrichonne qui ont conduit au dessin de ce scénario tel qu'il existe aujourd'hui.

Il y a eu deux demandes sur des scénarios alternatifs, ou en tout cas l'estimation que des scénarios alternatifs n'étaient pas étudiés. Ce sont ces scénarios que nous avons présentés tout à l'heure de modernisation des lignes existantes sur Paris-Orléans, sur Paris-Clermont, partiellement sur la LGV Paris-Lyon. Tous ces scénarios qui ont un coût important, et on l'a vu jusqu'à 7 milliards, ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés au projet en termes de temps de parcours. On a bien entendu la demande derrière, peut-être les objectifs de temps de parcours ne sont-ils pas les bons. Cela requestionne les objectifs et donc l'opportunité du projet. C'est bien un élément qu'on prend en compte dans les suites que l'on peut donner au débat, et cela explique pourquoi à ce stade, des scénarios de modernisation de l'existant ne sont pas inclus dans le dossier.

Concernant les questions de M. Godard, un petit historique sur le projet pour ce qui concerne Clermont-Ferrand-Paris en deux heures, c'est un objectif du projet. C'est bien assuré dans tous les cas. Comment est-ce assuré ? Avec des trains qui circulent à grande vitesse sur la ligne à grande vitesse et des trains qui circulent à la vitesse existante entre 160 et 200 km/h selon les sections sur le réseau existant.

Les raccordements ne sont pas au même endroit selon les scénarios, ils sont plus ou moins proches de Clermont-Ferrand en l'occurrence, mais la longueur de ligne à grande vitesse, à chaque fois était adaptée afin justement de permettre le temps de parcours de deux heures.

Si l'on a plus de parcours sur la ligne existante typiquement dans des scénarios Ouest, Médian, Est où l'on reprend la ligne existante au sud de Nevers, donc beaucoup plus loin de Clermont-Ferrand, en fait le temps de parcours sur la ligne à grande vitesse sera nettement plus court. Dans le scénario Ouest-Sud, c'est beaucoup plus long. C'est en cela que se crée l'équilibre et qu'à la sortie on a toujours entre 1 h 55 et 2 heures sur Paris-Clermont.

Sur Clermont-Lyon qui n'était pas un objectif du projet, mais des demandes fortes et répétées et considérées comme justifiées par la grande majorité des acteurs, y compris par RFF, elles ont conduit à vraiment intégrer cet objectif d'amélioration, comme un objectif complémentaire au projet, c'est-à-dire à chaque fois que possible on essaie de l'intégrer. Évidemment par les variantes qui passent par Mâcon, ce n'est pas possible. Cela met beaucoup trop de temps d'aller chercher de la grande vitesse jusqu'à Mâcon et de redescendre ; donc là, il n'y a pas d'amélioration.

Par contre, dans toutes les variantes qui passent par Roanne, on a effectivement une amélioration de la relation entre Clermont et Lyon, puisqu'on passerait de 2 h 20 environ aujourd'hui à 1 h 15 à 1 h 20, selon les scénarios de temps de parcours. Comment ? En utilisant comme précédemment la ligne existante, puis la ligne à grande vitesse. Il n'est pas question d'aller chercher la grande vitesse à Saincaize. On va aller la chercher beaucoup plus près de Clermont-Ferrand.

Si on regarde les scénarios Ouest, Médian et Est, où l'on irait chercher la variante Roanne de ces scénarios, on ne peut pas du tout à Saincaize. Le train part de Clermont-Ferrand, en noir et il utiliserait cette la ligne existante jusqu'à Vichy, à Saint-Germain il se dirige en direction de Roanne. En fait, à peu près vers Lapalisse, c'est là qu'il se raccorde sur la ligne à grande vitesse nouvelle, en roulant à grande vitesse jusqu'à Lyon. Cela nous donne des temps de

parcours pour aller jusqu'à Vichy et jusqu'à Lapalisse, soit 100 km sur le réseau existant en 48 minutes avec les vitesses optimisées, puisqu'on a parlé du réseau existant chaque fois que nécessaire, par exemple si c'est trop sinueux, elle va rester à 160 ou à 120 km/h. Ensuite, on a un raccordement (en bleu), le TGV est à grande vitesse (en vert) sur environ 95 km en 19 minutes, ensuite dans la partie finale qui pénètre dans le cœur de Lyon 17 km en environ 12 minutes. Ceci nous fait un total de 80 minutes et c'est bien le 1 h 20 qui est annoncé dans les scénarios Ouest, Médian et Est parce qu'on utilise le réseau existant jusqu'au Nord de Vichy (Saint-Germain) et ensuite aux environs du secteur de Lapalisse pour retrouver la ligne nouvelle.

Dans le scénario Ouest-Sud, c'est exactement le même principe, sauf que là on va chercher la ligne nouvelle plus au Nord de Vichy, entre Moulins et Vichy, ainsi on gagne un peu de longueur sur la ligne existante. Au lieu de 100 km, on va la chercher à 70 km de Clermont. Par contre, au lieu de faire 95 km à grande vitesse, on en fait 120. Cela se compense tout simplement. C'est dans le scénario Ouest-Sud qu'on va chercher la ligne à grande vitesse plus au nord, et non dans les scénarios Est et Médian. Du coup, on aboutit avec le même principe de calcul que tout à l'heure à un total de 1 h 15. C'est ainsi que l'on a ces différences de cinq minutes entre les scénarios. C'est une différence que je vous confirme sur laquelle nous nous engageons avec ce calcul.

Michel LEBOEUF : J'aurais dû dire tout à l'heure que la position officielle de la SNCF sera indiquée dans son cahier d'acteurs, qu'elle n'a pas encore déposé. Je résume mon discours en trois points. Pour que le projet existe, il faut minimiser le coût de construction, il faut un effort en gain de temps pour que les voyageurs paient un maximum. Ce qui ne sera pas payé par les voyageurs, nous voulons ratisser aussi large que possible vers toutes les collectivités territoriales. Nous avons compris que Rhône-Alpes comme l'Auvergne accorde une très grosse importance à la liaison Lyon-Clermont, et que le financement de ces régions ne viendra pas, s'il n'y a pas cette bonne liaison. Évidemment, seule la variante Sud (celle qui passe par Roanne) répond à cette demande. Nous attendons aussi que la satisfaction de cette demande se transforme en paiement de la région Rhône-Alpes, de la région Auvergne et de la ville de Roanne.

