

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL



L'an deux mille onze, le dix neuf octobre, le Conseil Municipal de la commune de VARENNES-VAUZELLES, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de **Monsieur Pascal REUILLARD**, Maire, Conseiller Général.

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 33

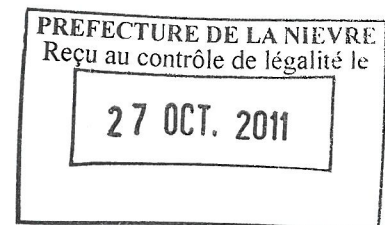
Date de convocation du Conseil Municipal : 12 octobre 2011

Etaient présents : M. REUILLARD, Mme GRAILLOT, M. Pascal MARTIN, Mme ROCHE, M. JEGOU, Mme DESABRE, M. HENRY, Mme LALET, M. LECHER, M. SICOT, Mme GUENERIN, M. MARTIN Alain, Mme FRAISSARD, M. ROUSSAT, M. DIRMANN, M. DURET, M. ROBIN, M. MORIZE, Mme CHEVALIER, M. CHATENET, Mme LAMBERT-JOUANNEAU, M. IGLESIAS, M. HENRIOT, Mme RENAULT, Mme BONNET, M. GARCIA, Mme BONNICEL.

Avaient donné procuration : Melle JEANNET à M. LECHER, M. RIVIERE à Mme LALET, Mme LE ROUX à Mme FRAISSARD, Mme IMBERT à Mme ROCHE, M. GONZALEZ à Mme BONNICEL.

Etait absent : M. FRIAUD.

Monsieur Daniel ROBIN a été désigné secrétaire de séance.



OBJET : Le TGV dans la Nièvre, une perspective porteuse d'avenir qu'il faut préparer et défendre.

Compte tenu de l'engorgement de la ligne TGV Paris-Lyon, le gouvernement et Réseau Ferré de France envisagent de créer à l'horizon 2025 une nouvelle liaison à grande vitesse entre ces deux villes empruntant cette fois un tracé passant par le centre de la France, dans l'objectif de desservir également Orléans, agglomération de 320.000 habitants, et Clermont-Ferrand, capitale régionale de l'Auvergne.

Pour assurer cette desserte, quatre tracés ont été étudiés en mesurant à chaque fois le potentiel de voyageurs, l'impact sur le milieu naturel, sur les zones habitées, le coût de l'investissement, le temps pour relier Paris à Lyon.

Depuis le 4 octobre, s'est ouvert le débat public, dont la durée est fixée à 4 mois, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Ce projet peut offrir une véritable opportunité pour les régions traversées et les agglomérations desservies.

La Nièvre est concernée par trois des quatre tracés à l'étude, mais le scénario médian paraît le plus équilibré en permettant :

- de bien desservir à la fois Nevers et les villes des départements du Cher, de l'Indre et de l'Allier (Bourges, Vierzon, Châteauroux, Moulins, Montluçon) ;
- d'améliorer les relations transversales avec la façade atlantique ;
- de gagner du temps sur l'itinéraire Paris-Lyon ;
- de réduire les émissions carbone ;
- de respecter davantage le milieu naturel tout au long du parcours.

A défaut, le tracé ouest pourrait être retenu comme celui se rapprochant le plus des objectifs recherchés.

Cette perspective ne peut que susciter l'adhésion des élus, des forces économiques, des habitants qui pourraient se rendre à Paris en 55 minutes et relier rapidement Lyon et le couloir Rhodanien.

Le TGV dans la Nièvre peut ainsi représenter une formidable opportunité de développement en rapprochant la Nièvre de la capitale, en facilitant ainsi les implantations d'entreprises sur du foncier disponible à un coût abordable, en suscitant de nouvelles perspectives pour le tourisme, en renforçant le pôle universitaire, en ouvrant la Nièvre aux grands couloirs de transport tant vers le nord que vers le sud de la France.

