COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE DU 23 AVRIL 2010

A ORLEANS

« Le TGV c'est parti », La préparation du débat public

Cette table ronde organisée à l'initiative de Rémy POINTEREAU, Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne et des membres de son Conseil d'administration, a réuni près de 200 acteurs économiques, associatifs et politiques avec le concours de Monsieur Michel MERCIER, Ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire. Le confort et la qualité des services de l'Auditorium du Musée des Beaux- Arts mis à disposition par Serge GROUARD, Maire d'Orléans et Député du Loiret, a contribué à un débat de grande qualité.

La presse a largement commenté cet événement et nous vous proposons de retrouver l'essentiel des articles sur notre site : www.tgvgca.com

Après le colloque du 20 novembre à Cournon d'Auvergne, cette table ronde, éclairée par des responsables de haut niveau tant de RFF que de la SNCF, a eu pour objectif de faire partager les mêmes convictions et ainsi de bien comprendre les enjeux majeurs que ce projet présente pour l'Auvergne et le Centre. Il s'agissait en même temps de définir les conditions optimales pour préparer le débat public de fin 2011 et identifier les difficultés qui ne manqueront pas d'apparaître.

La présence du Ministre Michel MERCIER, en charge de l'Espace rural et de l'Aménagement du Territoire, et de nombreux parlementaires a permis de mettre en valeur :

- La volonté politique de désenclaver des territoires qui aujourd'hui ne sont pas desservis par le réseau TGV: Le Centre, l'Auvergne, la Nièvre, la Loire…

- la complexité de ce projet de tout premier ordre tant par son étendue que par ses fonctionnalités multiples.

- Le rappel de la loi du Grenelle de l'environnement avec son principe de fongibilité permettant à un projet plus abouti inscrit dans les 2 500 kms, de voir ses travaux engagés sans attendre 2020.

- le calendrier du projet TGV Grand Centre Auvergne avec un débat public en 2011 pour une mise en service possible en 2020.

La table ronde a été animée par le journaliste Stéphane de LAAGE et ouverte par le Président de l'association TGV GCA Rémy POINTEREAU, Sénateur du Cher, qui a donné la parole à Serge GROUARD Maire d'Orléans, Député du Loiret et 1er Vice-président de l'association.

Accueil de Serge GROUARD

Le Maire d'Orléans remercie les participants et en premier lieu le Ministre Michel MERCIER et énumère les différents chantiers d'aménagements du territoire orléanais, qui démontrent le volontarisme et le dynamisme local. Il souligne la nécessité de se doter d'outils structurants tels que celui de la ligne à grande vitesse et rend hommage à Rémy POINTEREAU, Président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne pour la promotion de ce projet. Serge GROUARD se dit résolu à aider à la réalisation de cette ligne parce que c'est un outil fort d'aménagement du territoire. Il conclut son intervention en affirmant que le débat public sera un rendez-vous déterminant et que « Nous apporterons notre contribution à ce projet dont les territoires ont besoin. Nous devons œuvrer avec toutes les collectivités et l'ensemble du monde économique pour que les deux capitales que sont Clermont Ferrand et Orléans soient à parité avec les autres capitales régionales vis-à-vis de la grande vitesse. Monsieur le Ministre, vous êtes le bienvenu ».

Introduction par le Sénateur Rémy POINTEREAU, Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne

Le Président remercie Serge GROUARD de son accueil, ainsi que les participants à la table ronde et salue Monsieur MOISSELIN, Préfet de la Région Centre, Monsieur STEFANINI, Préfet de la Région Auvergne, l'ensemble des élus, ainsi que les membres de l'association et les représentants du monde économique présents. Il excuse le Ministre de l'intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriales, Monsieur Brice HORTEFEUX et annonce sa présence à la prochaine table ronde à Châteauroux le 3 juillet prochain.

Il poursuit en indiquant que le projet est devenu aujourd'hui non seulement irréversible, mais que les études sont d'ores et déjà en cours et que le débat public va être engagé d'ici le printemps 2011.

Sans reprendre complètement l'historique du projet, Rémy POINTEREAU rappelle quelques dates et événements qui se sont passés depuis la création de l'association.

30 octobre 2007, lancement de l'étude RFF sur la faisabilité d'une liaison Clermont-Ferrand Paris en LGV par Dominique Bussereau à la demande du Ministre Brice HORTEFEUX et d'un certain nombre de parlementaires, notamment de la Région Centre.

15 décembre 2007, constitution de l'association TGV GCA à Vierzon à l'initiative de Rémy POINTEREAU, en présence du Ministre Brice HORTEFEUX et de nombreux élus, toutes sensibilités confondues. Didier BOULAUD, Sénateur de la Nièvre, en est le 2ème Vice-président.