(Applaudissements)

Gilbert CHAMPAGNE, habitant du sud Nivernais : Mon intervention va porter sur l'environnement. Sur trois des tracés, quel que soit le tracé retenu, la Nièvre subira des impacts environnementaux forts avec une lourde contribution pour toute la zone sud nivernaise entre la Loire et l'Allier. Si le scénario Est est envisagé, c'est tout le Val de Loire qui sera aussi concerné, la Nièvre sera alors traversée par 140 km de LGV, impactant l'Est de Pouilly-sur-Loire, puis des bonnes zones agricoles situées entre la Loire et Donzy. Est-ce que la forêt des Bertranges sera épargnée ?

Si RFF semble épargner le vignoble de Pouilly, qu'en sera-t-il de celui des coteaux Charitois ? Puis jusqu'à Nevers, c'est toute une partie des bons pâturages qui subiront à leur tour des destructions partielles ou totales. Après avoir enjambé plusieurs rivières nivernaises, dont le Nohain et la Nièvre, un grand pont enjambera une fois de plus la Loire avec toutes les problématiques environnementales que suscite une telle construction, sachant que 50 km plus loin, le fleuve risque d'être retraversé si la desserte vers Mâcon est retenue.

À noter que si le scénario Médian est envisagé, la Loire sera traversée non loin du Bec d'Allier, ce qui en matière d'environnement prend alors une dimension encore plus inquiétante.

Ensuite, pas de complaisance pour le sud nivernais. Une petite région encore très authentique avec ses bois, ses forêts, ses fermes isolées, ses bocages, déjà impactée avec un circuit automobile de F1 de plusieurs centaines d'hectares, cette région tant appréciée par sa

tranquillité et qui n'a échappé que provisoirement au saccage de ses paysages par un projet minier gigantesque à ciel ouvert, risque de se trouver à présent défigurée par une ligne LGV qui va définitivement couper en deux tout son territoire.

Une gare TGV n'est pas non plus exclue semble-t-il et ce sont encore des hectares de terre agricole qui disparaissent. Le tout goudron et le tout béton pour le site nivernais pourrait bien vite remplacer ses paisibles pâturages.

Ces lignes, ce n'est pas simplement la tranchée uniforme et rectiligne taillée dans le vif qui apparaîtra en 2025, autant dire définitivement plus de 2 200 ha de terres agricoles sur le département (c'est une bagatelle), coupant les exploitations agricoles et éventuellement des hameaux, empêchant la faune de se déplacer de Nord au Sud (pauvres bêtes), car emprisonnées entre les fleuves et la ligne LGV.

Son trafic intense occasionnera jour et nuit des nuisances au ras des fermes, des habitations éventuellement des villages. Ces nuisances seront de nature sonore pouvant dépasser aisément les 90 dBA, sans compter les vibrations endommageant les maisons.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vous pouvez conclure.

Gilbert CHAMPAGNE : Dont la plupart d'entre elles peuvent se trouver sur des terrains argileux. Je m'excuse, les élus ont largement dépassé leur temps.

Ces nuisances seront aussi visuelles, sans compter les bouleversements de la biodiversité. Nous pouvons aussi craindre la pollution des eaux souterraines et des cours d'eau avec aspersion périodique de tonnes de pesticides pour entretenir la ligne.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous demande de conclure maintenant.

Gilbert CHAMPAGNE : Donc, effectivement, il y a beaucoup à dire ; j'arrête là.

(Applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Toutes les problématiques que soulève Monsieur seront abordées dans le cadre de deux réunions thématiques, une le 14 décembre à Bourges et une le 19 janvier à Gien.

Anne PLISSON, Nivernaise d'adoption depuis 6 ans : Je pense que les Nivernais ont besoin de la ligne à grande vitesse pour plusieurs raisons. La première étant que c'est une opportunité de mieux de se soigner, car on se rapproche des grands centres universitaires et des grands centres hospitaliers. C'est aussi une opportunité de donner envie à des cadres de la santé de venir travailler chez nous. On en manque cruellement.

C'est aussi une opportunité pour les jeunes et pour les adultes salariés ou demandeurs d'emploi de mieux se former. C'est se rapprocher des opportunités de formation des autres agglomérations, mais aussi une opportunité de développer notre offre locale au niveau de l'enseignement supérieur et des centres de formation continue. C'est aussi une opportunité pour les salariés de la Nièvre qui ont aussi envie de développer leur carrière, et qui doivent se déplacer tous les jours parfois loin de chez eux. Pouvoir raccourcir leur délai de trajet entre leur réunion et leur lieu de travail habituel, c'est important.

C'est aussi une opportunité pour nos entreprises qui ont besoin de se développer, qui ont besoin de nouveaux marchés. C'est une opportunité pour notre territoire d'attirer d'autres entreprises. Cela ne veut pas dire qu'elles vont venir, mais c'est une opportunité.

Qui dit nouvelles entreprises ou entreprises qui se développent, dit emploi. Nous en avons

besoin. C'est aussi pour les habitants l'occasion de développer le commerce et le tourisme.

(*Applaudissements*).

Patrice JOLY, Président du Conseil général de la Nièvre : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. Sur l'opportunité d'une liaison grande vitesse, je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit sur le fait que notre département a été laissé à l'écart des grandes voies de communication au cours des décennies passées, et qu'il y a une réparation à réaliser à cette occasion.

Mais pour autant et malgré tout, ce département aujourd'hui est redevenu un département attractif, un département qui a des habitants qui reviennent plus nombreux que ceux qui en partent, un département qui est innovant dans tous les domaines (le domaine social, le domaine culturel), mais aussi dans le domaine économique, malgré les difficultés que l'on connaît aujourd'hui, et j'en veux pour preuve – et comme seule illustration – la présentation qui a été faite à Magny-Cours dans le cadre du pôle de la performance vendredi dernier, la création de ce véhicule de compétition hybride qui est plutôt la manière dans la Nièvre de penser le véhicule de demain.

Comme on dit dans le Morvan : « *I have a dream* », je fais un rêve, je me projette en 2025 où l'autoroute A77 aura été achevée, le Conseil général aidé par ses partenaires, l'État, le Conseil régional, l'Europe (on l'espère) aura poursuivi ses travaux d'équipements en infrastructures numériques du département, en haut débit en particulier, et puis la LGV aura été installée et traversera notre département, et surtout s'y arrêtera. Ce département qui a été au cours des décennies passées à l'écart des voies de communication se trouverait alors d'un seul coup au carrefour des communications d'avenir avec une autoroute, une liaison LGV, avec des équipements numériques de haut niveau. Ce serait la possibilité de poursuivre le rebond que nous avons engagé et que nous poursuivons dans le cadre de notre projet territorial durable.

