

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion de proximité

Mâcon, le 8 novembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Bruno de TRÉMIOLLES,
- Claude LEROY
- Olivier KLEIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :

Nous allons commencer cette rencontre. Bonsoir à tous. Il est une tradition dans nos débats publics que le maire de la ville qui nous reçoit prononce quelques mots. Madame l'adjointe au maire, voulez-vous dire quelques mots d'accueil ?

Christine ROBIN, 1^{ère} adjointe à la Ville de Mâcon : Merci beaucoup. Simplement, mes mots seront pour excuser l'absence du sénateur maire qui est malheureusement retenu au Sénat avec ses fonctions de vice-président aujourd'hui. Il m'a chargée de vous souhaiter la bienvenue, notamment pour ce débat qui est éminemment important pour l'avenir de nos territoires. Bienvenue à tous et que ces débats soient empreints de sérénité. Merci beaucoup.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Avant de rentrer dans le vif du sujet de ce dossier, je pense qu'il est bon de rappeler ce qu'est un débat public, parce que tout le monde ne le sait pas forcément.

Le débat public est une procédure de consultation de débat, un processus où l'on donne la parole au public pour qu'il questionne un maître d'ouvrage sur son projet, pour qu'il donne son avis sur un projet. Tout ceci se trouve dans le Code de l'environnement. Ce sont des lois successives qui ont été prises et qui ont régulé, défini, formaté les règles du débat public. La Commission nationale du débat public, qui est chargée de mettre en œuvre ces débats publics, a été créée en 1995 par une loi dite loi Barnier sur la protection de l'environnement, donc, la Commission nationale a maintenant quelques années d'expérience.

Pourquoi ce débat public sur le projet POCL ?

L'objectif du débat public est d'informer le public et de prendre son avis sur un projet. C'est une procédure qui se situe en amont des décisions finales sur un projet. En amont, cela veut dire que nous sommes dans une période de la vie du projet où il est parfaitement amendable. La première question mise en débat est celle de l'opportunité du projet. Ce projet est-il opportun ? Il faut ensuite débattre des caractéristiques du projet. Dans le projet POCL, par exemple, ce sont les scénarios de tracés ; les objectifs du projet, quelles sont les dessertes qu'il veut promouvoir, le type d'horaires. Tout ceci fait partie du débat public. Un débat sur ce projet, quand nous regardons le Code de l'environnement et les règles qui définissent quand il faut faire un débat public, le projet POCL dépasse, surpasse tous les seuils fixés par la loi et qui obligent à organiser un débat public, qu'il s'agisse de son impact sur l'environnement, de son impact sur l'aménagement du territoire, de son coût. Tous les critères habituellement observés pour définir s'il y a lieu ou pas de faire un débat public sont, dans le cas présent, tout à fait atteints ou largement dépassés.

Les principes du débat public

Je rappelle ici quelques raisons qui ont conduit à décider de l'organisation de ce débat public en mars de cette année.

Le débat public est ouvert à tous par définition.

C'est un débat qui se veut transparent, en ce sens que les maîtres d'ouvrage mettent tout sur la table, il n'y a rien de caché, tous les dossiers sont accessibles sur le site de la Commission. Toutes les données sont à la disposition du public.

Il y a un principe d'équivalence, c'est-à-dire que, dans un débat public, toutes les interventions ont le même poids, quel que soit le statut de chacun, dans la réunion ou sur le site, quand on va poser sa question ou donner son avis sur le site.

Un principe est celui d'argumentation qui voudrait que, quand on intervient pour donner un avis, on l'argumente. Il ne s'agit pas simplement de dire « je suis pour » ou « je suis contre », c'est pourquoi je suis pour et pourquoi je suis contre. Nous essayons donc quand même atteindre le respect de cet objectif, mais ce n'est pas toujours facile.

Le rôle de la Commission

Qui anime le débat ? La Commission nationale décide chaque année d'une quinzaine de débats publics. Elle confie l'animation et la préparation des débats publics à une Commission particulière qui est mise en place à cette occasion. J'ai l'honneur d'avoir été nommé pour présider cette Commission sur le débat POCL.

Sont membres de cette Commission :

- Olivier Klein
- Claude Leroy
- Arlette Dubois-Besnard
- Bruno de Trémiolles

et deux personnes qui ne sont pas là ce soir.

Cette équipe prépare depuis le mois de mars l'organisation de ce débat, qui a débuté début octobre. Son rôle est de préparer et animer. Un point important, nous aurons un compte rendu à faire de ce débat public, qui se vaudra, je l'espère en tout cas, une image fidèle de ce

qu'auront été les échanges au cours du débat. Ce compte rendu a de l'importance, puisque c'est sur lui ensuite que le maître s'appuiera pour prendre sa décision finale. Nous reviendrons sur le calendrier tout à l'heure.

Le maître d'ouvrage est représenté par :

- Thomas Allary, Directeur du Projet POCL
- Sylvain Caillot, Chargé d'Études à RFF.

Ce maître d'ouvrage non seulement prépare le dossier soumis au débat, mais aussi répond aux questions dans les réunions publiques et surtout, il aura à prendre une décision à la fin du débat.

L'information du public

Le débat public, ce sont d'abord les réunions publiques, j'insiste là-dessus. C'est quand même le moment de la rencontre entre le public et le maître d'ouvrage, mais nous avons un site Web qui permet parfaitement de participer, de poser des questions, de déposer des avis, de recevoir des réponses, bien sûr. Ce site Web est fondamental pour le déroulement du débat public.

