

**Compte rendu Table Ronde de Nevers**  
**23 Octobre 2010**  
**« TGV Paris Orléans Clermont-Lyon,**  
**la synergie avec les autres projets »**



Photos : Copyright : Stéphane Delaage, Journaliste Indépendant - 23/10/2010

En ouverture de cette réunion, la parole est donnée par Rémy POINTEREAU, Président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne à Didier BOULAUD, Sénateur de la Nièvre, Président de la Communauté d'Agglomération de Nevers, et Vice-président de l'Association qui remercie tous les participants d'être venus malgré les problèmes rencontrés sur la route par le manque d'essence, et présente les excuses du préfet STEFANINI, préfet coordonnateur du projet, ainsi que du préfet de Bourgogne, du préfet de la Nièvre, de Madame Martine CARILLON COUVREUR, de Monsieur Gaëtan GORCE et Monsieur Christian PAUL députés de la Nièvre, de Mme Martine Carillon Couvreur, et de René Pierre SIGNE, Sénateur de la Nièvre. Puis Didier BOULAUD remercie tout spécialement les représentants de la SNCF et de RFF ainsi que les représentants de la Région Bourgogne.

Enfin, il rappelle que l'objectif de cette réunion est la création d'une future ligne LGV, stratégique pour le développement économique des territoires, que ce projet mérite un accompagnement de tous les instants sans affrontement stérile et remercie Rémy POINTEREAU, d'être le moteur de l'association qui rassemble tous les acteurs autour de ce même projet.



Photo Copyright Patrick LERIJET,  
Photographe Magazine Nevers, ça me botte !

Puis reprenant la parole, Rémy POINTEREAU, remercie Charles MOREAU, Secrétaire Général aux Affaires Régionales de la Région Auvergne, représentant les ministres Brice HORTEFEUX, Président d'honneur de l'Association, et représentant le Préfet STEFANINI, Coordonnateur du projet. Le Président remercie aussi Didier BOULAUD, et Florent SAINTE FARE GARNOT, le Maire de Nevers d'avoir permis et accueilli cette Table Ronde ce jour à Nevers. Le Président remercie aussi Michel NEUGNOT, Vice Président du Conseil Régional de Bourgogne et Marcel CHARMANT, Président du Conseil Général de la Nièvre d'être présents, mais aussi Michel LEOEUF, Directeur grands projets à la SNCF et Naji RIZK, chef de mission RFF qui sont venus présenter l'avancée du projet.

Après avoir rappelé les objectifs essentiels et les dates clés de l'association, le Président fait un compte rendu des décisions prises au dernier COPIL du 20 octobre où a été acté un scénario supplémentaire « le scénario Ouest » aux 3 scénarii proposés le 19 mai dernier. Ce 4<sup>ème</sup> scénario a pu être proposé par l'association grâce aux nombreuses contributions reçues (représentant 54 acteurs), en réponse à la fois de la demande du Préfet coordonnateur, et également au questionnaire distribué par l'association aux différentes collectivités, demandant à ces dernières d'effectuer des études plus approfondies pour leur territoire.

Le Président rappelle ensuite que les études de coût, d'impacts environnementaux et de trafic de voyageurs ne sont pas arrêtées et que la priorité est celle de la tenue des délais pour l'arrivée du TGV à l'horizon 2020.

Rémy POINTEREAU rappelle enfin que le contenu du projet de schéma national des infrastructures terrestres étant peu clair et pas satisfaisant, il avait saisi le Ministre Jean Louis BORLOO pour lui demander des explications. Le Ministre lui a assuré que le projet avait toute sa pertinence grâce aux avantages environnementaux et au bilan carbone : « Le projet est devenu non seulement irréversible mais aussi insubmersible ».

Rémy POINTEREAU excuse enfin Alain MUSTIERE qui devait venir présenter les travaux de son association Interconnexion Sud dans le calendrier de la préparation du débat public, et François LEBLOND Président de l'Association TGV Provence Alpes Côte d'Azur.