Sur le tracé, bien évidemment, le Conseil général sera attentif à un tracé qui respecte ou qui limite, et qui permet de maîtriser les impacts environnementaux ; un tracé également qui soit faisable financièrement au regard de ses enjeux globaux, mais également au regard des possibilités financières des collectivités publiques, un tracé qui assure les meilleurs cadencements et l'interconnexion avec les réseaux existants. C'est la condition pour qu'un tel équipement soit un équipement qui irrigue le territoire et qui ne fasse pas peser le risque d'un drainage, au contraire.

A cet égard, le Conseil général dans le cadre de ses compétences, et en liaison en particulier avec la Région, sera attentif à ces interconnexions pour que l'ensemble du département de la Nièvre puisse profiter d'un tel équipement.

Le Conseil général sera aussi attentif à des dessertes bien évidemment utiles à la Nièvre. Il se doit d'écarter l'hypothèse Sud-Ouest qui fait de la Nièvre un cul-de-sac. L'enjeu n'est pas simplement de rapprocher Nevers de Paris ou Paris de Nevers, mais de permettre une facilité de déplacement à destination de Clermont-Ferrand et de Lyon. C'est un véritable enjeu de développement pour le territoire nivernais, mais c'est également un véritable enjeu en termes d'aménagement du territoire de la France et de rééquilibrage entre les régions.

Dans ces conditions, au regard des éléments d'information dont nous disposons à ce jour, et nous chercherons à nous enrichir de l'ensemble des informations qui auront lieu à l'occasion de ce débat, bien évidemment le choix pour la Nièvre aujourd'hui est le choix du tracé Médián. C'est celui qui est le plus utile au département dans son ensemble, en tout cas qui couvre la plus large partie de sa population ; c'est celui-ci qui a notre priorité. Mais, naturellement, nous continuons d'être en échange et en concertation avec les élus des départements du Cher et de l'Allier pour trouver une solution qui soit la plus utile à nos départements et à l'aménagement du territoire.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vais demander à M. Allary de répondre, il avait des commentaires à faire sur des problèmes d'environnement.

Thomas ALLARY : Cette carte représente les enjeux environnementaux identifiés autour de Nevers. Il a été procédé à un grand inventaire bibliographique de tous les enjeux et les zones à enjeu environnemental répertoriées tant au niveau des régions que des organismes et des associations protectrices de l'environnement. Nous avons tout enregistré et mis dans un système d'information géographique qui nous permet ensuite de restituer des cartes présentant les enjeux cumulés.

On voit de grandes zones, en particulier à l'Est de Nevers, tout le secteur des Amognes et du Bassin de la Machine est identifié. A ce stade, nous avons essayé de trouver des options de passage, donc aujourd'hui des bandes larges d'environ 10 km, dans lesquelles plus tard on va chercher à inscrire une ligne. Une ligne correspond à une largeur de l'ordre de 100 m d'emprises. A l'intérieur de ces 10 km et à la frange de ces bandes, on a des latitudes pour ensuite encore travailler cette inscription environnementale.

Dans les options tracées dans ce secteur, on évite le bassin de la Machine, la Sologne Bourbonnaise. On a recherché les points de franchissement des grands cours d'eau qui présentent le moins de risques potentiels en termes d'impact sur l'écologie et les enjeux hydrauliques, le risque inondation. C'est ce que nous allons continuer à creuser. En particulier au droit de Nevers, le site inscrit à haute valeur patrimoniale paysagère du Bec d'Allier a bien été identifié et toutes nos options l'évitent. Le franchissement de l'Allier envisagé est toujours situé au sud de ce site.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'Association ALTRO : Cette association rassemble 34 collectivités de l'Arc Atlantique et du Massif central. Je reviendrai sur le problème des gares nouvelles, car il nous a été dit, lors des grands débats avec RFF, qu'une gare nouvelle était censée être complémentaire de la gare centre et d'apporter des complémentarités en termes de desserte, notamment sur les grandes relations.

Or, à Nevers, c'est la gare nouvelle qui sera la gare principale. Celle-ci pouvant se situer à 25 km. On peut jouer avec l'illusion d'optique des temps de parcours en annonçant effectivement, comme tout à l'heure, Paris-Nevers en 50 ou 55 mn, et d'ailleurs aussi bien pour Paris que pour Lyon. Ce matin, j'ai fait une expérience à Mâcon qui dispose d'une gare nouvelle. Entre le moment où je suis parti du centre de Mâcon et le moment où mon TGV a démarré, il s'est écoulé 26 mn, bien que la gare ne soit qu'à 7 km.

C'est la grande différence avec la gare nouvelle de Moulins-Vichy, qui elle ne se substituera pas aux gares du centre de Clermont, de Vichy et de Moulins, mais qui apportera des fonctionnalités bien supérieures.

Quelle est donc la meilleure solution pour les Nivernais à temps égal pour gagner le centre-ville, une desserte centre sans rupture de charge ou une desserte décentrée extérieure ? Les 4 ou 5 intersecteurs, c'est-à-dire à grands parcours qui passeront, peuvent-ils justifier une gare éloignée ?

Avec l'Ouest-Sud, nous avons, grâce aux propositions que nous avons faites, fait en sorte que Moulins et Nevers ne soient plus des culs-de-sac, qu'ils puissent être positionnés à nouveau sur l'axe Paris-Lyon.

(Mouvement dans la salle).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Laissez-le s'exprimer, s'il vous plaît.

Michel CANIAUX : C'est la démocratie. 8 allers et retours dont ils pourraient bénéficier. Le

Ouest - Sud permet ce grand axe transversal Bordeaux-Lyon, Nevers pouvant être non pas demain mais après-demain à 2 h 30 de Bordeaux, et au-delà de la péninsule ibérique.

Je vais rebondir sur les propos du Président de la Commission d'hier, ou même en ouverture du débat, le débat public n'est ni un sondage, ni un référendum, ni une recherche de consensus. Par conséquent, dire que si l'on n'est pas uni, le projet ne se fera pas, cela ne se passe pas ainsi. Si le projet est bon, il se fera.

