

## Compte rendu Table Ronde de Bourges 11 Février 2011

### «TGV Paris Orléans Clermont-Lyon, une nouvelle donne pour l'économie des territoires»

« *Grand succès à Bourges, plus de 600 personnes* »



*En ouverture de cette réunion, Rémy POINTEREAU donne la parole à Alain TANTON, Président de l'Agglomération de Bourges Plus. Celui-ci remercie le Préfet Région, le Préfet Coordonnateur, Madame le Préfet du Cher, les Parlementaires, les Présidents de Conseils Régionaux et Généraux, les Maires, les représentants de la SNCF et de RFF et les participants à la Table Ronde pour être venus si nombreux.*

*Puis, il présente les excuses du Maire de Bourges Serge LEPELTIER en mission pour participer aux travaux du Forum Mondial de l'Eau, qui se trouve retenu à DAKAR par un problème technique sur son avion de retour.*

*Enfin, il rappelle que l'objectif de cette réunion est de débattre des enjeux et de l'opportunité qu'apporte l'arrivée d'une ligne à grande vitesse pour l'avenir de nos territoires, en combattant le scepticisme de ceux qui ne croient pas en l'attractivité d'un tel projet.*

*Il conclut que l'ouverture imminente du débat public est la preuve de la pertinence du projet et que la nécessité de l'union de tous est primordiale pour mener le projet à terme.*



*Rémy POINTEREAU, Président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne prend la parole, il présente tout d'abord les excuses de Brice HORTEFEUX, Ministre de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et président d'honneur de l'association TGV GCA qui devait venir à cette table ronde, mais qui est retenu par la présentation de candidature d'Annecy aux Jeux Olympiques 2018 devant le Comité International Olympique.*

*Puis il remercie à son tour le Préfet Région, Patrick STEFANINI Préfet Coordonnateur, Madame le Préfet du Cher, les Parlementaires, Monsieur le Président de Bourges Plus, pour avoir ouvert la séance en nom et place du Maire de Bourges, dans cette superbe salle de l'Auditorium de Bourges. Il remercie également les Présidents des Conseils Régionaux et Généraux, les Maires, les représentants de la SNCF et de RFF ainsi que les participants à la Table Ronde pour être venus si nombreux, ce qui selon lui démontre l'intérêt des forces vives de notre territoire pour ce projet, essentiel pour nos régions mais aussi particulièrement pour notre département aujourd'hui dans une situation démographique et économique plus difficile que d'autres.*



Rémy POINTEREAU explique que dans tous les territoires où le TGV est arrivé, la situation démographique s'est améliorée. Les territoires ont vu l'arrivée de nouveaux habitants, le flux d'étudiants a évolué, la vision économique des chefs d'entreprise a changé positivement, l'immobilier s'est adapté à cette nouvelle donne.



C'est pourquoi, il affirme qu'il lui a semblé important que cette table ronde soit axée sur le thème suivant : « Le TGV Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon, une nouvelle donne pour l'économie des territoires », car il faut anticiper dès maintenant l'arrivée du TGV.



Le Président souhaite donc présenter et remercier ceux qui vont intervenir sur le sujet.

**Monsieur Alain BRUNAUD**, nouveau président de la CCI du Cher qui interviendra sur l'opportunité d'un tel projet et qui exposera les attentes des entreprises.

**Monsieur HEYER**, Directeur « d'Invest in Reims », l'agence de développement de Reims, qui va apporter un éclairage sur ce qu'il faut préparer en amont pour que ce projet soit un véritable levier économique pour l'emploi, pour la vie de nos territoires, car Bourges sera située comme Reims à une heure de Paris.

**Monsieur Bernard STEPHAN**, Rédacteur en Chef du Berry républicain, qui animera les débats à partir des interventions, des échanges d'expériences et pour la meilleure interactivité possible de ce débat, les questions étant les bienvenues.