Après ce mot d'accueil et de remerciements, la Table Ronde est alors ouverte et la parole est donnée à Naji RIZK, Chef de Mission RFF, pour entamer la présentation de l'avancée du projet.

Naji RIZK résume les fonctionnalités du projet et ses liens avec le réseau existant. Il affirme que ce projet est complet car il relie le réseau à grande vitesse au réseau existant, qu'il a une envergure nationale car c'est un projet :

- qui a une envergure géographique de 500 km de longueur et 150 km de largeur, soit une surface de 90 000 km<sup>2</sup>.
- qui englobe 5 régions et une quinzaine de départements soit environ 12 millions de personnes concernées. RFF est donc conscient de l'importance de ce projet pour le développement des territoires.

Naji RIZK indique ensuite que ce projet va structurer le réseau ferroviaire existant, car il développe le réseau ferré à grande vitesse.

En effet, il existe actuellement 1 800 à 2 000 kms de lignes à grande vitesse et le schéma du Grenelle de l'environnement prévoit 2 000 kms supplémentaires puis 2 500 kms dans un deuxième temps. Naji RIZK précise que ce projet crée un nouvel itinéraire pertinent qui

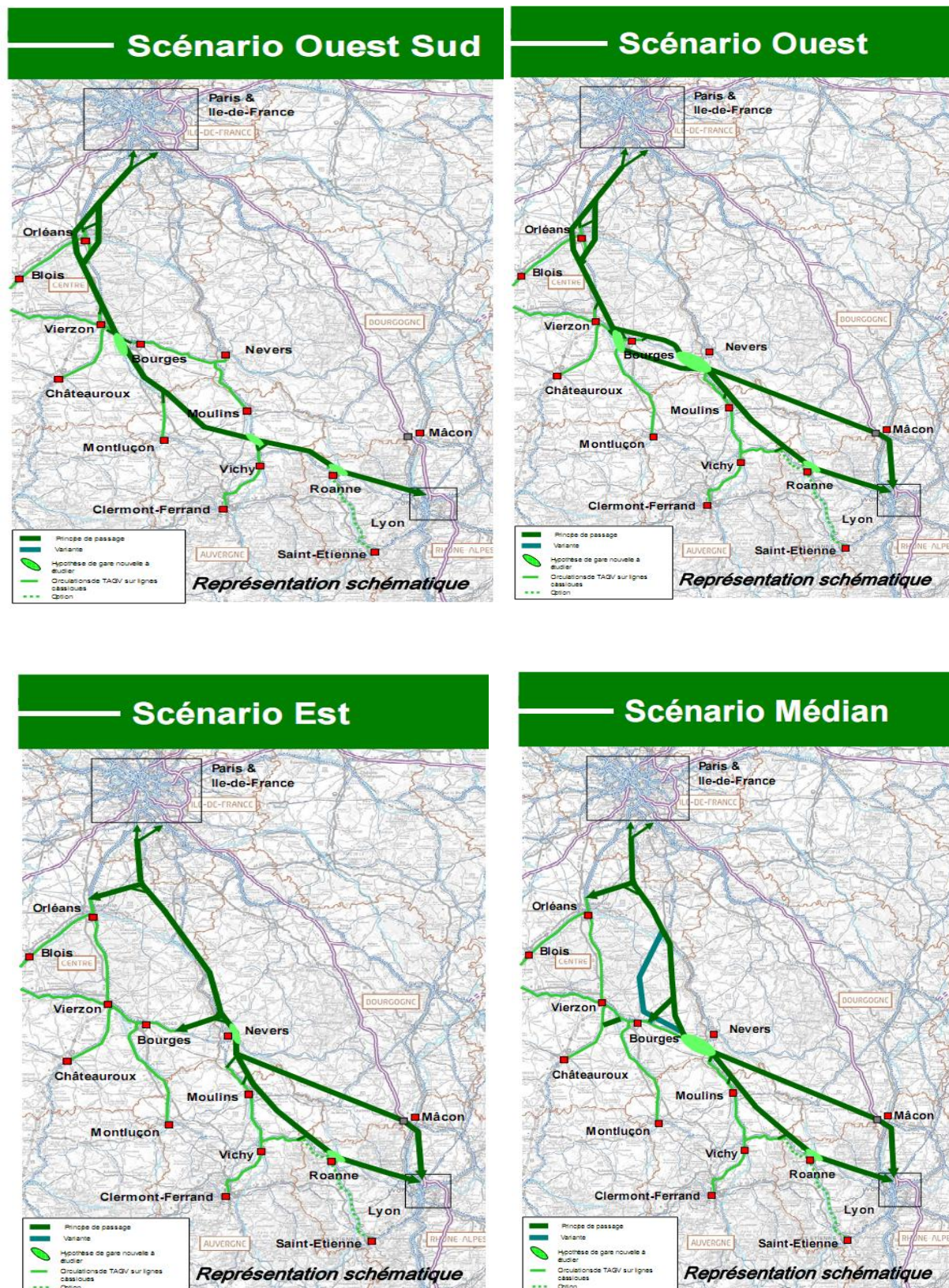




double la ligne Paris Lyon, la plus empruntée en France, par 40 millions de voyageurs par an. Ce projet contribue d'autre part à une liaison plus performante transversale qui reliera l'Est à l'Ouest. Il y a entre 300 et 350 kms entre Bourges et Nantes.

En tant que concepteur, RFF doit tenir compte de tous ces paramètres qui sont complémentaires et assure la pérennité de ce projet.

Naji RIZK présente alors et commente les schémas des 4 scénarii retenus pour le débat public et leur variante, avec leurs impacts environnementaux, leur desserte et les raccords avec les lignes existantes. Il propose de les retrouver sur le site internet de RFF et de l'association TGV Grand Centre Auvergne et il indique que les familles, les principes et les idées de ces 4 scénarii seront à discuter ultérieurement lors du débat public.