Donc, l'Ouest-Sud reste en lice. Encore une fois, RFF doit prendre en compte nos améliorations pour que Nevers soit sur cet axe Paris-Lyon. On ne peut pas écarter un scénario qui rassemble aujourd'hui une trentaine de collectivités.

Florent SAINTE FARE GARNOT : Je voudrais d'abord vous donner une information technique, nous avons un comptage technique et nous étions au plus fort de la soirée 2 500 personnes présentes ce soir à Nevers. Je voudrais clarifier la position de la Ville de Nevers. Nous travaillons avec les villes de Bourges et de Moulins, et je tiens à saluer leur représentant ce soir, sur une logique simple : permettre la réalisation de ce projet et d'éviter les utopies qui pourraient le condamner aux oubliettes de l'histoire.

A cet égard, il y a la nécessité absolue d'un accord, et je donnerai l'exemple actuel du projet PACA, le Nice-Marseille qui est absolument bloqué aujourd'hui, faute d'avoir su réunir les élus sur une même solution. Nous avons le même risque devant notre projet, raison pour laquelle nous avons proposé d'écarter les solutions de l'impossible qui condamnent l'accord politique.

A l'évidence, le scénario Ouest-Sud qui condamne Nevers et Moulins à vivre dans un cul-de-sac ferroviaire, n'ayant pas la possibilité de pouvoir ensuite être relayé ni à Lyon, ni à Clermont-Ferrand, ce tracé est inacceptable pour la Bourgogne. Nous l'avons tous dit, le Président de la région également.

En même temps, le tracé Est est lui aussi inacceptable pour nos amis auvergnats, raison pour laquelle nous avons décidé de ne point le défendre. Il nous faut, je crois, chercher la sagesse du possible. Cette sagesse se trouve autour de Médián ou Ouest par Roanne. Entre ces deux solutions que nous avons adoptées avec les villes de Bourges et de Moulins, ma préférence très claire et très nette va à Médián, qui est moins cher et qui respecte plus l'environnement, et qui a une capacité, un potentiel de voyageurs plus grand, sollicitant moins les financements publics.

Autour de cette notion, je voudrais mettre en valeur le fait que, contrairement à ce que j'ai pu entendre à l'instant d'un interlocuteur qui parlait au titre des Nivernais – je l'en remercie, mais ils sont capables de parler pour eux-mêmes – Médián ou Ouest permettraient de faire entrer des TGV dans la gare historique de Nevers. C'est au fond localement le combat que je mène avec le plus d'enthousiasme, avec le plus d'envie, car non seulement nous aurons une gare nouvelle aux portes de Nevers mais en plus certains TGV descendront de Paris pour se stationner dans la gare historique, augmentant d'autant le potentiel de développement de notre ville.

Ecartons les scénarios de l'utopie, rassemblons-nous sur ce qui est possible. Ayons cette sagesse et cette responsabilité, et je tends la main à ceux qui défendent Ouest-Sud, rejoignons la sagesse du possible et nous pourrons amodier avec la maîtrise d'ouvrage le tracé Médián ou Ouest par Roanne pour faire en sorte que vos légitimes attentes territoriales soient intégrées. Et c'est ainsi que nous allons gagner.

(Applaudissements).

Jean-Yves DEMORTIERE, Président du Conseil local du développement durable de Nevers : C'est une instance de démocratie participative mise en place en 2008 qui comporte plusieurs collègues, des élus, des associations, des entreprises et des citoyens. Nous donnons des avis consultatifs à la Ville de Nevers sur des sujets qui touchent au développement durable. Bien entendu, la LGV est un sujet qui nous intéresse, sur lequel nous avons commencé à travailler. Pour l'instant, nous n'avons pas d'avis à donner. Je souhaiterais expliquer notre positionnement. Il nous manque un certain nombre d'éléments et je voudrais poser des questions au nom du Conseil local du développement durable.

Concernant l'opportunité, quelle est la question la plus importante : quelle est la priorité en matière de déplacement pour les Nivernais mais aussi les autres personnes du territoire ? Quels sont les besoins en moyens de transport à court terme, à moyen terme et à long terme ?

Faut-il toujours aller plus vite ? Qu'est-ce qu'on y gagne ? Qu'est-ce qu'on y perd ? Est-ce possible d'engager de telles dépenses dans un contexte de crise financière ? Cela a été dit, mais je le redis quand même. La question qui nous paraît essentielle est : qu'est-ce qui ne se fera pas à la place ? Il faut absolument que les choses soient mises sur la table pour pouvoir donner un avis éclairé.

Toutes ces questions méritent donc d'être débattues.

J'en viendrais à mon deuxième point, on travaille sur le développement durable qui comporte quatre piliers : l'économique, le social, l'environnemental et la gouvernance (enjeu majeur pour le Conseil local du développement durable). Nous tenons à dire que nous désapprouvons, en tant que Conseil local du développement durable, la campagne de propagande qui a été organisée : le « oui au TGV ». Nous aurions souhaité la mise en place d'une véritable concertation auprès de nos concitoyens. Comment faire participer les citoyens à la compréhension du projet, des enjeux, des impacts, des coûts, des choix à faire ? Comment les faire participer à la prise de décisions sur le soutien ou non à ce projet ?

Nous attendions donc avec impatience ce débat d'aujourd'hui, car enfin il permet à chacun de s'exprimer. Face à de tels enjeux, il nous semble qu'il nous faut prendre le temps encore de la concertation. On ne peut pas valider ou non localement un projet d'une telle ampleur aussi rapidement. Nevers et la Nièvre ont besoin que leurs habitants s'en approprient les éléments clés. C'est pourquoi le Conseil local du développement durable demande que soit pris le temps à la suite de ce débat d'aujourd'hui d'organiser d'autres moments d'échanges, de rencontres pour favoriser le débat et la controverse, car c'est de la controverse que naît la richesse et l'efficacité d'un projet.

Dans ce cadre, le Conseil local du développement durable participera activement et donnera lui aussi son avis.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements).

Jean-Luc GAUTHIER, Conseiller général du canton de Saint-Benin-d'Azy : Nous sommes réunis ce soir pour répondre à deux questions, comme vous nous l'avez dit, Monsieur le Président, la première de ces questions est de savoir si nous sommes favorables à ce projet, et si oui, quel tracé souhaitons-nous promouvoir ?

À en juger par la forte mobilisation de ce soir, bien entendu la Nièvre est favorable à ce projet. Pourquoi l'est-elle ? Quand on regarde les cartes qui nous ont été présentées ce soir, on voit bien que le centre de la France, auquel la Nièvre appartient, est enclavé.