Un autre point sur lequel je voudrais insister concerne les cahiers d'acteurs, qui s'adressent aux personnes morales, vous en avez quelques exemplaires à l'entrée. Les cahiers d'acteurs sont à la disposition des collectivités locales, des départements, des associations, des Chambres de commerce, pour qu'ils expriment de manière écrite et très pérenne leur point de vue sur le projet et qu'ils figurent au bilan du débat public.

Les collectivités territoriales et la presse ont un rôle important dans la diffusion de l'information concernant les débats publics. C'est une occasion, au passage, pour les remercier de leurs efforts dans ce domaine.

Comment participer à un débat public ?

La participation au débat, ce sont d'abord les réunions publiques. C'est quand même la meilleure façon de confronter le public au maître d'ouvrage, en face-à-face. C'est le site de la Commission, c'est le cahier d'acteurs, je l'ai dit.

Trois types de réunions publiques :

Des réunions de proximité, comme celle de ce soir : nous présentons l'ensemble du projet et nous faisons un zoom sur la région, le territoire où nous nous trouvons ;

Des réunions thématiques, au cours desquelles sera abordé de manière plus approfondie un thème donné : la LGV et l'environnement à Bourges et à Gien, la LGV et son financement, l'économie du projet et son financement, à Orléans, et ainsi de suite. Huit réunions thématiques seront organisées ;

Des auditions publiques : ce sont des réunions publiques, au cours desquelles on auditionne des acteurs d'un domaine ou d'un secteur donné. Typiquement, la ligne POCL n'est pas une ligne dédiée au fret, mais nous savons très bien que le fret est une question sur laquelle certains reviennent régulièrement. Donc, nous avons prévu une audition publique sur le fret à Lyon, permettant à tous les acteurs de ce secteur d'activité de donner leur point de vue sur le projet POCL. Puis, nous avons fait une audition publique dans la Creuse. Nous essayons de

veiller, dans ces débats publics, dans leur organisation, à une cohérence entre le territoire du projet et le territoire du débat. La Creuse n'est pas dans le territoire du projet, mais nous savons bien qu'elle est très proche et qu'il y a beaucoup d'attentes dans ce département à l'égard du projet POCL, d'où la décision de faire une audition publique à Guéret la semaine dernière.

En tout, 27 réunions, dont celle-ci. Dans un instant, Sylvain Caillot présentera le projet, puis nous passerons au débat.

Règles du débat public

Quand vous souhaitez intervenir, pensez à attendre qu'on vous passe le micro, donnez votre nom, parce que je signale que ces réunions donnent lieu à des comptes-rendus, qui sont tous en ligne, à un verbatim de la réunion et, pour que le verbatim soit juste et fidèle, il vaut mieux avoir le nom des personnes qui interviennent et leur fonction, éventuellement.

Quand nous vous passons le micro, c'est trois minutes. Nous sommes assez vigilants là-dessus, parce que sinon il y a peu de gens qui parlent. Nous savons bien qu'il y a parfois des bavards qui occuperaient toute la réunion.

Après le débat, nous ferons un compte rendu. Le président de la Commission nationale en tirera un bilan, tout cela au plus tard fin mars, puisque le débat public s'arrête fin janvier et que nous avons deux mois pour faire ces comptes rendus et bilan. Puis, RFF aura trois mois pour prendre sa décision : je poursuis le projet ou pas, je le poursuis comment, etc.

Je précise que la réunion est filmée, que le film sera en ligne sur le site de la Commission et, au nom du droit à l'image, s'il y a des personnes qui ne souhaitent pas être filmées, elles se signalent auprès d'une hôtesse, les hôtesse qui sont là pour passer les micros tout à l'heure, quand nous passerons à la phase débat et questions.

Sur cette présentation, y a-t-il des interrogations, des doutes ? Non ? Très bien. Monsieur Caillot, à vous le micro.

Sylvain CAILLOT, chargé d'études à RFF : Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour vous présenter notre dossier et introduire les échanges de ce soir. D'abord, une présentation générale du projet, vous expliquer d'où il vient, comment il est constitué, quels bénéfices nous pouvons attendre, puis donner un aperçu sur comment l'évaluer. Ensuite, un zoom sur les enjeux particuliers pour Mâcon.

Pourquoi ce projet ?

Il est important de comprendre que le projet répond à deux enjeux :

Le premier enjeu : desservir les territoires du Centre de la France. Nous voyons ici sur la carte le réseau des trains à grande vitesse qui s'est développé autour de Paris. Nous voyons en rouge les lignes qu'il est prévu d'engager d'ici 2020 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, et nous voyons qu'il y a au Centre une grande zone qui ne serait pas desservie, en particulier Orléans et Clermont-Ferrand, les deux capitales régionales.

Le deuxième enjeu : la ligne actuelle Paris-Lyon à grande vitesse est devenue l'épine dorsale du réseau à grande vitesse. Elle connaît une fréquentation très importante, déjà de l'ordre de 40 millions de voyageurs par an, et cette fréquentation va continuer à augmenter dans les années qui viennent. D'ici 2035, nous escomptons avoir de l'ordre de 67 millions de

voyageurs par an. En soi, ce n'est pas un problème, mais cela pose des problèmes d'exploitation. Nous voyons déjà aujourd'hui que cette forte fréquentation peut se traduire avec des fragilités en termes de régularité. Nous avons une régularité de l'ordre de 80 % sur la LGV Paris-Lyon quand nous avons, sur Paris-Strasbourg, de l'ordre de 90 %. Donc, deuxième enjeu : désaturer la ligne Paris-Lyon actuelle.