Puis, il présente **Monsieur Claude BERNET**, / Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) du projet Roissy-Picardie qui par son expérience des débats publics, pourra répondre aux questions concernant le processus très rigoureux des 4 mois d'expression publique où chacun peut apporter son point de vue sur le projet objet du débat.

Enfin, il remercie **Michel LEBOEUF**, directeur des grands projets de la SNCF qui a eu l'occasion de défendre ce projet avec enthousiasme et énergie, mais également **Monsieur Thomas ALLARY**, nouveau chef de projet RFF qui remplace Monsieur Naji RISK qui lui aussi a mis beaucoup de passion et a montré beaucoup de compétence pour étudier les quatre scénarii, soumis à l'appréciation de la Commission Nationale du Débat Public.

Rémy POINTEREAU précise qu'au cours de cette table ronde les prochaines étapes vont être évoquées, car grâce au travail et à la pugnacité de **Monsieur Patrick STEFANINI** qu'il remercie pour sa présence constante à toutes les grandes réunions de l'association, le calendrier a certes été tendu pour un objectif de TGV à l'horizon 2020 mais finalement a été tenu jusqu'à présent avec un débat public prévu à l'automne 2011 et que le dossier de saisine a été déposé le 17 janvier dernier.

Il rappelle que l'Association souhaiterait donner un nouveau nom plus humain à l'acronyme POCL en la dénommant par exemple « TGV Cœur de France », et que cette proposition sera soumise à la prochaine Assemblée Générale.



*Il évoque alors la dernière étape franchie : la rencontre avec Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'Ecologie, du développement durable, du Logement et*



*des transports qui a apporté non seulement son soutien au projet mais a répondu favorablement à la demande d'inscription du projet dans le schéma national des infrastructures des transports des 20 prochaines années. Car la 1<sup>ère</sup> publication du SNIT de juillet 2010 ne portait pas le projet de façon assez claire au niveau souhaité et grâce à cette entrevue, il est depuis le 15 janvier désormais inscrit nommément comme projet complémentaire aux 2000 premiers kilomètres de TGV inscrits à l'horizon 2020.*

*Puis pour conclure, le Président rappelle la nécessité de l'union sacrée. Il souhaite qu'aujourd'hui le débat ne tourne pas autour des 4 scénarii et rappelle à tous qu'il réfute toute approche politicienne qui exclurait quelque collectivité que ce soit.*

***Enfin, avant d'ouvrir les débats, Rémy POINTEREAU rappelle à l'assemblée la devise de Jacques Cœur, personnage emblématique de la Ville de Bourges, Grand Argentier du Roi Charles VII, homme d'ouverture mettant sur pied un empire commercial et même industriel participant à l'apogée de Bourges pour en faire la capitale du Royaume de France : « A cœur vaillant rien d'impossible ».***

\*\*\*\*\*

**Bernard STEPHAN, Rédacteur en Chef du Berry républicain** ouvre les débats en précisant que le Berry est le 3<sup>ème</sup> pôle économique de la Région Centre et donne la parole à **Alain BRUNAUD, Président de la CCIT du Cher.**

Alain BRUNAUD en ouverture de son intervention rappelle que l'arrivée du TGV est une chance pour les départements de la Région Centre. Autrefois, la proximité de l'Ile de France était une chance car dans les années 70 le développement économique de la région Centre était florissant, mais avec l'émergence des réseaux à grande vitesse, la région Centre a perdu cet avantage et a perdu sa compétitivité face aux autres Régions qui se trouvent maintenant mieux irriguées par les réseaux de transports modernes.



L'objectif principal attendu par les entreprises pour demeurer, se développer et s'installer en Région Centre est donc de préserver leur capacité de production. Il faut maintenir des services à proximité des entreprises pour préserver leur performance (cabinets juridiques, bureaux d'études...). Elles ont besoin d'une très forte proximité avec tous les grands bassins de matières grises pour recruter leurs cadres dirigeants, mais elles ont aussi besoin d'être très bien reliées avec leurs fournisseurs et leurs clients potentiels pour mieux se développer, notamment pour l'exportation.