Naji RIZK précise que RFF a commencé des études pour estimer le nombre de voyageurs qui seraient susceptibles d'emprunter cette ligne, estimé actuellement entre 40 et 50 millions de personnes par an, dont 5 à 6 millions de nouveaux voyageurs ferroviaires supplémentaires. Cette ligne rendant la liaison avec le sud-est plus performante est donc susceptible de rabattre de nouveaux voyageurs qui n'empruntaient pas le train avant.

Pour conclure sa présentation Naji RIZK précise que ces études sont encore à approfondir, puis il remercie les auditeurs pour leur attention. Rémy POINTEREAU le remercie de son intervention et passe la parole au Directeur des Grands Projets à la SNCF.

Michel LEBOEUF présente les enjeux du projet pour la SNCF et souhaite mettre l'accent sur deux points : le projet par rapport à la Bourgogne et le financement du projet.

Il rappelle alors les étapes essentielles de ce type de projet : le débat public avec le choix des options, l'enquête d'utilité publique qui vérifie que les inconvénients subis par les populations privés sont inférieurs aux avantages apportés à la communauté publique, et le bouclage financier du projet.

Puis en introduction il précise que la SNCF est aussi à l'origine de ce projet, en ce qui concerne le développement des territoires. Il rappelle que pour l'instant elle a le monopole pour les dessertes domestiques mais que lors de l'ouverture des marchés, elle ne sera peut être plus la seule à exploiter le réseau. A ce jour, elle s'exprime comme un acteur parmi d'autres comme elle le fait aussi pour d'autres lignes en projet.



Michel LEBOEUF précise ensuite que le premier objectif de la SNCF est l'aménagement du territoire donc l'amélioration des dessertes du territoire et non le contraire et que le deuxième objectif de la SNCF est que le projet soit réalisable donc finançable, et pour que ce projet soit finançable, il faut qu'il y ait beaucoup de partenaires, mais aussi des apports extérieurs liés à l'augmentation de trafic, donc un nombre de voyageurs conséquent.