La Nièvre a terriblement besoin de ce désenclavement car nous manquons de voies de

communication efficaces. Nous avons accumulé par le passé des retards qui sont dus à un manque de volonté et à un manque d'ambition. Aujourd'hui, cette volonté et cette ambition sont largement partagées. Ne laissons pas passer cette chance historique. Bien sûr, 2025, à l'échelle d'une entreprise, c'est un temps qui paraît très long. Mais à l'échelle d'un tel projet, c'est très court et c'est maintenant qu'il faut prendre le train (si je puis me permettre).

À partir du moment où l'on a dit que l'on était favorable à ce projet, quel tracé devons-nous promouvoir ? Il faut faire preuve simplement de bon sens. Evidemment, la situation économique n'a échappé à personne. Bien sûr que nous sommes dans une situation économique très difficile, il faut donc privilégier même si ce n'est pas le seul élément, l'aspect financier. Si parmi les tracés, il y a un ou plusieurs tracés qui offrent un coût moindre, qui en plus a un meilleur rapport à l'environnement, qui est plus utilisé, qui va donc proposer une meilleure rentabilité, alors bien sûr nous devons encourager l'un de ces projets.

En ce qui me concerne, le tracé Médian et c'est l'avis de l'ensemble des participants ce soir, me semble-t-il, doit être encouragé. Ne laissons pas passer cette chance historique, la Nièvre a besoin d'emprunter une nouvelle voie, et cette nouvelle voie est le tracé Médian.

(Applaudissements).

Pim de ROOS, acteur économique en Limousin : Je suis citoyen européen d'origine néerlandaise et acteur économique depuis plus de 30 ans du Limousin. Pour lever le suspens, je voudrais tenir un plaidoyer dans l'intérêt général de la France et de l'Europe pour le tracé Ouest-Sud. Le projet POCL devrait à mon avis ne pas être seulement une ligne liant à nouveau Paris à Lyon, tout en desservant quelques villes intermédiaires, mais avoir une véritable ambition d'aménagement du territoire pas seulement français mais aussi européen.

Comme les maires des villes de Nevers, de Bourges et de Moulins font un lobbying pour leurs intérêts particuliers, je plaide pour le projet Ouest-Sud pour désenclaver le territoire délaissé du centre de la France. Le grand centre nommé par le maire de Nevers ne comprend pas seulement Nevers, Bourges et Moulins, mais pourrait aussi comprendre Vierzon, Montluçon, Châteauroux et Guéret. Match nul, balle au centre.

Maintenant, je voudrais attirer votre attention sur le projet LGV Transline. C'est un projet ambitieux, liant l'Atlantique à l'Oural, de Nantes passant par Poitiers, Limoges, Montluçon, Clermont, Lyon, Turin, etc., mais le secteur ibérique (Espagne, Portugal) passant par Bordeaux, Limoges et Lyon. Cette même ligne mettra Nevers à 2 h 30 de Bordeaux. Y avez-vous pensé ?

Mon ami Michel a déjà évoqué la gare décentralisée de Nevers et le gain de temps en ligne directe est très vite perdu.

Bref, le tracé POCL Ouest-Sud en combinaison avec le projet Transline fera du centre de la France, y compris Nevers, Moulins et Bourges, le centre ferroviaire de l'Europe, sans nécessairement passer par Paris.

Je retourne l'argument du Maire de Nevers : rejoignez-nous.

Petite observation à part, on a souvent parlé de voyageurs, des étudiants, des hommes d'affaires, mais on n'a pas beaucoup parlé de voyageurs de tourisme et de retraités qui représentent un potentiel énorme.

Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vu l'heure tardive, il va falloir penser à clore la réunion, et je vais prendre encore quatre questions. Je ferai forcément des déçus.

Éric MOUREY, co-secrétaire départemental d'Europe Écologie les Verts de la Nièvre : A propos du premier pilier, ne nous mentons pas. Avec le coût de la LGV, 12 milliards au minimum, l'État, les collectivités locales et RFF ne pourront pas s'engager à moderniser conjointement les lignes existantes et rouvrir des lignes telles que Nevers-Clamessy-Auxerre. Ce ne sera pas possible. S'il y a la LGV, il n'y aura pas d'amélioration des lignes existantes ou alors RFF a des fonds secrets. Car s'il met 4 milliards dans la LGV, on ne voit pas où il pourrait trouver 8 milliards pour l'existant, comme on nous a expliqué tout à l'heure.

Pour nous, la priorité des investissements doit être donnée au transport collectif domicile-travail nécessaire dès maintenant à la grande majorité des Nivernais. L'urgence n'est donc pas à la grande vitesse dans 15 ans à très grands coûts, mais elle est de proposer des plans de déplacements domicile-travail écologiques et économiques qui satisfassent le maximum de citoyens. Le TGV est un transport pour les classes sociales aisées, il ne représente d'ailleurs que 6 % des trajets journaliers.

L'urgence, c'est d'améliorer les lignes existantes, leur régularité, leur efficacité, leur rapidité. Lorsqu'on nous explique qu'avec 30 % des fonds, c'est-à-dire 4 milliards sur 12 milliards, on pourra gagner 25 mn, c'est-à-dire 50 % du gain du TGV, j'estime qu'il n'y a pas photo.

L'urgence, c'est de développer des lignes et les gares dans les zones périurbaines.

L'urgence, c'est de moderniser les gares ; c'est de rouvrir des lignes fermées ; c'est de développer le fret, de réaliser un maillage fin du territoire.

Voilà ce dont nous avons besoin aujourd'hui en matière de transport ferroviaire.

Je terminerai par citer un extrait de la synthèse du rapport pour une mobilité durable de Terra Nova, la fondation progressiste proche du PS que nombreux ici doivent connaître : *« Changer l'imaginaire collectif du TGV et du tout TER. Cette rupture est nécessaire parce que la construction de toute infrastructure nouvelle doit être réfléchie au regard de ses impacts environnementaux, évaluée par rapport à ses bénéfices économiques réels et pesée face à l'urgence immédiate de la maintenance et de la fiabilisation des transports existants qui pèsent quotidiennement sur leurs usagers ».*

Ensuite, bâtir une infrastructure lourde, si elle s'avère non rentable et ponctionne l'argent public n'a rien de moderne, ni de progressiste. Il ne s'agit pas de mettre fin à l'évolution du TGV en France ou en Europe, mais bien de réconcilier le citoyen et le décideur politique avec d'autres modes de déplacements régionaux et interrégionaux.