16 septembre 2008, nomination du Préfet coordonnateur, Préfet de la Région Auvergne Monsieur Dominique SCHMITT, puis aujourd'hui, Monsieur Patrick STEPHANINI.

16 octobre 2008, adoption par l'Assemblée Nationale de l'amendement du Gouvernement inscrivant la LGV Paris Clermont Lyon parmi les projets devant faire l'objet d'études en vue du débat public.

23 janvier 2009, approbation par le Sénat de deux amendements présentés par certains sénateurs dont Rémy POINTEREAU, l'un ajoute Orléans dans la liste des capitales régionales concernées par la liaison TGV GCA, et l'autre adopte le principe de fongibilité permettant à un projet plus abouti inscrit dans les 2 500 kms, de voir ces travaux engagés sans attendre 2020.

***05 mars 2009*,** en comité de pilotage, la convention de financement des études préalables au débat public a été validée par l'ensemble des Régions Centre, Auvergne, Bourgogne, Ile de France et Rhône-Alpes.

10 juin 2009, autre date importante puisque la SNCF est devenue Membre Grand Soutien de l'association par une convention officielle qui apporte un financement, permettant à l'association de recruter un chargé de mission et de financer quelques heures de secrétariat.

15 octobre 2009 et 19 janvier 2010, réunions de comité de pilotage sous la présidence de Monsieur le Préfet coordonnateur Patrick STEPHANINI pour faire le point sur le dossier.

Rémy POINTEREAU se montre satisfait de ce bilan et tient à rappeler les objectifs de l'association.

L'objectif numéro un, n'est pas d'avoir un TGV qui ne fait que passer. L'objectif est qu'il s'arrête aussi sur notre territoire pour desservir le maximum de villes. L'objectif est bien d'obtenir un maillage de nos territoires en travaillant sur les fonctionnalités et les interconnexions. Interpellant le Ministre de l'aménagement du territoire et de l'espace rural, il ajoute : « cher Michel MERCIER, ce projet vous concerne directement. Je sais votre attachement à l'équilibre des territoires ruraux ».

L'idée étant d'avoir une ligne principale colonne vertébrale avec un certain nombre de décrochage au droit des gares existantes permettant ainsi d'irriguer nos grandes villes départementales.

Le deuxième objectif est d'ouvrir nos Régions vers **Paris** mais également vers **Lyon, vers Marseille, vers l'Italie, vers l'Europe.**

Puis, il affirme que pour réaliser cela, il faut l'UNION sacrée et avoir une stratégie d'alliés avec les élus, les collectivités, les partenaires publics et privés et les acteurs économiques, en particulier les chambres consulaires, qui doivent se mobiliser avec force et ne pas se complaire dans la division, les petits calculs et petites polémiques qui n'apportent rien et ne peuvent que nuire à l'efficacité de la démarche.

Il ajoute qu'il est conscient que des choix seront à faire sur le tracé, mais que ces choix viendront après le débat public.

Enfin, constatant les attentes, les souhaits de chacun d'avoir accès à une desserte TGV au plus près des villes, l'existence au sud de Paris de territoires à ne pas avoir accès à des moyens modernes de communication sur le plan ferroviaire, il conclut qu'il faut tirer parti des expériences précédentes, de leurs enseignements pour éviter les écueils et trouver des solutions opérationnelles.

Rémy POINTEREAU termine son intervention en remerciant les participants des deux entreprises publiques ferroviaires: Monsieur Didier DUBOIS, Directeur régional de la SNCF de la région Centre et Monsieur Jean-Marc DELION, Directeur Général de RFF, présente Stéphane de LAAGE, journaliste bien connu dans la région qui animera les débats, en rappelant que les participants à la table ronde pourront poser toutes les questions qu'ils souhaitent.

En conclusion, il indique que « c'est à chacun des responsables locaux, régionaux nationaux et européens de continuer à faire preuve non seulement de responsabilité et également de préserver l'unité qui a toujours prévalu pour défendre ce dossier », ajoutant que « notre association continue et continuera avec ses adhérents à faciliter le débat public grâce à notre site internet où chacun peut apporter ses suggestions ; grâce aux réunions d'information que nous organisons régulièrement à Paris, Bourges, Moulins, Vierzon, aujourd'hui à Orléans, bientôt à Châteauroux le 3 juillet prochain lors de notre assemblée générale, puis Nevers, Roanne.

Dans cet esprit, il vient d'être adressé à tous les membres de notre association un questionnaire qui va permettre de réaliser une contribution homogène, constituant un fil conducteur des réflexions à mener et on attend vos contributions pour préparer au mieux ce débat public.