Il s'exprime ensuite sur la desserte de Nevers et de la Bourgogne puisque la réunion a lieu dans cette région. Pour Michel LEBOEUF, Nevers a pour ambition d'être à moins d'une heure de Paris, car actuellement il existe entre 7 et 8 A/R par jour vers Paris. Cette région souhaite aussi avoir un accès direct à la méditerranée et à l'atlantique.

Michel LEBOEUF commente ensuite les différents scénarii en corrélation avec les enjeux possible pour les deux grandes villes de la Bourgogne (Nevers et Mâcon) en expliquant leurs avantages et leurs inconvénients ainsi que leurs impacts environnementaux et leur position vis-à-vis des interconnexions avec les autres villes de province.

Il fait part de sa satisfaction sur la contribution de l'association qui se veut selon lui très objective, riche et ambitieuse pour tous les territoires.

S'agissant de la préparation du débat public : il précise que le travail fait par RFF va dans le sens de ce qui est attendu pour un débat public et permettra l'expression de tous les intervenants, et que la SNCF souhaite voir figurer dans le futur dossier support du débat public, pour chaque scénario : les coûts de construction, l'attractivité commerciale, le bilan carbone, et la cohérence de tous ces éléments.

Puis, il précise que les coûts commerciaux sont très importants et non négligeables car la construction de tunnels sera indispensable pour préserver certaines zones environnementales. De plus, il précise aussi que l'option du TGV 360 km/h est aussi indispensable pour le projet,

ce qui entraîne une augmentation des coûts de construction de l'ordre de 3 à 7%, car elle ne peut se réaliser sur une plate forme en ballast, comme les lignes classiques, mais uniquement sur des dalles en béton.

La question que pose alors Michel LEBOEUF est la suivante : le supplément de trafic par le gain de temps de trajet compense t'il le surcoût des infrastructures ?

A travers différents graphiques et tableaux, Michel LEBOEUF présente enfin l'évolution des recettes lorsque la vitesse augmente sur différentes distances et tracés existants (Paris-Orléans, Paris-Marseille) en comparant voyageurs abonnés et voyageurs nouveaux. Pour lui, selon le nombre de voyageurs qui se reporteront sur la LGV POCL, surtout ceux des longues distances, les recettes peuvent quasiment doublées en fonction de la pertinence des scénarii et du potentiel des liaisons sur les lignes existantes, et grâce aux liaisons à 360km/h. Ainsi le surcoût de construction pour des liaisons à cette vitesse est plutôt favorable au projet pour gagner des voyageurs sur l'avion. Par ailleurs, l'essentiel des économies du bilan carbone se fait sur le report des voyageurs entre l'avion et le train, ce qui justifie une vitesse élevée.



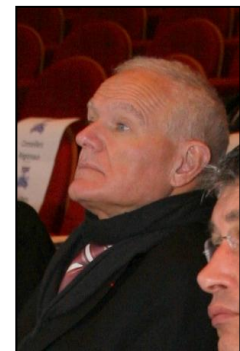
Après avoir remercié l'intervenant, Rémy POINTEREAU donne la parole aux participants.

Bertrand SALVAT, représentant le Député Jean MICHEL s'exprime alors, et commente la contribution de l'association TGV Grand Centre Auvergne. Il s'exprime sur la réalisation des gares nouvelles dans certaines villes qui selon lui ne participent pas au gain de temps.

Le Président Rémy POINTEREAU intervient et affirme que la contribution de l'Association reprend l'idée de Gares Nouvelles le moins excentrées possibles des centres villes. Didier BOULAUD, Vice-Président, reprend les propos de Rémy POINTEREAU et les confirme en se félicitant de la proposition du 4<sup>ème</sup> scénario présenté par l'association qui renoue les intérêts communs des Villes de Bourges, Nevers et Moulins.

Le Député Christian Paul de la Nièvre s'exprime avec l'accord de Michel NEUGNOT, sur les 4 scénarii et confirme que le choix du scénario définitif lors du débat public se fera sur des compromis de la part de tous, de manière à ce que chaque région puisse y retrouver des intérêts communs, en termes d'aménagement du territoire.