L'idée du projet est de répondre à ces deux enjeux dans un même projet est de faire d'une pierre deux coups. C'est ce qui a justifié l'inscription de ce projet dans le Grenelle de l'environnement. Le ministre des transports a demandé à RFF d'engager des études dans ce sens et il a précisé les quatre grands objectifs attendus de ce projet.

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, en gros une liste de 13 villes à desservir ;
- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon. Ceci s'est traduit dans nos études par atteindre un temps de parcours Paris-Lyon au moins équivalent à la ligne existante, soit 1h55.

RFF a engagé les études sur cette base et, en parallèle, a engagé la concertation avec les acteurs du territoire. De cette concertation sont apparues des attentes complémentaires auxquelles il faut s'efforcer de répondre dans le cadre du projet :

- L'amélioration de la relation Clermont-Lyon et, d'une manière plus générale, l'amélioration des relations transversales Est-Ouest ;
- La connexion aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

Quel projet est proposé au débat ?

Nous avons élaboré quatre scénarios qui sont proposés au débat public. Ces quatre scénarios présentent des hypothèses communes concernant les accès en Île-de-France et sur Lyon.

Trois des scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, présentent deux variantes pour accéder à Lyon, l'une par Roanne, l'autre par Mâcon. Nous voyons ici que, dans la variante Mâcon, nous allons bien jusqu'à Lyon, c'est-à-dire que nous doublons la ligne de Mâcon jusqu'à Lyon. Quelle que soit la variante, nous nous connectons au Nord de l'agglomération lyonnaise, à un endroit qui s'appelle la bifurcation de Montanet. En soi, le nom n'a pas forcément d'incidence. Ce qui compte est que c'est l'endroit où, aujourd'hui, la ligne Paris-Lyon se dédouble. Une partie va vers Lyon centre, pour desservir Lyon Part-Dieu, puis Lyon Perrache éventuellement, et une autre partie va vers Saint-Exupéry et peut continuer à grande vitesse vers les Alpes ou vers la Méditerranée.

Trois options sont proposées :

- une gare TGV à Orly ;
- la desserte de Saint-Étienne via Roanne ;

- un raccordement direct vers Lyon-Perrache.

Pour passer dans le détail des scénarios :

Le premier scénario est le scénario Ouest-Sud : pour vous aider à lire ce schéma, le grand trait épais, c'est là où il y aurait une ligne nouvelle à grande vitesse. Les petits traits plus fins, ce sont les endroits où le TGV peut circuler. C'est le même train, mais il circule à la vitesse d'une ligne existante, puisqu'il fait un parcours sur la ligne existante, ce qui lui permet de desservir les gares existantes en centre-ville. Nous voyons dans ce scénario que le parcours serait, en partant de l'Île-de-France, un parcours vers Orléans, ensuite une traversée de la Sologne pour un passage ensuite entre Vierzon et Bourges, la ligne irait le plus au Sud possible, en se rapprochant de Montluçon, puis passerait entre Moulins et Vichy et ensuite rejoindrait Lyon en passant au Nord de Roanne.

Dans ce scénario, nous pouvons envisager trois hypothèses de gare nouvelle. Nous avons un principe de favoriser autant que possible la desserte des villes existantes mais, en fonction de la configuration et des services que nous allons apporter, nous pouvons envisager des gares nouvelles. Ce sont les points verts qui apparaissent sur le schéma, donc, dans ce scénario, à Bourges, entre Moulins et Vichy et à Roanne.

Pour le scénario Ouest, nous avons à peu près les mêmes principes qui se retrouvent, avec un itinéraire assez comparable dans la partie Nord, en partant de Paris, un passage par Orléans, une traversée de la Sologne, un passage par Bourges. Ensuite, nous obliquons plus directement vers l'Est en passant au Sud de Nevers. Là, nous trouvons les deux variantes pour rejoindre Lyon, soit par Mâcon, soit par Roanne. Je précise bien que dans ce scénario, quand nous proposons un scénario avec les deux variantes, une seule des deux variantes est à retenir. Nous ne ferons pas les deux dans un même scénario. À l'intérieur du scénario, il faut choisir soit par Mâcon, soit par Roanne.

Le troisième scénario est légèrement différent sur la partie Nord et centrale. Il prend le parti d'éviter la traversée de la Sologne et s'inscrit un peu plus à l'Est, en évitant la forêt d'Orléans et la Sologne. Cependant, les villes d'Orléans et de Bourges sont connectées de la même manière au réseau à grande vitesse, puisqu'on prévoit des branches qui vont porter le raccordement et donc la transition entre grande vitesse et réseau existant, au plus près d'Orléans et au plus près de Bourges.

Ensuite, nous retrouvons dans la partie Sud un passage au Sud de Nevers, puis les deux variantes, comme tout à l'heure, pour rejoindre Lyon, soit par Mâcon, soit par Roanne.

Le quatrième scénario, par l'Est, est à peu près construit sur le même principe que le précédent, mais c'est aussi avec un principe encore un peu plus à l'Est, d'où son nom, qui permet de longer la vallée de la Loire sur sa rive droite le plus longtemps possible et d'éviter un franchissement de l'Allier. Après Nevers, nous retrouvons de la même manière les deux variantes pour accéder à Lyon, soit par Mâcon, soit par Roanne.

Les bénéfices que peut apporter ce projet

Nous retrouvons l'idée des deux grands enjeux auxquels il faut répondre, les deux piliers du projet : l'aménagement du territoire et les gains de temps et relations nouvelles pour les territoires. Pour Paris Clermont-Ferrand, nous attendons bien, dans les quatre scénarios, un Paris Clermont-Ferrand en moins de 2 heures.