Ainsi un système de liaison à grande vitesse permettrait de préserver le vivier d'emploi en conservant les jeunes diplômés pour inverser la donne démographique vieillissante, et permettrait de maintenir la productivité des entreprises.

L'arrivée d'une ligne à grande vitesse amènerait à développer les pôles d'affaires d'Orléans, Châteauroux, Bourges, à augmenter l'échange touristique interrégional par la connexion rapide aux aéroports et aux autres grandes métropoles.



**Bernard STEPHAN** passe alors la parole à **Serge LEPELTIER** qui intervient alors exceptionnellement par liaison vidéo en direct de DAKAR pour saluer la salle. Le Maire de Bourges remercie Rémy POINTEREAU d'avoir organisé cette réunion pour informer les différents acteurs mobilisés autour du projet. Serge LEPELTIER rappelle ses premières convictions pour le projet qui selon lui est nécessaire à l'attractivité du département du Cher et remercie le Ministre Brice HORTEFEUX, le Préfet Coordonnateur Patrick STEFANINI, et RFF pour le travail réalisé autour du projet. Il rappelle aussi qu'une desserte

de qualité est nécessaire à tous les territoires du Centre et demande à tous les acteurs concernés de garder le consensus de départ qui garantit la viabilité du projet.

Bernard STEPHAN lui demande ce que doit faire le maire d'une ville moyenne comme Bourges pour se préparer à accueillir le TGV ?

Serge LEPELTIER lui répond qu'évidemment lors du choix du tracé, il faudra mobiliser au niveau de la ville et de l'agglomération les acteurs et les entreprises.



Bernard STEPHAN passe alors la parole à **Jean Yves HEYER, Directeur d'Invest in Reims**, qui témoigne de la formidable opportunité de l'arrivée d'un TGV dans une ville, en s'appuyant sur l'exemple de Reims.

La métaphore sportive utilisée par Jean Yves HEYER est la suivante : « l'arrivée du TGV a placé Reims en ligue 1 », cependant il rappelle qu'aucun TGV ne garantit d'être gagnant d'un championnat. Si le TGV est nécessaire au développement économique d'une ville, il ne garantit en aucun cas le succès si certaines conditions ne sont pas réunies et anticipées avant l'arrivée du TGV.

Jean Yves HEYER les expose alors en s'appuyant de documents chiffrés.

Il explique qu'en premier lieu l'attractivité du territoire est primordiale, pour que les entreprises s'installent et que les conjoints et les familles trouvent aussi un emploi, sinon les villes desservies deviennent des villes dortoirs. Il faut aller chercher les familles, ce sont elles qui donneront de la dynamique aux investissements faits par les entreprises sur le moyen et le long terme.

Il précise qu'il faut donc aider les entreprises à s'installer, qu'il est nécessaire de les accompagner, en préparant un foncier idéal à leurs implantations, en allant chercher les investisseurs qui construiront les zones d'activités. Puis il explique qu'il est obligatoire de démarcher et constituer un fichier potentiel d'entreprises prêtes à s'installer.



Les conditions de réussite de leur implantation résident dans le recrutement de leurs cadres supérieurs, qui souvent préfèrent être sur une ligne TGV qu'une ligne RER. Il faut donc aider les écoles à s'installer (Sciences PO, les Grandes Ecoles de Commerce et d'Ingénieurs) et permettre aux sites de productions de s'installer à proximité de l'Île de France en leur offrant la possibilité de faire l'aller-retour dans la journée ce qui est primordial.

Jean Yves HEYER cite ensuite l'exemple vécu par Reims deux ans avant l'arrivée du TGV dans cette ville en 2007 : la démultiplication par 10 des emplois exogènes (emplois offerts par des entreprises venant de l'extérieur) et la multiplication par trois des retombées des médias qui ont investi dans les achats d'espaces publicitaires.