Il n'y a pas que le texte de loi qui fera la priorité et permettra l'avancement du projet, ce sera surtout notre union autour du projet, notre volonté d'aller vite, car chaque jour, chaque mois chaque année gagnée, seront un gain aussi pour l'économie, l'emploi, l'attractivité de nos territoires.

Si nous gardons cette union, cette volonté, nous aurons gagné cette course de vitesse qui a commencé voilà à peine deux ans et qui se terminera je l'espère à l'horizon 2020, et 2020, c'est demain. »

Première partie : Les particularités et enjeux du projet de la LGV Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon.

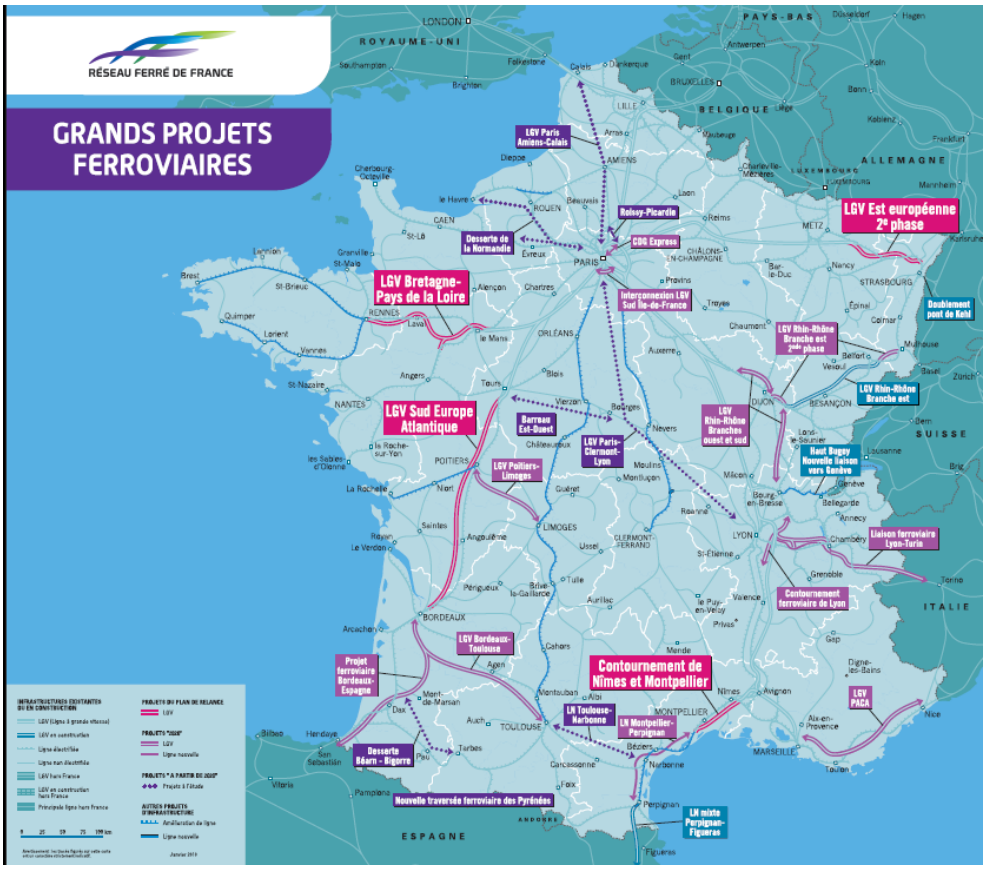
➢ Monsieur Jean-Marc DELION, Directeur Général de RFF

Après avoir rappelé les missions de RFF dont celle de gérer le Réseau ferroviaire sur lequel la SNCF est le principal client, Jean-Marc DELION fait l'historique de ce projet de 400km et en commente les principales caractéristiques, l'intérêt majeur pour les territoires traversés mais aussi l'enjeu de construire un itinéraire alternatif à la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon.

RFF a remis une étude stratégique commandée par Dominique Bussereau en juillet 2008 et l'Etat a fixé un cadre de conduite du projet : objectif du débat public, nomination d'un Préfet coordonnateur, mise en place d'une convention de financement.

Il indique que le projet se positionne parmi ceux définis par la loi Grenelle 1 et en particulier ceux de la façade atlantique déjà bien avancés, et que la spécificité des territoires aujourd'hui, traversés par deux lignes historiques importantes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont, a conduit l'Etat, sur la base de l'étude stratégique de RFF de 2008, à fixer trois objectifs territoriaux : Relier Orléans au réseau à grande vitesse, assurer à terme un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures et améliorer la desserte des villes du grand centre, notamment Bourges.