De la même manière, Clermont-Lyon est accessible, avec la variante Roanne, dans tous les scénarios, avec un gain de temps de 50 minutes. Dans tous les scénarios, accès aux aéroports de Roissy et Saint-Exupéry et amélioration des relations Est-Ouest.

Pour ce qui concerne l'itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, nous réalisons bien, dans tous les scénarios, quelle que soit la variante, un itinéraire complet de Paris jusqu'à Lyon. Donc, nous permettons à des trains qui aujourd'hui circulent sur la LGV Paris-Lyon existante d'être transférés sur la ligne nouvelle, ce qui permet d'alléger la fréquentation de cette ligne à terme et donc d'assurer un gain de régularité, y compris pour ceux qui vont rester sur la ligne Paris-Lyon existante.

Par contre, pour les scénarios Médian et Est, il y a une différence, avec un gain de 10 minutes. 10 minutes, ce n'est pas forcément très significatif pour les gens qui font un itinéraire Paris-Lyon. Par contre, pour tous ceux qui vont au-delà, nous nous retrouvons dans une plage de 2 à 3 heures et là, le TGV est en compétition avec l'avion. Nous savons par expérience que, dans cette gamme, toute minute gagnée a un effet sur le comportement des voyageurs et peut inciter à un report de l'avion vers le train, avec un bénéfice en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

Pour terminer, quelques éléments pour évaluer le projet :

Ce sont des éléments issus de nos études. Le débat public, ce ne sont pas que des éclairages techniques, ce sont aussi vos avis et vos arguments, que nous allons entendre et qui nous permettront, à la fin du débat, de prendre une décision.

- Le risque d'impact sur l'environnement

Vous voyez ici la zone sur laquelle a porté le diagnostic environnemental. En essayant de se repérer, Paris au Nord avec le Sud de l'Île-de-France, Orléans et la région Centre, Dijon et la région Bourgogne à l'Ouest, le Nord de la région Auvergne et le Nord-Ouest de la région Rhône-Alpes. A l'intérieur de ces territoires, nous avons identifié les enjeux en termes de milieu humain. Là, nous voyons apparaître les zones urbaines denses, mais il y a aussi l'enjeu sur le milieu agricole, l'enjeu sur le patrimoine culturel et historique. Nous voyons apparaître ensuite les grands cours d'eau, qui sont un élément du diagnostic sur le milieu physique, mais il y a bien sûr le relief, la ressource en eau, les enjeux d'inondations. Ensuite, sur la biodiversité, vous voyez ici apparaître les grandes zones de milieux naturels, avec des habitats à préserver.

Nous voyons par exemple, au Sud de l'Île-de-France, la forêt de Fontainebleau qui apparaît d'une manière un peu plus foncée. La grande tache violette en région Centre est la Sologne, la plus grande zone Natura 2000 d'Europe. Plus près de nous, il y a le Sud du Morvan. Encore plus près, le Clunisois, les monts du Mâconnais et la Dombe entre Mâcon et Lyon.

Evidemment, nous ne pouvons pas envisager d'inscrire une ligne en évitant toutes les zones. Il y aura forcément des risques de croiser ces zones. C'est ce que nous avons apprécié en fonction des scénarios. C'est ce qui apparaît dans l'analyse des experts environnementalistes qui évalue le risque d'impact. Nous n'avons pas encore de tracés, donc nous n'avons pas encore le niveau de finesse d'une étude qui permet d'estimer l'impact. Par contre, nous estimons le risque d'impact.

Nous voyons ici, par exemple, que pour le milieu humain, les scénarios Ouest et Ouest-Sud présentent un enjeu plus fort. Cela s'explique par le fait que l'on passe assez proche de l'agglomération d'Orléans et, du coup, il peut y avoir un effet sur le bâti périurbain de cette

agglomération et également, à cet endroit-là, nous traversons la Loire dans un site classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Nous voyons également, dans ce tableau, que pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest, nous avons un risque d'impact sur le milieu naturel plus fort. Cela s'explique en particulier par la traversée de la Sologne, zone Natura 2000 dont l'importance est reconnue au niveau européen. Dans ces scénarios, il faut envisager l'implantation de 70 km de ligne nouvelle à l'intérieur de ces milieux.

- L'aménagement du territoire

Une ligne à grande vitesse n'apporte pas de développement économique d'une manière automatique, ni même de développement démographique. Elle apporte des gains d'accessibilité. Ce sont ces gains d'accessibilité qui peuvent offrir un potentiel de développement à exploiter par le tissu de chaque ville. C'est une appréciation un peu qualitative et relative de ce que pourraient être les apports du projet. Globalement, c'est assez vert.

Dans le cas de Mâcon, c'est un peu particulier puisque, Mâcon étant déjà desservie par une ligne à grande vitesse, en particulier vers Paris et vers Lyon, le gain relatif est beaucoup plus faible que pour les autres villes du territoire.

- L'analyse socioéconomique

L'analyse socioéconomique est un exercice qui consiste à identifier tous les avantages du projet, y compris les avantages non économiques, les avantages pour la collectivité. Par exemple, cela peut être une réduction de la pollution, une amélioration de la sécurité. Il s'agit donc de sommer tous ces avantages. Nous les transformons en une valeur qui est l'euro, mais vous voyez que des éléments n'étaient pas économiques et nous aurions pu compter avec autre chose, des allumettes par exemple. Nous comptons aussi toute la partie désavantages, nous faisons la somme des deux et nous regardons le bilan.

Pour faire cet exercice, nous avons besoin de données d'entrée. Il y a des données qui sont externes au projet, par exemple le coût du pétrole, l'évolution de la démographie, la croissance économique. Et il y a des éléments qui sont spécifiques, propres aux projets. Parmi ces éléments, il y a évidemment le niveau d'investissement. Nous voyons là, entre les différents scénarios, que nous sommes entre 12,2 et 14 milliards d'euros.