Il évoque les 3 Milliards d'euros qui ont été investis par Reims pour l'arrivée du TGV, en collaboration avec la Communauté d'agglomération de Reims, l'Etat, la Région et les Départements. Il rappelle que Reims compte 187.000 habitants (c'est la 12<sup>ème</sup> ville de France) mais a une agglomération proche de celle d'Orléans qui compte 230.000 habitants. Enfin, il revient sur le fait que l'arrivée du TGV restera sans effet sans la constitution d'un triple développement : l'urbain, l'immobilier, et une métropole économiquement pertinente. Il rappelle qu'il faut renforcer l'attractivité de la ville en rassurant les familles par l'offre de formation, d'infrastructures et de filières-clés.



De même, il souligne pour conclure qu'il faut rassurer aussi les entreprises et les investisseurs en développant une offre foncière et immobilière propice avec parc de logements, de bureaux, parc logistique et industriel, et investir dans les infrastructures telles que : Tram, Autoroute, rénovation urbaine, Sports, Culture, Commerce, Enseignement, Santé etc..

Grâce au TGV, Reims possède maintenant 2 gares TGV connectées au TER, reliées à Roissy en 30min et un CHU ainsi qu'un Pole d'entreprises compétitives et innovantes.

**Bernard STEPHAN passe alors la parole au Sénateur de la Nièvre Didier BOULAUD,** qui souhaite connaître les conséquences et les retombées pour les villes à proximité de Reims.

Jean-Yves HEYER lui répond qu'il a fallu préparer les villes à proximité de Reims à l'arrivée du TGV quelques années avant. L'arrivée d'un TGV a pour effet de créer un phénomène de métropolisation des villes annexes. Avant les villes à proximité se tournaient le dos, après avec l'arrivée du projet les villes ont travaillé ensemble, c'est un des effets indéniables du TGV. Les villes ont donc créé une métropolisation des moyens en commençant tout simplement par l'achat commun d'électricité par exemple puis par la création de zones d'activités.

**Bernard STEPHAN passe ensuite la parole au Maire-adjoint de Bourges Philippe BENSAC, Président de l'Association Bourges TGV** en le remerciant d'avoir facilité l'intervention de Jean Yves HEYER en le mettant en relation avec l'Association TGV Grand Centre Auvergne, ce qui a apporté un éclairage très intéressant sur l'arrivée d'un TGV dans une ville moyenne.

Philippe BENSAC souhaite savoir quel est le travail budgétaire (en terme de fonds propres, de capacités d'emprunt) qu'il faut mettre en œuvre pour se préparer à l'arrivée d'un TGV.



Jean Yves HEYER lui explique que la déclaration d'utilité publique de 1993, n'avait pas encore déclenché à Reims un mouvement de mobilisation, les acteurs locaux constatant que le TGV allait arriver. Ce n'est qu'en 2003 qu'un travail budgétaire en amont s'est mis en place avec différents partenaires. Les réflexions qui ont été menées se sont d'abord concentrées sur les réserves foncières. Il a fallu préparer les parcelles foncières aptes à être viabilisées à proximité de la gare TGV, sachant qu'il faut 5 années pour créer des zones d'activités TGV, voire plus, les acteurs ont commencé par négocier en amont avec les propriétaires pour préempter les terrains avant d'aller chercher les investisseurs.

Les premiers investisseurs sont les plus durs à trouver, il faut bien les cibler car ils ne veulent pas essayer les plâtres et peuvent rester très frileux. Un coup de pouce à l'installation est nécessaire.



Puis, la parole est donnée à un particulier ancien cheminot qui s'exprime sur les connexions des dessertes.

**Bernard STEPHAN souhaite revenir sur la préparation nécessaire des collectivités territoriales à l'arrivée du TGV et donne la parole à Alain RAFESTHAIN, Président du Conseil Général du Cher et à François DUMON, vice-président aux transports du Conseil Régional.**

Alain RAFESTHAIN rappelle qu'il est convaincu qu'il est nécessaire pour le Cher et la Région de recevoir le TGV, mais précise cependant que le département du Cher, situé au sud de la Région, se trouve proche aussi de la Bourgogne et de l'Auvergne. Puis il évoque l'aménagement des dessertes qui lui semble être un point important à débattre car en fonction du choix du tracé, il faudra relier les bassins importants non desservis. Enfin, il confirme qu'il lui semble nécessaire de mutualiser les moyens et les réflexions de tous les acteurs pour s'assurer de l'arrivée du TGV.