Puis Jean-Marc DELION précise que la problématique de la capacité de la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon est à prendre en compte, aujourd'hui 250 trains y circulant quotidiennement, et qu'en plus de la croissance naturelle, les lignes du Sud de la France apporteront un trafic nouveau, en augmentation probable de 50% dans les 15 prochaines années, soit proche de la saturation.



Enfin, pour conclure son propos, Jean-Marc DELION indique que grâce à un « travail de préchauffage » conduit par l'Association TGV Grand Centre Auvergne il est constaté une mobilisation très importante des acteurs autour du projet et affirme que :

« Les premiers résultats des études montrent en effet une réelle attente : un territoire laissé largement à l'écart de la grande vitesse, la crainte d'un décrochage par rapport aux autres régions françaises, mais également un vrai projet pour les régions parisiennes et lyonnaises. C'est une véritable opportunité de fédérer les énergies autour d'un projet concret et crédible, en cohérence avec le réseau européen à grande vitesse et les aéroports ; Cette ligne complétera la logique radiale qui a marqué le développement de notre réseau par une logique de réseau maillé qui favorise les dessertes province – province notamment entre l'Auvergne et Rhône-Alpes ou sur l'axe Orléans – Lyon. Au-delà, l'enjeu de l'intégration progressive dans l'espace ferroviaire européen est également primordial ».

- **Monsieur Didier DUBOIS, Directeur Régional Centre de la SNCF**

D'après le Directeur régional de la SNCF, la Société nationale se positionne en tant qu'opérateur de transport, le projet s'appuie sur une dimension économique avec une double dimension : capter des trafics qui seront bientôt limités par les capacités de la gare de Paris Lyon et de la ligne actuelle, et surtout de nouveaux clients parmi les habitants du Centre qui aujourd'hui n'ont pas accès au réseau TGV. Puis, il affirme qu'Il est trop tôt pour apprécier tel ou tel tracé, mais que la SNCF souhaite s'exprimer sur les nouvelles fonctionnalités et les performances sources de

trafics : plusieurs solutions sont possibles, et il faudra en optimiser les coûts et leur impact sur l'environnement.

Ensuite, il précise que les ambitions possibles avec le projet POCL vont radicalement renouveler le voyage en train pour la Région Centre : c'est un autre quotidien vers Paris, c'est un autre accès à l'Île-de-France, un autre avenir pour les villes moyennes notamment Blois, Bourges, Nevers, Châteauroux, une autre desserte vers le sud, un autre horizon pour la longue distance.

Didier DUBOIS s'exprime par ailleurs sur les gares actuelles, véritables points d'entrée des territoires, la SNCF préférant capitaliser sur ces gares plus que sur des gares situées à l'écart des centres-villes.

Pour conclure, Didier DUBOIS indique que le réseau dit classique contribue aujourd'hui au complément des dessertes TGV et que souvent, la création des LGV a eu pour effet de tirer vers le haut le réseau existant, notamment par des modernisations avec électrification et que « la LN1 a été conçue 50 ans avant la mise en service probable de la LGV POCL, et qu'une ligne nouvelle est construite pour les 100 ans à venir. Pour 2020, il faudra pouvoir capitaliser sur les meilleurs savoirs-faires dans le domaine de la très grande vitesse ».

A une question de Stéphane de LAAGE concernant la technologie, la vitesse et les innovations prévues, Didier DUBOIS répond que la technologie actuelle des rames TGV permet la vitesse de 380 km/h sans problème. Il faudra à la fois innover et capitaliser sur les acquis et des techniques éprouvées.

La parole est ensuite donnée au nouveau Préfet de la Région Centre, Monsieur Gérard MOISSELIN.

Le Préfet indique que récemment nommé, il prend ce dossier très concrètement en tenant compte des expériences passées comme celle de l'arrivée du TGV à Reims. Il précise que le TGV est un atout important pour l'économie et le développement des territoires et que cette table ronde est importante pour la préparation du débat public : il s'agit de démontrer l'intérêt du projet, de préparer le travail en amont et de bien anticiper les difficultés, les attentes et contreparties des acteurs territoriaux.

Mr BROUSSOUX, Président de la CRCI Centre, à qui la parole a été donnée par l'animateur souhaite rassurer les participants quant à l'engagement des acteurs économiques. « C'est un projet qui est impératif pour les territoires, que l'on soit à Bourges, à Châteauroux, à Orléans ou à Blois, si on veut aller en Europe, il faut éviter de passer dans Paris pour aller à Orly. Soyez certains que nous serons à vos côtés avec une volonté farouche parce que c'est un lien important pour la Région Centre. On a absolument besoin de ce TGV, c'est une question de vie ou de mort pour nos territoires. Nous serons exigeants, mais nous serons partenaires, comptez sur nous ! »

Question de Stéphane de LAAGE à Monsieur le Ministre Michel MERCIER concernant le financement du projet

Le Ministre estime qu'il est particulièrement difficile de donner un coût alors qu'on ne connaît pas encore le tracé. Cependant, il indique qu'il y aura un coût important, car certaines parties de la ligne présentent une topographie particulière, notamment vers le sud qui sera assez compliqué à traverser.