Le deuxième élément indicateur, qui rentre aussi dans le calcul, est le gain des voyageurs, c'est-à-dire les voyageurs nouveaux qui soit n'auraient pas fait de déplacements, soit auraient assuré un déplacement avec un autre mode, la voiture ou l'avion, et qui, du fait de l'existence du projet et donc du nouveau service, choisissent de prendre le train. Donc, nous sommes entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs par an.

Ensuite, nous faisons l'exercice des sommes, avec tous les éléments.

Le premier enseignement important est de constater que tous les scénarios ont un résultat positif. Globalement, ils apportent de la valeur à la collectivité.

Par contre, deuxième enseignement, nous voyons qu'il existe un écart de 1 à 10 en fonction des scénarios. L'indicateur de taux de rentabilité interne, qui traduit à peu près la même chose mais sous forme de pourcentage, il faut le comparer à une valeur de 3,6 %, qui est une valeur tutélaire fixée par l'État. Nous retrouvons à peu près la même logique : tous sont au-dessus du seuil, donc tous sont positifs et apportent de la valeur, mais d'une manière contrastée.

- Le financement

Un dernier mot sur la partie générale pour parler du financement. Nous ne sommes pas, bien entendu, au niveau du tour de table, nous ne sommes pas encore en train de dire qui va payer quoi. Pourtant, c'est un sujet important, pour dire qu'il n'y a que deux sources de financement : les voyageurs et les contribuables. RFF apporte l'élément investissement du point de vue du secteur ferroviaire mais, quand RFF a été créé, l'État lui a fixé une sorte de règle d'or qui est stipulée dans son article 4, qui dit que RFF ne peut pas s'endetter pour un projet plus que ce qu'il peut espérer comme recettes à l'avenir. De quoi viennent ces recettes ? Elles viennent des transporteurs comme la SNCF, qui affrète des trains. Chaque fois qu'un train passe sur une ligne, il paye et cet argent vient des voyageurs. Ce sont donc les voyageurs nouveaux qui sont à la source de la contribution de RFF.

Malheureusement, cela ne suffit pas. Il faut compléter et le complément peut être apporté par les collectivités locales. Nous venons de voir qu'il y a un bilan socio-économique positif, donc la subvention est justifiée par la part non monétaire des bénéficiaires. La source peut donc être l'État, les collectivités locales et éventuellement l'Europe, et l'argent vient des impôts, donc des contribuables.

Nous allons passer au zoom sur Mâcon pour vous expliquer comment cela fonctionne. Voyons un train, vous voyez peut-être la ligne en vert, c'est le projet POCL envisagé dans une variante Mâcon, les lignes en bleu sont le réseau existant, en violet, c'est la ligne à grande vitesse existante. Nous imaginons un train qui vient de Nevers, vous le voyez peut-être apparaître en bleu. Il utilise un raccordement, une sorte d'échangeur entre la ligne POCL et la ligne Paris-Lyon existante, au Nord de Mâcon, qui permet à un train à grande vitesse de passer d'une ligne à l'autre. Ensuite, le train s'arrête dans la gare de Mâcon-Loché actuelle. Il peut ensuite poursuivre vers Genève, avec le réseau tel qu'il est aujourd'hui, ou vers Lyon et Marseille, en utilisant la ligne à grande vitesse actuelle.

Par contre, les trains qui ne s'arrêtent pas à Mâcon, qui poursuivent vers Lyon et Marseille et qui étaient sur la LGV POCL, poursuivent sur le trait en vert. Ils passent au Sud de Mâcon, ils continuent et nous avons bien doublé la ligne à grande vitesse, donc nous avons deux voies supplémentaires jusqu'à Lyon.

Dans le cas de la variante par Roanne, nous nous retrouvons exactement dans la situation d'aujourd'hui. Les mêmes services peuvent être rendus de la même manière, un train qui vient du Nord peut s'arrêter à Mâcon-Loché, puis ensuite aller vers Genève ou poursuivre vers Lyon et contourner Lyon, ou contourner Lyon vers Marseille.

Une petite illustration en termes de temps de parcours. Ce sont des temps de parcours théoriques sans arrêt. Nous voyons que, pour la liaison avec Paris, les temps sont relativement comparables avec un petit gain potentiel dans le cas des scénarios Médian et Est. Pour les autres destinations, vers Roissy, Lille, Tours, Nantes, je vous laisse regarder, nous pourrions y revenir si vous avez des questions sur ce sujet.

En ce qui concerne la desserte, nous avons donc une desserte entre Mâcon et Paris comparable à l'existante. Cela vient du fait que, comme nous n'avons pas un gain de temps de parcours, nous n'attirons pas plus de voyageurs, donc il n'y a pas de raison d'augmenter la fréquence. Par contre, il peut y avoir des évolutions au niveau des liaisons vers Lyon, Marseille et vers Lille. Nous pourrions aussi y revenir si vous le souhaitez.

Un dernier mot sur l'environnement. Vous voyez ici une illustration qui présente les deux variantes, soit par Mâcon, soit par Roanne, donc les options de passage, c'est-à-dire la bande dans laquelle à l'avenir, si nous poursuivons le projet, nous chercherons à inscrire un tracé.

Dans la variante par Mâcon, il y a des enjeux assez forts, d'abord au niveau du franchissement de la vallée de la Loire, qui est plus difficile dans cette variante, la traversée du Clunisois, la traversée du Mâconnais et du Val Lamartinien, le franchissement de la Saône et, ensuite, dans la partie entre Mâcon et Lyon, la traversée de la Dombes pour rejoindre Lyon.