Une mobilité bien vécue ne se réduit pas à battre des records de vitesse. Elle doit atténuer les inégalités sociales. Une LGV Paris-Nevers-Lyon ne va pas, vous en conviendrez, atténuer les inégalités sociales quotidiennes.

Patrick PEREIRA, Secrétaire général UD CFDT de la Nièvre : L'Union départementale de la CFDT de la Nièvre a préalablement au débat public de ce soir informé ses adhérents et débattu en interne du projet de ligne à grande vitesse POCL. Au-delà de certaines positions émises lors de ces consultations diamétralement opposées, il ressort de ces débats internes à la CFDT des interrogations, ce qui n'est pas une opposition en soi mais un questionnement légitime sur la pertinence de ce projet.

Nous souhaitons que les pouvoirs publics enrichis de nos questions mais aussi de celles des autres puissent en toute connaissance de cause choisir une solution qui réponde à l'intérêt

général de la population et aux besoins sociaux et économiques de nos territoires.

Pour cela, le projet ne doit-il pas s'inscrire dans un schéma globalement de modernisation au service de l'attractivité économique, qu'elle soit industrielle, résidentielle ou autre, mais aussi au service de l'emploi et des salariés.

Il serait également judicieux d'évaluer l'impact financier du projet de la LGV sur le budget départemental des collectivités, et par conséquent sur celui des Nivernais et des Nivernaises. Le retour sur investissement sera-t-il à la hauteur des sommes engagées et ne se fera-t-il pas au détriment des actions de solidarité, de proximité et d'impulsions économiques, connexes et nécessaires à ce projet ?

Sur un autre thème, la ligne à grande vitesse ne se fera-t-elle pas au détriment des lignes existantes, et notamment des lignes transversales, régionales ? Quels seront les liens avec le réseau existant et les autres modes de transport ?

Pour conclure, le projet de LGV est un pari sur l'avenir. Encore faut-il le gagner collectivement. Vous avez compris la CFDT n'est pas contre ce projet, n'est pas contre le progrès, s'il répond aux enjeux de demain : enjeux économiques, sociaux et environnementaux, dans l'intérêt de chacun et au profit de tous ; c'est là tout le sens de notre intervention.

(Applaudissements).

Alain TANTON, Président de la communauté d'agglomération de Bourges : Monsieur le Maire de Nevers, merci des mots que vous avez prononcés, je voudrais simplement faire quelques remarques, la première portant sur l'opportunité du projet. Il ne faut surtout pas opposer un tel projet qui, même s'il est réalisé en 2025, nécessite que nous avancions tout de suite, et l'amélioration de la situation existante sur de nombreuses lignes. Nous sommes à des échelles de temps différentes, et il me semble que RFF a bien expliqué que les deux devaient être menés en parallèle. Si nous ratons les décisions et les rendez-vous d'aujourd'hui, nous le ferons payer à ceux qui auraient pu utiliser une telle infrastructure en 2025.

La deuxième remarque est qu'en effet nous avons ensemble engagé un travail de réflexion, en partant d'un principe simple : nous réussirons ce TGV ensemble ou nous échouerons ensemble. Nous avons l'impérieux devoir de nous mettre d'accord, de trouver les voies d'un accord, et elles sont parfaitement possibles.

Nous avons en effet considéré que les deux tracés les plus extrêmes présentaient des inconvénients – je ne dis pas qu'ils sont impossibles – et nous en avons débattu ce soir. Par contre, nous sommes tombés sur un autre impératif, c'est le passage par Roanne afin de permettre les liaisons entre Lyon et Clermont-Ferrand.

A partir des deux familles de scénarios qui ont notre préférence commune, chacun légitimement fait valoir sa préférence personnelle. La nôtre évidemment est celle du tracé Ouest pour plusieurs raisons. La première est que ce tracé permet d'irriguer directement Orléans, aire urbaine de 400 000 habitants qui figure dans le cahier des charges du projet. La deuxième est que ce tracé Ouest permet éventuellement deux gares nouvelles, une à Bourges et une à Nevers, et que ce tracé n'ignore pas la Nièvre ni Nevers bien au contraire, il permet un développement de nos deux agglomérations.

Enfin, la troisième raison est que ce tracé semble être le meilleur tracé, en tout cas d'après les cartes que nous avons, pour aller relier l'Ouest à partir du lien entre Lyon, Nevers, Bourges, Tours, Angers et Nantes. C'est cette ouverture vers l'Ouest qui nous fait également par solidarité avec d'autres territoires avec la dimension nationale du projet marquer cette

préférence. Au-delà de cela, je voudrais dire que, quelles que soient les préférences que nous avons légitimement marquées, nous devons ensemble continuer le travail qui a été commencé pour arriver le moment venu à la fin du débat public à une solution, une proposition qui nous soit commune. Notre engagement, c'est évidemment d'y parvenir.

Michel GAILLARD : Nous sommes à trois heures et quart de débat. Je fais le constat, comme chaque fois, qu'arrivés à une telle longueur de réunion, la salle se vide et c'est normal les rendements décroissants commencent à jouer.

Pour clore, je vais prendre deux interventions.

Jean-Marc MIGUET, Conseiller régional Auvergne : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, notre région entend clairement préciser que nous avons la volonté de voir aboutir le projet POCL. Celui-ci ne peut être en aucun cas une juxtaposition d'intérêts individuels. Il doit s'inscrire dans du long terme, cela signifie que l'on ne peut pas et on ne doit pas ignorer les projets futurs, notamment le barreau Est-Ouest. A ce propos, le tracé Ouest-Sud est le seul tracé qui permet un véritable aménagement du territoire en évitant de laisser en jachères l'Ouest de l'Auvergne. Les élus locaux de la Creuse et de l'Indre se sont d'ailleurs prononcés en faveur de ce tracé dans une belle unanimité. Ils ont rejoint en cela la ville de Clermont, la ville de Lyon, et bien d'autres collectivités. Orléans se prononçant indifféremment pour un tracé Ouest ou un tracé Ouest-Sud.