Il précise que seront utilisés les mêmes principes de clefs de financement que pour les autres lignes et qu'il conviendra de se servir des exemples où les départements et collectivités ont pris des engagements financiers ; qu'il faut aller au bout et bien sûr participer en fonction de ses moyens et de façon équitable. Le Ministre fait part de ses expériences antérieures, ajoutant que c'est une vraie aventure collective que de construire une ligne comme celle-ci, et que c'est le rôle des responsables politiques que de faire des choix, les assumer et les réaliser, ce qui est déjà beaucoup.

Deuxième partie : Les objectifs du débat public

➢ Monsieur Jean-Marc DELION, Directeur Général de RFF

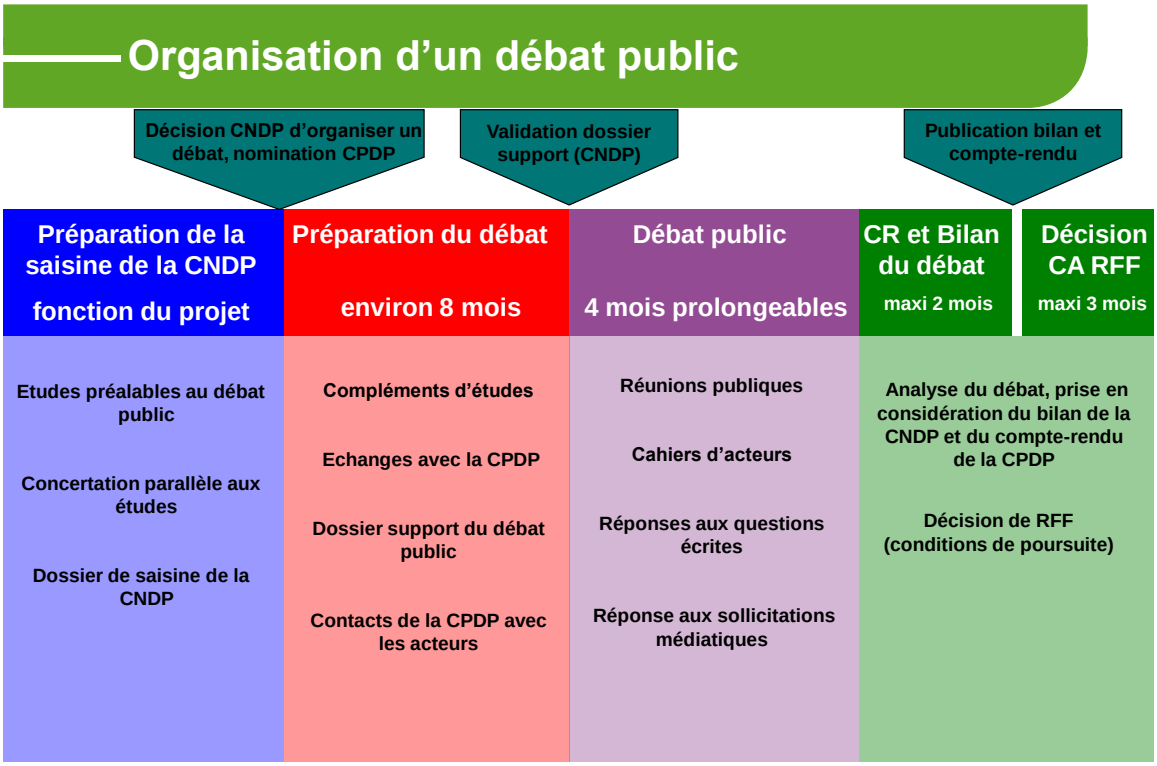
Le Directeur général de RFF rappelle les structures de travail mises en place pour définir le projet et le conduire au débat public fin 2011. Le processus du débat public dont la forme actuelle est inchangée depuis deux ans, nécessite lui aussi des étapes très réglementées et l'exemple de l'expérience de la LGV Languedoc-Roussillon, qui a été très positive, peut servir de modèle.

Puis, il souligne que la préparation d'un projet de cette importance dont on peut estimer le coût à environ une douzaine de milliards d'Euros, nécessite de conduire les études en impliquant le plus possible les Régions concernées et comme l'a indiqué le Sénateur Rémy POINTEREAU de s'appuyer sur une stratégie d'alliés et que le Comité de pilotage, les comités territoriaux, le dispositif de concertation sont une nécessité pour le portage du projet.