Serge LEPELTIER, Maire de BOURGES intervient ensuite et précise qu'il connaît très bien la situation de NEVERS et MOULINS. Il affirme qu'il ne faut pas mettre BOURGES en concurrence avec NEVERS et MOULINS pour des questions environnementales, géographiques et de solidarité entre les territoires mais qu'il convient d'envisager globalement le projet dans le souci d'un aménagement du territoire.



Jacques LATAPIE, Conseiller de défense du Préfet de la Nièvre pose, en tant que particulier, une question à Michel LEBOEUF et exprime l'idée qu'un gain de temps doit prendre en considération l'interconnexion des transports publics à l'arrivée à PARIS-Austerlitz.

Le Maire de NEVERS, Florent SAINTE FARE GARNOT s'exprime en réponse à une question de l'animateur sur le coût de création d'une infrastructure d'accueil des voyageurs et

de mise en œuvre de transports publics en cas de création d'une gare nouvelle à l'extérieur de Nevers, avec zone d'activité pour les entreprises.

Marcel CHARMANT, Président du Conseil Général de la Nièvre fait part de la contribution commune de tous les acteurs institutionnels, c'est-à-dire la Ville de Nevers, l'agglomération, et le Conseil Général.

Jean Pierre DAYRAS, Directeur Général des Services du Conseil Général de l'Allier excuse Jean Paul DUFREGNE, Président du Conseil Général, et Gérard CHARRASE, Député de l'Allier absents tous les deux. Il rappelle que le département de l'Allier a fédéré pour les acteurs concernés pour présenter une contribution commune qui privilégie entre autre l'option Roanne sur Macon afin de préserver une liaison Est-Ouest essentielle pour les voyageurs et le fret, à retenir pour l'avenir au même titre que la liaison Nord-Sud. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, il poursuit son intervention précisant que l'Allier présentant une densité de population assez faible espère recevoir la solidarité économique des autres régions pour ne pas encore être oubliée par l'arrivée d'infrastructures essentielles à son développement comme cela a pu être le cas pour le numérique. L'Allier insiste aussi sur la réalisation concomitante de la ligne future et des dessertes, avec un plan de services et une cadence de trains primordiale pour réaliser au moins un A/R PARIS LYON par demi-journée.

Jean Michel BODIN, Vice-Président de la Région Centre partage ce qui a été dit et insiste sur la nécessité de prendre le temps de réflexion pour en gagner après. Les futures lignes à grande vitesse qui vont être réalisées avant POCL placent cette future ligne comme une des dernières lignes stratégiques pour l'aménagement du territoire, tant Nord Sud que transversale. Ce projet entremêle des intérêts complémentaires pour le développement des territoires tant actuellement que dans le futur. Ce projet doit être porteur tant pour les voyageurs que pour le fret au niveau national et européen comme ont pu le laisser entendre RFF et SNCF.



Philippe BEL, représentant Xavier BEULIN, Président du CESER de la Région Centre remercie Rémy POINTEREAU d'avoir travaillé à la mise en œuvre du 4<sup>ème</sup> scénario et remercie le Préfet et RFF d'avoir accepté la proposition d'un 4<sup>ème</sup> scénario. De plus, il intervient sur la pertinence du scénario médian et confirme selon lui que ce scénario est celui qui propose le plus de compromis pour tous les départements.

Michel LEBOEUF précise son intervention sur la création de gares nouvelles en confirmant que le but est de gagner du temps et de ne pas en perdre par la création de gares nouvelles si le réseau existant permet de recevoir le TGV. De plus, en fonction des scénarii et des tracés, certaines gares existantes pourront recevoir le TGV mais il faudra que certaines villes sachent faire des compromis si la pertinence de la création d'une gare nouvelle n'apporte pas de gain de temps et d'amélioration des dessertes.

Un Conseiller Régional de Bourgogne donne la position du Conseil Régional de Bourgogne qui privilégie le tracé Mâcon et pense compte tenu des priorités du Grenelle de l'Environnement qu'il est essentiel d'avoir une branche Sud par Macon pour desservir la future ligne LGV Rhin Rhône qui viendra après la ligne POCL.