François DUMON adhère aux propos du Président du Conseil Général et souhaite aussi que les acteurs débattent sur les questions de financement et de dessertes.

**Bernard STEPHAN souhaite continuer de débattre sur la préparation nécessaire des collectivités territoriales à l'arrivée du TGV et donne la parole à Alain TANTON.**



Alain TANTON expose les moyens mis en place par l'agglomération de Bourges Plus pour la préparation de l'arrivée du TGV. Tout d'abord, il expose que depuis 2-3 ans Bourges Plus a commencé à travailler sur le renouvellement de la disponibilité foncière en réservant des terrains pour constituer un stock conséquent.

Ensuite, il explique que Bourges Plus a créé avec différents acteurs une société d'économie mixte patrimoniale qui sert à préparer l'étape de construction des zones d'activités. Cette société ne construira pas sur les fonds propres de la collectivité mais travaille sur la recherche d'investisseurs tels que des institutions bancaires par exemple.

Enfin, il précise que la prospection d'entreprises va être opérationnelle dans les prochains mois, et il précise que l'attraction des familles passe aussi par les possibilités de parcours existants dans les filières d'études supérieures, les conditions de vie étudiante (résidence universitaires etc..)



**Bernard STEPHAN oriente ensuite les réflexions sur la préparation du débat public, et demande à Claude BERNET, Président de la CPDP du projet Roissy-Picardie d'intervenir.**

Claude BERNET expose que depuis la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, chargée de veiller « au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagements ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou sur l'aménagement du territoire ».

Pour les voies ferrées, elle concerne tous les projets de plus de 40km et de plus de 300 millions d'euros.

Claude BERNET continue et explique que le débat public est une procédure de consultation et de participation du public placée sous l'autorité d'une autorité administrative indépendante. Il a pour objectif d'assurer une information pluraliste pour tous et d'enrichir le projet en favorisant l'expression de toutes les personnes, institutions et organisations qui se sentent concernées par les enjeux qu'il porte. Le débat public, grâce au dialogue argumenté qu'il suscite, permet de construire un projet mieux partagé et plus légitime.



Après l'étude du dossier de saisine, document établi par le maître d'ouvrage qui synthétise les études réalisées et présente les enjeux et les objectifs du projet, la CNDP décide d'organiser un débat public ou simplement de recommander une concertation. Si la CNDP décide d'organiser un débat public sous son égide, elle met en place une Commission particulière du débat public (CPDP) pour préparer et animer le débat public. La mission de la CPDP consiste alors d'une part à s'assurer que toute l'information

nécessaire pour participer au débat en toute connaissance de cause est bien délivrée au public et d'autre part à stimuler et à garantir la pleine et libre expression des opinions sur le projet soumis au débat. La CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et de toutes les parties en présence, elle prend en compte dans son compte rendu toutes les opinions exprimées durant le débat, mais ne se prononce pas sur le contenu des projets qui lui sont soumis.

Enfin, il conclut que le débat public constitue la première étape de consultation du public. Il permettra, avec d'autres phases de concertation associées aux études, de définir progressivement le projet qui sera présenté à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il intervient donc très en amont de celle-ci et pose autant la question de l'opportunité que des caractéristiques du projet.

**Bernard STEPHAN passe la parole au Préfet de la Région Centre Michel CAMUX qui souhaite apporter son témoignage.**

Le Préfet explique que lors de son dernier poste, il a pu voir se dérouler deux grands débats autour de la desserte du Grand Paris et celui de l'Interconnexion sud.

Il confirme que les débats ont considérablement fait avancer les projets lors des dizaines de réunions animées et alimentées par les cahiers d'acteurs.