Jean-Marc DELION ajoute que la commission nationale du débat public (CNDP) est un organisme totalement indépendant, neutre vis-à-vis de RFF et que tout le monde est partie prenante au débat, chaque entité, chaque citoyen devant pouvoir s'exprimer. La CNDP décide seule de l'opportunité d'un débat public et dans l'affirmative elle désigne une commission particulière du débat public (CPDP) qui animera le débat.

Puis, il définit la mission de la CNDP dont les objectifs portent sur l'évaluation de l'acceptabilité sociale du projet, la compréhension du projet et des choix proposés, la confrontation des arguments, et qu'il convient de présenter des scenarii, y compris le scenario sans construction d'une nouvelle ligne. Il appelle l'attention sur le coût du débat public qui sera de l'ordre de 2 millions d'Euros

Jean-Marc DELIOIN commente ensuite le tableau suivant qui schématise les travaux à mener et précise le calendrier du débat public qui selon lui est un exercice d'intelligence collective.



Enfin, il signale qu'après la réunion du Comité de Pilotage (COPIL) du 19 mai prochain, il sera établi un dossier du débat public et si la CPDP le juge complet, elle lancera le processus de concertation pour au moins 4 mois avec de nombreuses réunions publiques, et sans doute plus de 3000 questions à traiter, ceci conduisant à un rapport et une décision du maître d'ouvrage publiée au journal officiel qui donnera les grandes orientations de la suite à donner.

- **Monsieur PATRICK STEFANINI, préfet coordonnateur du projet Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon**

Le Préfet commence son intervention en définissant sa mission qui est de faire en sorte que la préparation de la saisine de la CNDP se fasse dans les meilleures conditions au tout début de 2011, et en notant que le calendrier est ambitieux et qu'il nécessite un travail préparatoire de grande qualité.

Puis il poursuit son propos en précisant « Monsieur DELION l'a rappelé, la Commission du débat public est totalement indépendante. Si elle estime que le dossier n'est pas de qualité suffisante, elle peut refuser le débat public. Cela s'est déjà produit. Nous sommes dans une phase tout à fait essentielle, la phase où le maître d'ouvrage RFF prépare le dossier de saisine. RFF travaille aujourd'hui à l'élaboration de scénarii. 4 à 6 qui seront présentés la première fois le 19 mai lors du prochain comité de pilotage ».

Ensuite, Monsieur STEFANINI rappelle que le comité de pilotage (COPIL) est une instance au format relativement resserré dans lequel siègent les représentants de l'Etat, les représentants des grands opérateurs ferroviaires, les conseils régionaux ainsi que l'Association TGV Grand Centre Auvergne et que c'est devant cette instance que seront présentés pour la première fois le 19 mai prochain, les grands scenarii mis au point et travaillés par RFF. Il a indiqué alors qu' « il appartiendra au COPIL et autres instances de débattre de ces premiers scenarii et éventuellement de les infléchir, ou d'en demander des supplémentaires ».

Le Préfet coordonnateur apporte des précisions sur les instances de concertation mise en place et indique que la préparation du projet est accompagnée d'un processus de consultation qui s'appuie sur d'autres instances, tout d'abord un comité consultatif des partenaires associés qui a une composition beaucoup plus large que le comité de pilotage puisqu'il comprend les Conseils généraux et les Présidents des principales communautés d' agglomérations, les associations et les responsables des milieux économiques via les chambres consulaires concernées par le projet, ainsi que la SNCF. Il ajoute que c'est une instance la plus large possible qui n'est pas une structure alibi, ce Comité ayant été installé à Lyon le 9 décembre 2009 sera réuni le 1er juin prochain. Il poursuit en signalant que d'autres instances ont été installées. La ligne possédant un départ et une arrivée, deux comités territoriaux ont donc été créés aux extrémités de la ligne, un pour la Région parisienne et un pour la Région lyonnaise, ces comités étant chargés d'examiner les nombreux problèmes techniques parfois assez considérables qui se posent et l'articulation avec les autres projets de ligne à grande vitesse. C'est ainsi dit-il qu' »un débat public avant le nôtre est amené à nous réunir à nouveau dans les semaines qui viennent pour le sud de l'Ile-de-France ».

Il affirme alors avec force que « le débat public sera vraiment bien préparé si nous sommes en mesure d'amener un maximum de problématiques, et que si nous cherchions à en masquer une, il y aurait un risque important de voir un refus de débat décidé par la CNDP ».