Ce tracé Ouest-Sud avec une croix au niveau de l'Allier permet de bâtir une transversale ferroviaire à grande vitesse avec des liaisons européennes, telles que le Lyon-Turin et le Lyon sud Espagne Atlantique. Il est aussi le garant d'une desserte de Roanne, et donc de la plaque urbaine de Saint-Etienne, car pour les autres tracés, il ne s'agit qu'une variante. Il offrira en plus des liaisons rapides nouvelles avec Nantes, Bordeaux et permettra de mettre la métropole auvergnate à 1 h 15 de Lyon.

A ce stade, je reprendrai à mon compte les conclusions de l'étude Mancia qui, je le rappelle, a été commanditée par les CCI. Que dit cette étude ? Le tracé Ouest-Sud représente une opportunité d'une autre dimension pour le territoire, car il permet :

- De constituer un système métropolitain et industriel d'envergure européenne autour de la plaque lyonnaise et clermontoise, en renforçant les réseaux de coopération en matière de recherche, d'enseignement, de filières structurantes, telles que la santé ou l'agroalimentaire.
- De générer un effort d'entraînement significatif sur l'ensemble des villes moyennes situées entre Clermont et Lyon, mais également Montluçon, Moulins, Vichy que les spécialités industrielles et/ou touristiques pourraient puissamment redynamiser.
- D'offrir à Roanne un positionnement équilibré au sein de la métropole lyonnaise par l'accélération de la métropolisation engagée entre Roanne, Lyon et Saint-Etienne.

Enfin, je terminerai mon intervention par quelques mises au point.

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, vous êtes à 3 mn 11 et nous sommes à 3 h 15 de débat.

Jean-Marc MIGUET : Je termine.

Le tracé Ouest-Sud serait pénalisant pour l'environnement, notamment il traverserait la forêt de Tronçais : c'est faux, d'une part les couloirs prédéfinis font plus de 20 km de large et d'autre part la région Auvergne préconise de coupler la LGV au tracé de l'A71.

Le tracé Ouest-Sud est le plus cher : c'est oublier d'une part qu'une partie de l'infrastructure

pourra servir le barreau Est-Ouest et donc diminuer son coût, c'est oublier d'autre part que ce tracé permettra une ligne transversale européenne en direction de l'Espagne, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne. De cela, il devrait pouvoir obtenir plus facilement des financements européens.

Enfin, je conclurai sur une question : peut-on laisser une plaque urbaine de 430 000 habitants, comme Clermont-Ferrand, 35 000 étudiants, 42 000 avec les post bac....

(Sifflets)

Michel GAILLARD : S'il vous plait.

Jean-Marc MIGUET : Merci pour les sifflets, cela me fait penser que le train sifflera trois fois et il arrivera à Clermont-Ferrand.

Michel GAILLARD : Je vais faire une entorse à ce que j'ai dit, car je vois Monsieur qui tient vraiment à poser sa question. Essayez d'intervenir rapidement, car tout le monde est épuisé. Si c'est pour lire un papier pendant 4 mn, franchement ce n'est pas la peine.

Alain REININGER, Président UD CFE-CCG de la Nièvre : Nous représentons l'encadrement et les cadres. Depuis de trop nombreuses années, la CFE-CCG nivernaise demande aux décideurs de s'engager afin que notre département sorte de sa léthargie, de son enclavement et de sa baisse démographique. C'est le moment d'engager une mobilisation générale et énergique, un vrai plan Marshal pour doter la Nièvre de moyens de communication dignes du 21^{ème} siècle, une LGV irriguant notre territoire, une autoroute allant au-delà de Magny-Cours, une transversale routière Troyes-Auxerre-Nevers-Bourges, et l'électrification de la ligne ferrée Chagny-Nevers. Les romains l'avaient bien compris à leur époque, point de conquête sans réalisation de voies de communication adaptées. À partir de là, tous les espoirs sont permis. Le projet de LGV vient à point nommé pour que la Nièvre se mobilise pour son avenir.

Au stade actuel des choses, le scénario Médian de LGV nous semble être le plus approprié et le plus adapté pour réaliser nos projets d'avenir. Je ne redirai pas pourquoi, cela a été dit toute la soirée.

Battons-nous sans état d'âme pour ce scénario, sans lequel il n'y aura pas ou peu d'avenir pour le développement économique ou pour les salariés que nous représentons.

Battons-nous pour éviter le déclin de la Nièvre, celle-ci a des atouts, il faut les valoriser.

Battons-nous pour attirer les Franciliens et les autres vers le pays aux eaux vives et au bon vivre. C'est vital.

Battons-nous pour garder nos écoles supérieures, pour le développement économique.

Mais attention danger, car actuellement nous avons sur Nevers 7 liaisons allers retours par jour pour Clermont-Paris, dont des directs en deux heures. Si demain nous échouons, quid de ces liaisons intramuros ? Le risque d'hériter d'un TPV (train à petite vitesse) est un risque certain.

Nous demandons donc aux 220 000 Nivernais de répondre présents et de se mobiliser pour ce scénario de conquête. Rien n'arrête une idée en marche quand le temps est venu.

La CFE-CGC sera présente tout au long de la procédure, elle envisage d'organiser à Nevers une table ronde interrégionale sur ce projet, en direction de nos adhérents sympathisants des départements concernés de Paris à Lyon, y compris Roanne bien sûr que l'on n'oublie pas.

« Dans la vie, il n'y a pas de solutions, mais des forces en marche. Il faut les créer, les solutions suivent » Saint-Exupéry.

Nicole TABUTIN, Première adjointe au maire de Moulins : Monsieur Pierre-André Périssol n'a pas pu se joindre à nous ce soir. Je remercie Monsieur le Maire de Nevers de nous avoir accueillis. Devant une salle aussi comble, et je ne dis pas comblée pour l'instant, j'ai senti un espoir. Je voudrais que cet espoir de voir nos territoires se développer sur le plan économique, sur tous les plans que nous avons pu entendre ce soir, le partager avec les 13 villes qui, je crois, sont desservies par la LGV.

J'ai entendu, ce que je ne peux admettre, que Nevers et Moulins favorisent leur territoire. C'est tout le contraire. Comment peut-on dire que Nevers et Moulins favorisent leur territoire alors que certains ne proposent qu'un seul scénario Ouest-Sud qui est inacceptable pour Nevers, Moulins et qui nous met dans une voie de garage.