La variante par Roanne traverse un secteur où le relief est plus fort, ce qui explique la différence de coût de l'ordre de 600 millions d'euros entre les deux variantes. Par contre, nous pouvons le voir sur cette carte, les milieux traversés présentent des risques d'impact sur l'environnement moins forts. Le franchissement de la Loire se situe à un endroit qui est moins fort en enjeux. Ensuite, il reste des enjeux pour l'approche de Lyon, toujours le franchissement des coteaux du Lyonnais et le franchissement de la Saône en arrivant sur Lyon.

Voilà, j'en ai fini et nous allons pouvoir passer aux échanges. Merci de votre attention.

Michel GAILLARD : Merci pour votre présentation. C'est Olivier Klein qui va animer cette soirée.

Olivier KLEIN : Merci, bonsoir. Comme l'expliquait Michel Gaillard tout à l'heure, c'est le moment des questions ou des exposés de position et d'arguments. La règle est effectivement que les interventions ne durent pas plus de trois minutes, de manière à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Qui veut commencer ? Madame, puis, ensuite, Monsieur.

Claudine CONTASSOT, Union départementale CGT de Saône-et-Loire : J'aimerais que nous revenions sur l'opportunité de ce projet. Avant de parler de nouvelles infrastructures, n'y a-t-il pas d'abord à rénover et à moderniser l'existant, tant il y a de besoins, voire de rouvrir des lignes qui ont été récemment fermées ? C'est le quotidien de milliers d'usagers qui est concerné.

Nous avons besoin d'un maillage fort du réseau afin d'irriguer tous les territoires, dans le cadre d'un véritable service public accessible à tous. Cela pose aussi la question du fret et de son avenir si les lignes sont fermées, l'avenir du développement industriel de tous les territoires au moins dans la région concernée.

Olivier KLEIN : Merci. Sur la question du fret, je vous rappelle que le 13 décembre aura lieu une audition sur ce thème spécifique, qui ne concerne pas directement le projet, mais qui est souvent abordé, la preuve, à Lyon, le 13 décembre.

Thierry GROSJEAN, président de la CAPEN 71 : Merci, bonsoir. La CAPEN 71 est une fédération de 24 associations en Saône-et-Loire.

L'implication des citoyens dans la définition des projets d'aménagement du territoire, bien que reconnu par la charte constitutionnelle française de l'environnement, par la convention d'ARUS et inscrite dans la loi Grenelle, est encore loin d'être une réalité malgré les apparences, aujourd'hui notamment.

Pour le projet de la LGV POCL, comme nous l'avons déjà constaté dans d'autres débats publics gérés par la CNDP, le déficit démographique subsiste et des lois n'ont pas été

respectées. Or nous n'avons pas les moyens de passer notre temps devant les tribunaux, pas plus que nous ne l'avons pour monter et pouvoir proposer des projets alternatifs suffisamment en amont, ce qui devrait être le rôle de la CNDP.

En effet, c'est encore une caste qui décide de l'opportunité du bien-fondé de l'intérêt public d'un projet, parce qu'elle dispose du pouvoir de l'imposer par ses moyens de propagande. Or l'ensemble des lois existantes prévoit bien de replacer la société civile au centre des processus d'évaluation. C'est bien théoriquement l'évaluation citoyenne qui devrait nourrir la décision publique et non l'inverse.

Pour le moment, nous constatons la tendance persistante d'élus et de technostructures à justifier leur projet en dissimulant ou minimisant les risques, tout en gonflant les avantages parfois imaginaires, en empêchant ou en ne permettant pas que soient sérieusement étudiées des alternatives de mobilité. Les enjeux et impacts à la louche, environnementaux, ne sont pas soumis au débat, ils sont imposés.

Dans ces débats publics tronqués, il n'est pas tenu compte que ces technostructures sont commanditées par des groupes d'intérêts qui cherchent, avec des moyens considérables, à contrôler ou manipuler l'information, les études et leurs prétendus experts. Il n'y a, sur ces données, aucun contrôle démocratique possible. Nous doutons donc de la prétendue neutralité et objectivité de la CNDP.

Si l'expression du contrôle démocratique existait, la CNDP devrait répondre préalablement à quelques questions ou au moins les mettre au débat : qui a réellement intérêt à la réalisation du projet ? Qui portera le poids financier de sa réalisation ? Je rappelle le rapport Mariton, le Schéma national des infrastructures de transport, la position de la Commission nationale du développement durable. Pourquoi l'optimisation de l'existant n'est-elle pas présentée plus en amont ? Le rôle d'un service public n'est pas d'acheminer quelques privilégiés à vitesse maximale, mais d'offrir au plus grand nombre des citoyens une vitesse optimale dans un service ferroviaire rénové. L'ensemble des associations environnementales concernées par les trajets, des associations d'usagers, contestent donc, d'abord, l'opportunité du projet, des investissements inutiles voire délirants et Grenello-incompatibles. Nous sommes signataires de la charte d'Hendaye au niveau européen. Donc, nous proposons, nous, d'arrêter les frais et tout de suite.

Olivier KLEIN : Merci de cette prise de position. Michel Gaillard va vous répondre.

Michel GAILLARD : La Commission nationale du débat public, donc son bras d'intervention, en quelque sorte, la Commission particulière étant un peu mise en cause, je voudrais d'abord rappeler, cher Monsieur, et je ne serai pas partisan, moi, dans mon propos, puisque je suis neutre, la Commission nationale du débat public, quoi que vous en pensiez, est une institution qui est une autorité administrative indépendante, où sont représentés tous les intervenants de la société, que ce soit le représentant des syndicats, des entreprises, de la Cour des Comptes, de la Cour de Cassation, les élus, bien sûr. Cette Commission nationale est parfaitement neutre et votre propos est totalement infondé.