Il rappelle enfin qu'un tel projet ne peut se faire sans la prospection d'entreprises, toujours à la recherche d'implantation sur des territoires en développement.



**Bernard STEPHAN demande ce qu'il en est si la conclusion du Maître d'Ouvrage n'est pas celle du débat public.**

Michel LEBOEUF, représentant de la SNCF précise qu'en général, si le débat public est bien organisé, les avis se rejoignent, mais il peut arriver qu'ils divergent. Cependant c'est l'avis de la Commission Particulière qui prime et non celle du Maître d'Ouvrage.





**Thomas ALLARY, Chef de Projet chez RFF intervient pour donner sa position en tant que Maître d'Ouvrage.**

Le Chef de Projet rappelle que lors du dernier COPIL, début janvier, où a été présenté le projet du dossier de saisine, RFF a souhaité que l'acronyme POCL évolue en y ajoutant une appellation plus humaine. Thomas ALLARY précise que RFF a rendu son dossier à la CNDP, dans un esprit de neutralité, condition sine qua non pour entrer en débat public. Une fois la décision prise par la CNDP d'organiser un débat public, RFF réalise le dossier du projet qui sera soumis au débat, complété par la mise à disposition des rapports d'étude et de tout autre document utile.

Après validation du dossier, la CNDP fixe les dates et le programme du débat public dont la durée est généralement de quatre mois. Puis, dans les deux mois qui suivent la clôture du débat public, la CPDP établit le compte-rendu du débat et la CNDP son bilan. Ces deux documents sont rendus publics. Enfin, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, RFF doit se prononcer, par un acte publié au Journal Officiel, sur le principe et les conditions de la poursuite du projet.

**Bernard STEPHAN demande ensuite à la SNCF ce qu'elle attend d'un débat public.**

Michel LEBOEUF explique alors que ce projet contrairement à d'autres est un projet uniquement de transport de voyageurs, et n'a pas de fonctionnalité Fret. Il précise ensuite les prochaines étapes en ce qui concerne la SNCF. Celle-ci va devoir argumenter sa décision dans un cahier d'acteur, et positionner son choix sur un tracé. Il rappelle que la SNCF est le premier investisseur sur ce type de projet, par l'achat de rames TGV. Elle se positionne aujourd'hui comme unique acteur institutionnel mais ne le sera peut être plus lors de l'ouverture des marchés à la concurrence, cependant les installations financées par la SNCF serviront aussi aux futurs concurrents, et il est primordial que les études soient scrupuleusement effectuées selon les critères précis des études préalables.



**Bernard STEPHAN passe ensuite la parole à Patrick STEFANINI, Préfet Coordonnateur du projet et Préfet de la Région Auvergne pour qu'il s'exprime sur les garanties du bon fonctionnement d'un débat public.**



Patrick STEFANINI explique que pour qu'il y ait un débat public, il faut qu'il y ait un choix, et pour avoir le choix il a fallu l'émergence de plusieurs scénarii. Patrick STEFANINI remercie RFF pour le travail effectué jusqu'ici, et rappelle que les délais doivent être tenus pour qu'au plus tard l'avis de la CPDP puisse être rendu en janvier 2012, de manière à ce que le nouveau pouvoir politique issu de l'élection présidentielle de 2012 puisse prendre la décision qui s'imposera pour le projet au lendemain de ces échéances démocratiques.

Patrick STEFANINI rappelle les prochaines échéances : l'avis de la CNDP sur la pertinence du projet le 2 mars prochain, puis la mise en place d'une CPDP avec nomination d'un Président et de membres pour préparer, organiser et animer le débat. Ainsi le débat pourra avoir lieu début septembre si les rapports de la commission sont bien rendus fin juillet. Puis il cite en exemple le débat public qui est en cours concernant l'Interconnexion Sud autour du Grand Paris.