Naji RIZK intervient alors pour éclairer le débat et les réflexions en cours. Il précise qu'il ne faut pas que le débat public soit trop compliqué, et qu'il faut essayer de sortir du débat des

tracés pour avoir au contraire une perception globale du projet et des services qui en découleront afin de fonctionner avec la totalité des intérêts de chacun. RFF reste à la disposition de tous pour atteindre l'objectif de réussir le débat public.

Le représentant de Laure DEROCHE, Maire de Roanne, prend alors la parole pour rappeler que le département de la Loire est composé de 740 000 habitants, et qu'il y a la nécessité de bien résoudre le problème du nœud ferroviaire Lyonnais, certainement aussi complexe que l'entrée dans Paris. Enfin, il indique qu'en 2009, une contribution de 10 collectivités qui ont travaillé ensemble sur la future LGV a été réalisée et présente un enjeu très important pour relier l'Auvergne à la Région Rhône-Alpes. .

M. LEROY, cheminot CGT, représentant Daniel CLAMOTTE secrétaire de l'union départementale des cheminots, prend la parole pour constater que dans l'avant projet de l'aménagement du territoire l'électrification de certaines lignes a disparu lors de la création de la ligne nouvelle, et il est important que les lignes classiques soient renforcées tant dans leurs infrastructures que dans leurs dessertes. Enfin, il demande ce qu'il en est de la desserte de la Loire (villes de la Nièvre mais aussi Cosne/sur Loire, Montargis etc...). Les études menées par les CESR Auvergne Limousin démontrent qu'au-delà de l'engorgement de la ligne Paris Lyon, à l'échelle 2020 le point noir restera entre Montpellier et Perpignan, pour la desserte de l'Espagne. Se pose alors aussi la question du financement de cette nouvelle ligne.

Alain TANTON, Président de l'Agglomération de Bourges, revient sur le débat qui existait entre le nouveau tracé Ouest « plus populaire » et les autres tracés. Alain TANTON souhaite revenir sur la phrase suivante : le tracé Ouest dessert un peu tout le monde, mais certains disent qu'en fait il ne dessert bien personne. Alain TANTON souhaite souligner l'avantage de ce tracé car le tracé ouest en terme d'aménagement du territoire est le tracé qui ignore le moins l'ensemble des bassins de vie des villes et agglomérations. Ce tracé noue des solidarités entre toutes les autres villes de la carte et Alain TANTON affirme qu'il reste sceptique sur l'idée des barreaux de dessertes.



Michel LEBOEUF, répond à Alain TANTON sur la question des tracés et constate qu'il existe sur tous les tracés des petits barreaux nécessaires et indispensables.

Charles Antoine de VIBRAYE prend la parole en tant que représentant des intérêts des collectivités du bassin de vie du Pays Blaisois (actuellement entre 100 000 et 120 000 habitants) pour affirmer que ce secteur ayant été mis à l'écart lors de l'aménagement du TGV Atlantique, porte maintenant un grand intérêt pour la future ligne LGV Grand Centre Auvergne. Il rappelle aussi que les intérêts des habitants du pays blaisois sont directement rattachés à ceux de l'orléanais, et souhaite alors connaître le temps de parcours de la future ligne LGV entre Paris-les-Aubrais ou Paris-Orléans.

Naji RIZK lui répond qu'actuellement le temps de parcours serait estimé entre 35 minutes pour le premier et 40 minutes environ pour le second.

Irène FELIX, Vice Présidente du Conseil Général du Cher, souhaite appuyer les dires d'Alain TANTON concernant la pertinence du tracé Ouest pour la qualité des liaisons entre les villes



du Centre et Paris, mais aussi des villes entre elles, et de la dynamique qui en découle pour instaurer un progrès en la matière de desserte nationale.

Michel LEBOEUF répond à Mme FELIX sur deux points essentiels : il faut savoir si par rapport à la desserte actuelle, il existe un réel progrès sur le temps de parcours et si en terme de fréquence le nouveau tracé permet une amélioration ; enfin, la liaison des villes entre-elles représente un point important à examiner. Selon M LEBOEUF, l'ensemble des tracés propose des choses équivalentes, mais cela mérite certainement un sous chapitre dans celui des dessertes pour le dossier du débat public, c'est une bonne question de fond.