La Nièvre est en effet située au cœur d'un nœud ferroviaire sur un axe nord-sud et ouest-est reliant la façade atlantique à l'Italie et l'Europe de l'Est.

Les ports de la façade atlantique ont besoin de cette transversale. Les objectifs du Grenelle de l'environnement visent à multiplier le fret ferroviaire. Réseau Ferré de France pense déjà à des lignes fret à grande vitesse.

Les enjeux sont importants non seulement pour le centre de la France mais également pour le pays dans une Europe où la circulation des personnes et des marchandises ne cessera de se développer.

La Nièvre a des traditions, un véritable savoir-faire lié au rail qui constitue dans cette démarche un point d'appui supplémentaire.

Cependant, cette perspective est loin d'être acquise et le débat public devrait conduire les régions et les villes à rechercher ensemble un aménagement du territoire plus cohérent.

La préoccupation première de R.F.F. dans ce débat est de rentabiliser au mieux les investissements considérables à engager. On parle de 12 à 14 milliards d'euros selon des estimations 2010 sur lesquels la part de l'Etat risque d'être insuffisante, d'où la sollicitation financière des collectivités locales (régions, départements, agglomérations) à supporter une part de la dépense.

C'est comme si demain le gouvernement demandait aux communes de financer les autoroutes !

Au moment où les collectivités locales sont étranglées financièrement par l'Etat, comment pourraient-elles financer le futur TGV à hauteur de plusieurs milliards d'euros ?

A titre de comparaison, le budget annuel de fonctionnement du département de la Nièvre n'est que d'environ 255 millions d'euros.

Dans ces conditions, le débat sur le financement est loin d'être anodin et mérite une mobilisation de tous les acteurs pour que l'Etat assume son rôle de garant d'un aménagement cohérent du territoire.

L'échéance posée de 2025 est en même temps éloignée et proche, compte tenu des nombreuses incertitudes qu'il reste à lever :

- ❖ Eloignée car il se passera au moins 15 ans avant que le TGV s'arrête dans la Nièvre. Les Nivernais ne peuvent attendre ce terme pour espérer relier Paris et Dijon plus rapidement. Dans un département déjà si touché par la désindustrialisation, des mesures de préparation de l'arrivée du TGV doivent être prises avec le passage à 200 kilomètres heures de la ligne Paris-Clermont, comme cela a déjà été réalisé sur d'autres lignes d'intérêt national. La Nièvre ne risquera pas ainsi de voir supprimer demain les dessertes des villes du nord du département, les liaisons de proximité avec le Loiret et la couronne Parisienne.

Il est indispensable également de gagner l'électrification du tronçon Nevers Chagny pour achever la Voie Centre Europe Atlantique, incontournable pour développer le fret ferroviaire.

- ❖ L'échéance de 2025 est proche car la Nièvre doit préparer cette arrivée en construisant un véritable projet de développement du territoire et la ville de Varennes-Vauzelles propose aux élus, aux forces économiques, aux acteurs sociaux, à l'Etat de travailler dès à présent à cet objectif indispensable pour que le TGV ne traverse pas simplement la Nièvre mais serve une revitalisation dont le département a tant besoin.

A ce titre, les élus sont prêts à apporter toute leur contribution dès à présent à la rédaction d'un cahier d'acteurs aux côtés des autres villes, de la communauté d'agglomération et du département.

Ils veulent être des acteurs, avec les habitants, de la préparation de l'arrivée du TGV en Nièvre !

C'est pourquoi un registre sera mis à disposition des habitants sur lequel ils seront invités à apporter leur soutien, leurs aspirations, leurs contributions à la perspective du TGV dans la Nièvre.

Adopté à l'unanimité.

Fait et délibéré en Mairie les jour, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures.
Pour copie conforme.

Varennes-Vauzelles, le 24 octobre 2011

Le Maire,
Conseiller Général,



Pascal REUILLARD