Puis, il précise que pour prendre en compte les problématiques propres aux territoires seront organisées des réunions régionales sous l'autorité des Préfets de Région entre le 15 juin et le 14 juillet 2010, ces réunions ayant pour but une bonne appropriation du projet par les responsables concernés. Il appartiendra alors aux Préfets de Région de réunir les nombreux partenaires, publics, privés, associatifs, qui devront s'exprimer, attirer l'attention sur telle ou telle dimension du projet qui selon eux n'aurait pas été suffisamment prise en compte et c'est à travers ce dispositif râteau de réunions régionales qu'il y aura l'assurance de n'avoir rien oublier.

Enfin, Monsieur STEFANINI conclut son propos par les phrases suivantes :

« Cela rend Monsieur le Président toute l'importance de la réunion que vous avez organisée aujourd'hui à Orléans, merci de l'avoir aussi bien préparée. Nous avons besoin d'étapes intermédiaires et nous sommes à un moment charnière, dans l'attente des scenarii dont nous aurons connaissance le 19 mai. En septembre s'ouvrira une deuxième phase, toutes les instances auront pris connaissance de ces scenarii et on devra caractériser chaque scenario, ses conséquences techniques, environnementales, et se poser la question de savoir comment seront impactés la Sologne, si on l'évite ou si on la traverse en partie, la Loire, la forêt de Fontainebleau, les Monts du Mâconnais, etc.

Tout ceci sera débattu et on invite les élus, les associations, le monde économique à s'exprimer dans les semaines qui viennent, on ne fait pas le débat public avant l'heure, mais on ne peut pas attendre benoîtement qu'un dossier sorte sans le moindre débat ».

LA PAROLE EST ENSUITE DONNEE à Rémy POINTEREAU puis à la salle

Rémy POINTEREAU complète ainsi son intervention :

« Dans l'association on fait un travail de lobbying pour faire avancer le projet et faire en sorte qu'il soit accepté de tous en essayant de maintenir cette stratégie d'alliés. On sait bien qu'un jour on devra se positionner sur un ou deux scenarii qui conviendront à la majorité des membres de l'association. L'objectif ne s'arrêtera pas là, il y aura le problème du financement et il faudra suivre ce dossier jusqu'à la fin.

Le financement passe par l'Europe, la lettre de Jacques Barrot reçue en novembre nous conforte et nous assure que l'Union Européenne en fait un élément important du réseau européen, et nous avons déjà des contacts avec le nouveau Commissaire aux transports à Bruxelles que nous rencontrerons prochainement. Le financement passera également par des partenariats publics-privés et on verra cela en fonction des tracés proposés. Notre association, qui offre la souplesse de réunir à la fois des élus, des acteurs privés, d'autres associations, les chambres consulaires, représente la formule qui jusqu'à présent nous a permis d'être un véritable accélérateur du projet. »

Puis Monsieur MIRLOUP, professeur à L'Université d'ORLEANS, s'exprime sur les tracés possibles notamment ceux vers l'Est, pose la question de la desserte vers Paris et comment l'éviter pour desservir le reste de l'Europe. Il demande si « le plus vite possible » est une fin en soi, si 10 minutes de gagné sur le temps de trajet est fondamental et quelle sera la réalité de la concurrence aérienne.

Enfin, il pose la question des longues antennes, leurs coûts, les pertes de temps et les problèmes d'environnement.

Monsieur Gérard LAURENT, Vice-président de l'Université d'Orléans, pose la question du fort enjeu universitaire de ce projet, affirme que l'attractivité universitaire dépend de l'accessibilité et pose la question de la compatibilité avec le POLT.

Un Interlocuteur de Blois demande si les travaux de la gare d'Austerlitz sont le prélude à ce projet de LGV.

Puis Monsieur JANVROT de France Nature Environnement, pose deux questions :

-Opportunité d'un projet de 12 milliards d'€, ce montant vers un projet lourd s'effectuant au détriment d'autres services pour la population, et de l'irrigation des territoires ;

-Passage à Orléans, ce qui nécessite la construction d'un pont supplémentaire sur la Loire, et pose la question de la traversée de la forêt d'Orléans.

Le Préfet STEFANINI, dans sa réponse à ces questions, indique qu'il prend en compte les remarques qui seront à intégrer dans le débat public, qu'il ne faut pas anticiper sur les scénarii, que rien n'est arrêté aujourd'hui et qu'il y a lieu d'attendre la réunion du COPIL. « RFF aura à cœur de présenter de véritables alternatives et les jeux ne sont pas faits » affirme t-il.

Jean-Marc Marc DELION en répondant à la question de pourquoi aller vite précise que c'est un problème économique, et qu'il est plus facile de gagner de l'argent avec un projet qui gagne du temps et indique que si le doublement de la LN1 n'est pas performant, cela ne dégagera pas de solution.