**Bernard STEPHAN passe ensuite la parole à la salle sur le thème des modalités d'aménagement du débat public.**

**Guy CHARMETANT**, Maire de Montbeugny, village situé à 12km à l'est de Moulins, intervient pour s'adresser au Préfet de Région afin de lui dire sa déception d'avoir attendu 2 h pour entendre le mot Auvergne. Bernard STEPHAN lui signale alors qu'il en était de même lors de la réunion de Clermont Ferrand où son collègue a dû attendre deux heures avant d'entendre le mot Berry. M. CHARMETANT indique ensuite que tout le monde veut le TGV à proximité mais pas trop proche tout de même. Puis il discourt sur le projet et le débat public en cours au sein de sa communauté celui d'un parc logistique proche de la 2x2 voies.



**Bernard STEPHAN recentre le débat sur le projet POCL, objet de la réunion de ce soir et donne la parole à Thierry VINÇON, Maire de Saint-Amand-Montrond, et Président de la Communauté de Commune Cœur de France.**

**Thierry VINÇON** s'exprime sur l'importance lui de ne pas négliger les dessertes et irrigations des villes à proximité de la future ligne LGV, afin de préserver l'équilibre économique départemental.



**Le Préfet de Région Michel CAMUX** lui assure que l'objectif est bien celui de préserver les équilibres départementaux et régionaux et qu'il est impossible de donner plus de précisions sans choix de tracé effectué.

**Bernard STEPHAN donne la parole à Serge GODARD, Sénateur-maire de Clermont-Ferrand.**

**Le Sénateur-maire de Clermont-Ferrand**, rappelle que sa ville est la métropole de la Région Auvergne et possède une zone de chalandise très importante. Il souhaite entendre la SNCF s'exprimer tout d'abord sur le fait que la future ligne LGV s'appelle Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon mais qu'elle ne passera jamais par Clermont, et se demande quelles seront alors les garanties qu'en tirera sa ville en terme de gain de temps de parcours ; mais il souhaite aussi entendre la SNCF s'exprimer sur ses paramètres de choix. Seront-ils techniques ou financiers, voir politiques ?



**Michel LEBOEUF** lui explique que les sujets d'inquiétude du Sénateur-maire de Clermont seront justement étudiés lors du débat public, et il précise que les coûts financiers, les gains en temps de parcours, l'impact sur l'environnement, la dimension aménagement du territoire sont les critères qui amèneront la SNCF et RFF à faire des choix.

**Bertrand SALVAT**, représentant l'Association ALTRO, rappelle que la SNCF qui est un opérateur comme les autres ne doit pas se positionner sur la comparaison entre la rentabilité d'une ligne en fonction de sa fréquentation ou de son apport potentiel de voyageurs supplémentaires.

**Le Préfet STEFANINI** lui répond que le Maitre d'ouvrage du projet est RFF, et que la SNCF sera un acteur du débat comme les autres et a le droit de s'exprimer à ce titre.

**Michel LEBOEUF**, confirme sa position d'acteur parmi d'autres, et prend l'exemple du débat du Grand Paris, où 250 cahiers d'acteurs ont été déposés. Celui de la SNCF était l'un des 250, et il rappelle que la CPDP écoute les expressions de tous les acteurs.

Quant aux statistiques de fréquentation, présentées lors d'une récente réunion, la SNCF ayant le souci de voir le projet se réaliser, il explique qu'elle s'est exprimée sur l'aspect de finançabilité du projet, paramètre essentiel pour le futur exploitant, au même titre que l'expression d'une collectivité sur la nécessité d'être desservie pour sa zone de chalandise.

**Puis, Bernard STEPHAN donne la parole Bernard LESTERLIN, Député de l'Allier qui souhaite entendre la position de la SNCF sur la part financière apportée par les prévisions d'exploitation dans le montage financier de la ligne.**

**Michel LEBOEUF** explique les mécanismes financiers de ce type de projet. Selon la SNCF il n'y a que deux sources de financement possible : l'utilisateur (le voyageur), et le contribuable. Il est donc obligatoire d'effectuer des prévisions de trafic pour que le Maître d'Ouvrage apporte sa contribution financière au projet. Puis, une fois déterminée la part financière apportée par l'investisseur, il restera à déduire les sommes que doivent investir l'Etat et les collectivités. Enfin, la mise en place de concessions permet aux investisseurs de rentabiliser leur capital de départ, et la ligne ; c'est pour cela que les prévisions de trafic sont nécessaires.