Pour conclure, Rémy POINTEREAU, félicite les participants pour la richesse du débat de ce jour, et rappelle qu'en tant que Président de l'Association TGV Grand Centre Auvergne, il souhaite être le garant de l'union sacrée qui prévaut et qui doit prévaloir, que ce soit en matière de tracés que de financements, car on ne peut se permettre d'avoir un tracé où une région serait oubliée, et c'est la raison pour laquelle il pense que l'Association a bien fait de proposer un 4<sup>ème</sup> scénario. Les tracés Ouest, mais surtout Est et Médian qui avaient peut être la préférence de la SNCF, ne convenaient finalement à personne. En prenant l'est et le médian on se coupait donc des financements peut être de la région Centre mais aussi de la région Auvergne. Le Ouest Sud même si il a les faveurs de certains, est le plus coûteux et le plus long en temps de parcours également. Le Président rappelle qu'il faut rester le plus logique possible dans l'intérêt de tous.

Enfin, Rémy POINTEREAU souhaite simplement présenter les éléments que le Ministre Brice HORTEFEUX, Président d'honneur de l'Association, qui n'a pu être présent aujourd'hui, lui a transmis.

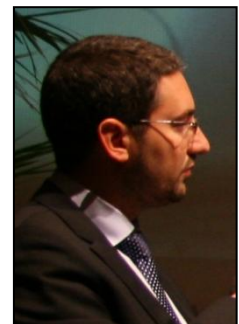
Tout d'abord, le Ministre rappelle à chacun le détail du calendrier : mi-janvier pour la dépose du dossier de RFF, à la Commission Nationale du Débat Public, et septembre 2011 pour le début du débat public de cette LGV sous l'égide d'une Commission Particulière du Débat Public.

Ensuite, il rappelle bien les conditions de réussite du débat public : un tracé ne peut être comparé à un autre que si on dispose pour chacun des mêmes termes de comparaison, notamment sur la question environnementale.

Enfin, le projet se doit d'être ambitieux et de son temps, mais aussi d'être une vitrine commerciale pour la France. Il évoque alors la vitesse commerciale de 360 km/h qui doit être envisagée dans le débat public pour cette nouvelle LGV. L'absence de pratique de la vitesse de 360 km/h ne doit pas être une excuse pour ne pas l'instruire dans le dossier. Le choix de la vitesse est essentiel pour le financement du projet et non un élément marginal d'amélioration, car cette nouvelle ligne LGV sera la plus longue en tracé.

Rémy POINTEREAU remercie enfin l'assistance de cet excellent débat.

Enfin, le Maire de Nevers Florent SAINTE FARE GARNOT s'associe au Président Rémy POINTEREAU pour remercier aussi l'assistance et féliciter les participants pour la richesse du débat. Ce projet est un enjeu pour l'aménagement du territoire et a une envergure nationale en répondant à une problématique ancienne que tentait déjà de traiter la DATAR, à savoir traiter la France du vide. A cet égard, l'unité des forces rassemblées au sein de l'Association TGV Grand Centre Auvergne est un atout pour le projet et garantira de desservir le plus grand nombre et donc de recevoir le plus grand nombre de financeurs. Il insiste lui aussi sur la nécessité de rester unis, et pour illustrer ses paroles, il rappelle la Fable





Fontaine, de Perrette et le pot au lait.

Charles MOREAU, Secrétaire Général Aux Affaires Régionales de la Région Auvergne conclut cette Table Ronde en qualité de représentant des deux ministres et du Préfet Coordonnateur. Il remercie d'abord tous les participants d'être venus à cette réunion et excuse Michel MERCIER, Brice HORTEFEUX, et Patrick STEFANINI.

Il rappelle qu'aujourd'hui, date anniversaire de la première étude de faisabilité sur cette ligne, il y a 3 ans, beaucoup de réflexions ont été menées et la richesse des débats le montre.