Ensuite, s'agissant du POLT, il affirme que le projet est mort, deux fois mort par l'échec du pendulaire et par la désolidarisation des grandes agglomérations de la ligne, comme Toulouse.

Puis, il précise que la modernisation de la gare d'Austerlitz n'est pas lié au projet, qu'il s'agit d'un projet urbain de couvertures des voies, mais que cela n'est pas incompatible.

Enfin, sur l'opportunité du projet, objet du débat public, Monsieur DELION indique qu'il faut considérer un projet de desserte globale, avec des questions environnementales qui constitueront une grande partie du débat public.

Conclusion de Monsieur le Ministre Michel MERCIER, Ministre de l'espace rural et l'Aménagement du territoire:

« Je voudrais remercier le sénateur Rémy POINTEREAU d'accueillir les nombreux élus, les représentants de RFF et de la SNCF ainsi que les deux préfets. Je pourrais m'exprimer aussi en tant qu'élu local, près de Roanne, pour qui cette ligne présente beaucoup d'intérêt ».

Puis, le Ministre indique que face à l'évidence du projet pour les territoires, nous connaitrons de grandes difficultés, parce qu'on traverse des espaces environnementaux difficiles, qu'il y aura des difficultés à sortir de Paris et à entrer dans le nœud ferroviaire lyonnais.

Apportant ces encouragements, le Ministre fait le constat que ce n'est pas parce qu'il y a des problèmes qu'il ne faut pas essayer de les résoudre. Il affirme qu'il « faut les regarder en face pour ne pas être faible dans notre projet. Ce projet présente du point de vue de l'aménagement du territoire des intérêts extrêmement forts et pertinents. Cette nouvelle ligne est une alternative ou un complément à l'axe Paris-Lyon et c'est un argument important. Aujourd'hui cela ne marche pas de façon satisfaisante, il suffit qu'un chevreuil ait l'idée de traverser les voies au nord du Morvan pour qu'un certain nombre de TGV prennent du retard, mais ce n'est pas le seul argument à retenir, on a vu une carte avec un grand vide. On peut certes s'en contenter, mais il faudra en assumer les conséquences. Pour ce qui me concerne je ne m'en satisfais pas, il y a, à l'évidence, le besoin de relier Paris, Orléans, Bourges, Vierzon, le Nord de la Loire et Lyon. Je suis heureux que des universitaires soient présents dans cette assemblée. Certes, il sera

difficile de construire une LGV, mais les LGV ce sont des lignes d'aménagement du territoire, on ne peut pas s'en passer aujourd'hui. Elles ont aussi une fonction intermodale importante avec les trois aéroports reliés par des LGV, c'est d'un grand intérêt de jumeler les avantages de l'avion et de la grande vitesse ferroviaire ».

Ensuite, le Ministre fait part de sa certitude de la nécessité d'avoir de bonnes liaisons avec Clermont pour l'équilibre de Rhône-Alpes qui se développe à l'est et qui a besoin de vraies liaisons avec l'est et aussi avec l'ouest : il faut Lyon-Clermont en une heure, mais aussi mieux utiliser la gare de Saint Exupéry qui est prête à accueillir du trafic d'autant plus que la ligne existe déjà jusqu'à Macon.

Concluant son intervention, Monsieur Michel MERCIER affirme que : « C'est un vrai exercice d'aménagement du territoire et il faut le faire de la façon la plus intelligente possible. Le rôle de l'Association est fort ; nous allons vers un débat public difficile et je remercie le Préfet STEPHANINI qui a bien cadré tout cela en rappelant les éléments favorables à la qualité du débat et en posant les bonnes questions. Il faudra distinguer les problèmes et la résistance absolue à la grande vitesse. Le rôle de votre association sera d'assurer à la fois les réflexions mais aussi de garantir une vraie mobilisation de soutien autour de cette ligne. Il y a d'autres projets plus ou moins avancés à RFF, celui-ci n'est pas le plus avancé mais le principe de fongibilité le met en position de pouvoir accélérer sa réalisation.

Si vous croyez à ce projet, si vous avez envie qu'il se fasse, moi j'en ai envie, pour avoir inauguré la première ligne en 1981, j'aurai à cœur d'être là quand ouvrira cette ligne ; il vous faut ne pas perdre de temps, ne pas hésiter à dire que tous ensemble on va résoudre les questions qui se posent **.Oui on va y aller, oui on va le faire parce qu'on le veut ».**

Reprenant la parole, Rémy POINTEREAU clôt cette table ronde et invite les participants à rejoindre une salle de la Mairie où est offert le verre de l'amitié.