Ensuite, je voudrais dire que mon propos initial a été de dire que l'opportunité du projet était la première question. Comment faut-il l'exprimer ? J'ai posé la question. Donc, elle est posée et le public est réuni, et contrairement à ce que vous dites, c'est un débat parfaitement démocratique, ouvert à tous, l'information est large, dans la presse, etc. Donc, ne venez pas dire que c'est en catimini que se déroulent les débats publics. Ils sont ouverts à tous. Il y avait plus de 1000 personnes à Roanne récemment. Je crois que j'ai aperçu Madame le maire de Roanne tout à l'heure. Beaucoup de participation dans ce débat public. Donc, pourquoi dites-

vous que le public n'est pas associé, informé ? C'est un parti pris. Et la Commission nationale, je le répète, est parfaitement neutre et indépendante. Voilà.

Olivier KLEIN : Merci. Nous allons prendre deux autres interventions, puis nous laisserons peut-être RFF réagir sur les interventions, et celle de Monsieur aussi, qui concernaient le projet.

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la CCI du Roannais : Je vais essayer d'être bref. Merci à tous, merci de nous recevoir aujourd'hui et pardon pour mon retard, d'autres personnes de Roanne sont là aussi.

J'interviens en tant que président de la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Roanne et en tant que premier vice-président de l'association consulaire en faveur de la LGV POCL. Cette association regroupe 10 Chambres de commerce et d'industrie régionales et territoriales d'Auvergne et de Rhône-Alpes. Elle représente 143 000 entreprises qui assurent 1,6 million d'emplois au sein de territoires qui accueillent 3,6 millions d'habitants.

Pour que la nouvelle LGV voit le jour, nous devons impérativement, me semble-t-il, nous unir autour d'un projet qui satisfasse quelques conditions. La première condition sera de respecter au maximum l'environnement. La deuxième condition sera de répondre aux besoins d'aménagement du territoire. Je dirais que cela supporte trois sous-questions. L'infrastructure devra impérativement améliorer la liaison de Clermont-Ferrand avec Lyon autant qu'avec Paris, en visant un temps cible de 1 h 15, 1 h 20. Une telle liaison n'est possible qu'avec les variantes Sud des différents scénarios. Je regrette de dire à Mâcon que les variantes par Mâcon doivent être totalement exclues. Je savais que je ne ferai pas plaisir à tous, mais je suis bien obligé de parler franchement.

Le deuxième point est que cette liaison devra améliorer la liaison avec Paris et avec Lyon de toutes les villes moyennes à forte tradition industrielle qui peuplent la plaque urbaine comprise entre Clermont et Lyon et qui ont été jusqu'ici laissées à l'écart de la grande vitesse. Par conséquent, le scénario Est nous semble devoir être exclu.

Cette liaison devra relier les trois plateformes aéroportuaires de Roissy Charles De Gaulle, Orly et Lyon Saint-Exupéry, la nouvelle gare prévue à Orly permettant notamment la constitution d'un hub fer-fer et fer-air, ainsi qu'une connexion rapide avec les pôles économiques et scientifiques du Sud francilien. Mais, par-dessus tout, je crois qu'il est très important de constater ou d'admettre, si nous voulons bien nous donner la peine d'analyser, que cette infrastructure devra arriver à un équilibre financier. Si elle n'est pas faisable, elle ne se fera pas.

Pour le constructeur RFF, cela veut dire que l'investissement en kilomètres soit optimisé. Cela veut dire que la demande de sillons soit suffisante pour couvrir ces péages. Pour les opérateurs SNCF, Veolia et les autres, dans le temps, nous verrons qui c'est, qu'ils arrivent à faire prendre la nouvelle ligne à un maximum de voyageurs, de Paris vers la région lyonnaise et, au-delà, vers le Sud, en leur proposant des temps de parcours significativement inférieurs à ceux de la ligne actuelle, pour attirer le maximum de passagers.

A notre avis, il faut pour cela que l'aménagement de la partie centrale de la ligne en voies sur dalles permette une circulation à 360 km/h, en confortant ainsi le report de trafic et l'économie de tout le projet, pour les collectivités territoriales, régions, Conseils généraux, agglomérations concernées et qu'ils voient l'intérêt de contribuer aux 25 % de l'investissement qui leur sont demandés, en offrant à leurs populations et à leurs entreprises

des temps de parcours significativement meilleurs qu'aujourd'hui en direction de Paris et de Lyon et, pour l'État, qu'il ait le moins possible à mettre derrière.

En résumé, la nouvelle infrastructure constituera la colonne vertébrale du système ferroviaire à grande vitesse français. Si nous voulons qu'elle serve l'aménagement du territoire, il faudra impérativement qu'elle rentabilise son exploitation. Pour réussir ce projet, je crois que nous devons absolument nous unir tous ensemble autour d'un scénario commun. Merci.

Olivier KLEIN : Merci.

André COLIN, CGT : Au comité régional CGT, je suis aussi membre du Conseil économique et social environnemental pour la Commission numéro 3. La seule difficulté que j'ai dans la présentation porte sur l'analyse socio-économique. RFF, vous êtes très forts parce que l'avantage pour les collectivités, si c'est de leur faire financer 98 millions d'euros, comme pour la LGV Rhin-Rhône à la région Bourgogne, cela pose des interrogations, sachant que la dernière partie, Genlis-Dijon notamment, n'est encore pas terminée, il reste une quinzaine de kilomètres environ. Qui va financer ? Allons-nous demander encore aux contribuables bourguignons de financer des LGV, des infrastructures, etc. ?