Pour faire court, je voudrais ce soir renouveler l'appel de Monsieur le Maire. C'est à ce titre que nous pourrions arriver à un consensus et que nous pourrions voir un jour arriver sur nos territoires le TGV, c'est-à-dire de faire l'effort, d'avoir la volonté politique les uns et les autres d'avancer deux scénarios. Sur les deux scénarios, nous en aurons toujours un sur lequel nous pourrions nous entendre et d'exclure ceux qui sont extrêmes, comme nous avons rejeté celui de l'Est, nous ne pouvons pas accepter celui de l'Ouest-Sud. Si nous proposons tous deux scénarios, même Ouest-Sud – Ouest, nous en trouverons toujours un pour nous entendre.

Michel GAILLARD : Monsieur Allary, en évitant d'y passer une demi-heure, vous avez quelques points sur lesquels vous aimeriez apporter des commentaires.

Thomas ALLARY : Il y a eu énormément de réflexions assez intéressantes. Je ne pourrais effectivement certainement pas répondre à tous les détails, mais je voudrais revenir sur l'intervention de Monsieur le Vice-président du Conseil régional d'Auvergne pour des précisions techniques. Il n'y a pas de relations nouvelles avec Bordeaux, dans aucun des scénarios. Il a été évoqué l'intérêt pour la plaque urbaine clermontoise du projet. Dans tous les scénarios les mêmes fonctionnalités sont offertes pour la plaque urbaine clermontoise. J'ai bien noté cette idée d'essayer de suivre l'A71 pour éviter la forêt de Tronçais. C'est quelque chose que l'on peut effectivement à nouveau regarder très en détail, mais qui très clairement n'est pas possible techniquement en termes de géométrie. On ne sait pas suivre une autoroute dans ce secteur. Il n'y a pas de problème pour continuer de le regarder avec vous techniquement.

Plusieurs observations ont été faites, et que je vais essayer de ressembler en une, concernant le type de déplacement, la modernisation de la ligne existante voulue. La ligne LGV ne va-t-elle pas finalement empêcher la modernisation des lignes existantes ?

Le projet POCL n'est pas un projet de LGV Paris-Clermont ou Paris-Nevers ou Paris-Orléans. Cela a déjà été dit tout à l'heure, cela a existé dans le passé et cela ne s'est jamais fait. Si l'on refait un projet de ce type, il ne se fera pas.

Aujourd'hui, si POCL existe, c'est parce qu'il existe simultanément l'enjeu de doubler la ligne entre Paris et Lyon. Là, on est bien dans une problématique grande vitesse uniquement. Pour faire aussi bien que la ligne actuelle, il faut avoir un temps de parcours au moins équivalent au temps Paris-Lyon.

En plus, faire de la grande vitesse sur Paris-Lyon, c'est faire de la grande vitesse sur Paris-Méditerranée ou Paris-au-delà. Là, c'est du report depuis l'aérien. On répond là à l'enjeu de limitation des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le changement climatique. On est en plein dans les objectifs du Grenelle. Donc, les enjeux environnementaux du projet sont très clairs et on ne peut y répondre qu'avec la grande vitesse.

La desserte grande vitesse des territoires est un pilier associé mais qui clairement profite de ce double enjeu. Nous avons parlé du scénario de modernisation de ligne existante et nous avons montré qu'il ne répondait pas aux objectifs, mais on entend bien que cela requestionne tout de même les objectifs. C'est un point qui est bien noté.

La réalisation de la ligne à grande vitesse va-t-elle empêcher la modernisation des lignes existantes ? Que ce soit clair, RFF n'opposera jamais les deux. RFF doit moderniser le réseau existant et développer des lignes nouvelles. Ce sont des enjeux totalement différents. Il n'est pas question de faire l'un ou l'autre, mais les deux.

Si l'on fait la ligne à grande vitesse, va-t-on faire moins de modernisation ? Absolument pas. Tout à l'heure, j'ai expliqué que la part du financement que RFF pouvait apporter dans la ligne à grande vitesse, viendrait des recettes nouvelles du projet. Autrement dit, ce que les voyageurs nouveaux permis par le projet allaient apporter. C'est ce que RFF va apporter pour le financement de la LGV. S'il n'y a pas de LGV, il n'y aura pas de voyageurs nouveaux. S'il n'y a pas de voyageurs nouveaux, il n'y a pas de recettes nouvelles, et RFF n'aura pas d'argent. Il ne va pas en mettre plus ou moins sur la modernisation du réseau, cela ne change rien. RFF n'a ni plus ni moins à mettre sur le réseau existant. Ce sont vraiment des financements étanches et différents pour RFF. Les deux priorités sont assumées en parallèle.

Je retenais une volonté de certains de concerter le plus possible. Cela me donne l'occasion, et je conclurai là-dessus pour ce qui nous concerne, de dire que si le projet doit se poursuivre, RFF continuera l'exercice de concertation, tout au long des études et de façon continue avec l'ensemble des acteurs qui souhaiteront y être associés. Le dispositif de concertation après le débat est un élément que la Commission va nous demander de soumettre dans le cadre du débat, et c'est plutôt vers la fin du débat que l'on évoquera cette question. Cet élément doit être débattu et nous allons donc le présenter dans le cadre du débat public.

Michel GAILLARD : Je confirme que la loi depuis 2010 prévoit que le dispositif de concertation post débat public doit être débattu en réunion publique. Donc, à partir de début décembre, nous aborderons aussi cette question dans les réunions publiques.

Je ne vais pas faire une synthèse, comme je le dis à chaque réunion, c'est un peu difficile surtout vu l'heure à laquelle nous arrivons. Je ne le fais pas non plus car dans les jours à venir, vous aurez en ligne sur le site un compte rendu synthétique de la réunion de ce soir et vous aurez sous 10 jours le verbatim de la réunion. Tout sera disponible.

Il y a eu une dizaine de questions écrites, peut-être que les personnes sont parties, mais elles seront portées sur le site de la commission et des réponses seront donc apportées sur le site. Soyez rassurés de ce point de vue. Sachant que ces questions reprennent souvent des choses qui ont déjà été dites oralement.

J'insiste sur le fait que les réunions thématiques donneront l'occasion de revenir en profondeur et de manière détaillée sur certains aspects soulevés : l'environnement, le financement, etc. Donc, essayez de participer aussi à ces réunions.

En tout cas, je voulais saluer les organisateurs qui ont mis à disposition cette salle et motivé leurs habitants. Je crois que ce soir nous avons atteint un record historique de la CNDP, ce que nous vérifierons ! En tout cas, bravo et à la prochaine rencontre.

Merci à tous.

(Applaudissements).