**Un participant originaire de Limoges** intervient pour s'exprimer sur la position du Limousin dans le projet et demande qu'une réunion ait lieu dans le Limousin pendant le débat public.

**Le Préfet STEFANINI** invite cette personne à faire connaître son souhait auprès du Président de la CPDP dès qu'il sera nommé.

**Luc BOURDUGE, vice-président du Conseil Régional d'Auvergne** pense qu'il est difficile de se projeter sur des statistiques de fréquentation sans prendre en considération le trafic du réseau secondaire.

**Maxime CAMUZAT, Maire de Saint Germain du Puy, et Vice-président du Conseil Général à l'aménagement du territoire,** aimerait qu'une réflexion ait lieu sur la question d'aménagement du territoire de la RN 151 et cite le SNIT en comparant les aménagements autoroutiers et ferroviaires.

**Enfin, Bernard STEPHAN invite Rémy POINTEREAU à conclure les débats.**



Le Président Rémy POINTEREAU remercie les intervenants qui ont présenté leurs avis et opinions et ont permis d'éclairer le débat aujourd'hui.

Il remercie à nouveau RFF pour le travail effectué et félicite le Préfet Patrick STEFANINI pour sa détermination à faire aboutir ce projet dans les délais impartis.

Il rappelle les objectifs de l'Association qui sont d'informer les acteurs concernés et de préparer le débat public en organisant une réunion dans chacun des départements irrigués par la ligne. La dernière réunion avant le débat public étant celle de Roanne, il rappelle ensuite que l'Association TGV Grand Centre Auvergne se réunira en septembre pour se positionner sur le choix des tracés.

Il transmet la parole à Patrick STEFANINI qui se réjouit de la passion qu'a mis l'assistance dans le débat, assistance la plus fournie et la plus passionnée qu'il ait pu rencontrer. Il rappelle que ce projet est le plus grand projet qui n'ait jamais été inscrit dans le SNIT, que ce projet concerne 5 régions, représente l'aménagement de plus de 500 km de voies ferrées, et entre 12 et 14 milliard d'euros d'investissement.

Le Préfet remercie aussi chaleureusement Rémy POINTEREAU pour tout le travail effectué par son association pour sensibiliser l'opinion publique sur le projet, sans s'adresser à une élite particulière. Grâce à sa préparation sur le terrain, des émulations se sont créées autour du projet comme lors de la réunion à Saint-Pourçain sur Sioule organisée par le Président du Conseil Général de l'Allier et comme lors de la future réunion à Clermont Ferrand organisée par le Président du Conseil Régional d'Auvergne.

Il rappelle encore qu'il faut faire attention et rester vigilant aux arguments des uns et des autres et remercie l'assistance du respect mutuel qui a eu lieu lors de cette réunion.



Le Préfet Patrick STEFANINI rend ensuite hommage à Brice HORTEFEUX qui lors du dédoublement de la ligne Paris-Lyon a suggéré de passer par la région Centre, effet catalyseur pour les élus des Régions concernées qui se sont mis à réfléchir à l'avenir de leur territoire, à leurs atouts et leurs handicaps.

Puis, pour conclure son discours, le Préfet invite tous les acteurs à se plonger dans ce dossier et à dialoguer avec leurs élus pour préparer l'expression de la préférence de chacun, mais aussi à se présenter aussi unis que possible pour le choix d'un scénario, car il rappelle à tous l'échec du débat public Marseille-Nice, où le projet fut bloqué faute d'entente entre les parties.

Enfin, le Préfet et Rémy POINTEREAU concluent cette Table Ronde en conviant les participants à rejoindre le cocktail offert par l'Agglomération de Bourges Plus.