Il affirme aussi que les grandes problématiques ont toutes été abordées et que le projet arrive à une phase décisive où apparaissent de nouveaux points : les problématiques de l'équilibre entre l'aménagement du territoire et l'économie des régions traversées, les questions environnementales et enfin les questions de coût et de financement.

De même, il évoque le nœud ferroviaire en Ile de France et aux abords de Lyon qui sont des éléments montrant que le projet est complexe.

Le SGAR remercie une nouvelle fois Naji RISK pour le travail formidable qui est fait et précise que l'arrivée du débat public est un enjeu, où toutes les options doivent être présentées de manière claire avec les mêmes critères sans se perdre dans les détails.

Il cite pour mémoire les questions qui ont été évoquées et qu'il faut se poser, telles que les relations nécessaires au développement des territoires, comment les nouvelles gares doivent se positionner lorsqu'elles sont nécessaires. Puis, il rappelle que les scénarii correspondent bien aux objectifs du

projet : c'est-à-dire relier Orléans au réseau à grande vitesse, mettre Paris et Clermont à moins de 2h, améliorer la desserte de Bourges, et créer un itinéraire complémentaire Paris-Lyon.

Ainsi, il affirme que grâce à ces 4 objectifs de départ tous les territoires impactés par cette ligne profiteront de la grande vitesse mais que pour cela il faudra que des compromis soient faits comme cela a déjà été dit.

Selon lui, Nevers est gagnante dans tous les cas de figure, malgré les temps de parcours qui varient entre 25 et 55mn.

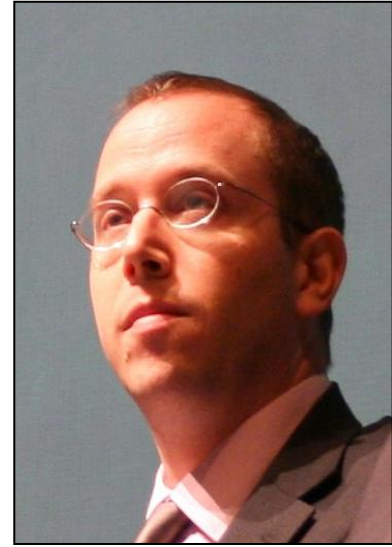
Il réaffirme que la promotion du 360 km/h est un idéal qu'il faut atteindre pour préparer le débat public même si le socle de réflexion est basé sur la réalité connue du 320 km/h.

Ensuite, il confirme que le calendrier tendu et le débat public doivent avoir lieu avant les prochaines échéances électorales nationales, selon la volonté du Préfet coordonnateur qui a demandé à RFF de respecter le délai du dossier de saisine pour la date du 15 Janvier impérativement afin de lancer le débat public à l'automne 2011.

Puis, il retrace les quatre grandes étapes d'un grand projet, afin de recentrer les débats sur les questions de financement.

La première étape étant les études préalables au débat public, qui sont en train de se clôturer. Puis le débat public, une décision en 2012, ensuite l'enquête publique, et enfin les travaux d'infrastructure.

Il rappelle l'objectif du Préfet de ne prendre aucun retard sur le calendrier du débat public et de tout faire pour l'amener à sa réalisation à temps, ce qui le conduit à se concentrer sur la recherche de financement pour le débat public, les Conseils Régionaux ayant refusé d'y participer.



Enfin, il remercie le Président Rémy POINTEREAU qui grâce à la pertinence de ce 4<sup>ème</sup> scénario, et grâce à la recherche de compromis et de l'union sacrée constituée autour du projet, union sacrée qu'il prône, peut voir avec vous tous aboutir à temps ce projet de ligne à grande vitesse.

La Table Ronde se clôture par le rappel de l'adresse du site internet [www.tvgca.com](http://www.tvgca.com) de l'association et l'invitation à rejoindre le buffet offert par la Communauté d'agglomération de Nevers.



Photo Copyright Patrick LERIJET, Photographe Magazine Nevers, ça me botte !