Pour la CGT, nous réaffirmons que les régions n'ont pas à financer les infrastructures de transport, ni dans des partenariats public-privé, ni par des levées d'impôts, et nous tenons à réaffirmer cette position.

Je voulais interroger aussi plus le technicien. Les projets, s'ils aboutissent, sont-ils en lien avec le CFAL ?

Olivier KLEIN : CFAL, le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ?

André COLIN, CGT : C'est bien cela.

Olivier KLEIN : Donc, RFF, plusieurs questions. Simplement, sur ces questions de financement, et cela n'empêche pas d'en parler aujourd'hui, nous aurons à nouveau une réunion thématique à Orléans le 24 novembre. Je sais que ce n'est pas forcément facile d'aller à Orléans pour suivre la réunion. Par contre, vous aurez très rapidement un compte rendu express en trois jours, ensuite un compte rendu beaucoup plus détaillé, et tout le matériau de cette réunion sera en ligne et vous pourrez en prendre connaissance.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF : Merci. Quelques mots déjà peut-être en réponse à toutes ces interventions sur le positionnement de RFF. Je voudrais bien rappeler que RFF dans un débat public, dans celui-ci en particulier, ne vient défendre aucun projet. RFF vient expliquer l'état des lieux des études qui ont pu être réalisées pour répondre à des enjeux qui ont été identifiés. Une commande a été passée, qui a été fixée par l'État, représentatif, et RFF réalise des études et vient les exposer. Il n'a rien à défendre, il a à écouter aujourd'hui la réaction du public sur cet état des lieux. Dans six mois, à l'horizon de fin juin, RFF aura une décision à prendre. Ce jour-là, effectivement, il la prendra et il l'assumera.

Aujourd'hui, nous sommes dans un exercice d'écoute et de partage sur un état des lieux. Nous n'avons aucun projet ficelé, aucun tracé technique à présenter, nous avons de très grands scénarios dont nous avons essayé d'identifier les intérêts et les inconvénients et que nous présentons au public. C'est donc tout l'exercice aujourd'hui d'entendre ces réactions du public sur ces projets.

J'ai entendu parler de plusieurs choses, en particulier de l'intérêt de moderniser de façon générale les lignes existantes, plutôt que de faire des LGV. Alors, deux points là-dessus, le premier plus général et le second plus particulier au projet.

Le premier point est que RFF a dans ses missions le fait de rénover le réseau existant. C'est aujourd'hui sa priorité numéro 1. C'est la priorité de l'entreprise que lui a assignée l'État. Il a une seconde mission qui est de développer le réseau par des lignes nouvelles, en particulier lignes à grande vitesse. La priorité aujourd'hui est de rénover le réseau existant. Un contrat a été passé avec l'État en 2008, qui prévoit un investissement de 13 milliards d'euros jusqu'à 2015 sur le réseau existant. C'est plus de 1000 km de lignes qui sont rénovées en ce moment chaque année, c'est le plus grand plan de rénovation du réseau qui ait jamais existé en France. En ce moment, RFF investit chaque année environ 3 milliards d'euros sur le réseau. Sur ces 3 milliards, ce sont 2 milliards pour la rénovation du réseau existant et 1 milliard pour le développement de nouvelles lignes. Donc, cette mission de modernisation et de rénovation du réseau est essentielle. Cela se concrétise vraiment par une mobilisation de moyens financiers très importants.

Le deuxième point, qui est propre au projet, est : pourquoi ne présente-t-on pas au débat des scénarios où nous moderniserions uniquement le réseau existant et où nous ne ferions pas de nouvelles lignes ? En fait, nous avons fait l'exercice et Sylvain Caillot vous le présentera en détail après. Nous avons fait l'exercice, nous aménageons Paris-Orléans, nous aménageons Paris-Clermont, nous doublons, même partiellement à certains endroits, la LGV existante Paris-Lyon. Nous verrons tout à l'heure, quand nous le regarderons en détail, que cela aboutit à des montants d'investissements relativement conséquents quand même, selon les scénarios que nous pouvons imaginer, entre 1,5 milliard, mais jusqu'à 7 milliards d'euros dans les plus ambitieux. Malgré ces 7 milliards d'euros investis, nous ne remplissons aucun des objectifs fixés par l'État. Nous ne faisons pas Paris-Clermont en 2 heures, nous ne faisons pas Paris-Lyon dans un temps équivalent au temps actuel, nous ne desservons pas suffisamment par grande vitesse les villes de Bourges, Orléans et les villes du grand Centre.

Donc, nous entendons les remarques qui ont été faites : les objectifs sont-ils les bons, l'opportunité du projet existe-t-elle ? Cela interroge effectivement les objectifs. Nous l'entendons, nous pourrions très bien le faire remonter à l'État en l'occurrence à la fin du débat, mais nous ne pouvons pas, nous, présenter un scénario qui ne répondrait pas aux objectifs du projet. C'est pour cela que les seuls scénarios qui permettent d'atteindre ces objectifs sont des scénarios à grande vitesse.

Ces scénarios alternatifs, scénarios d'aménagement du réseau existant, vous pouvez les retrouver intégralement dans nos études. J'entendais parler tout à l'heure d'éléments cachés par RFF ou d'enjeux minimisés. Nous n'avons rien de caché, nous n'avons seulement plus rien dans les cartons. Toutes nos études ont été transmises à la Commission du débat public et la Commission a fait le choix de les mettre intégralement en ligne sur son site. Tout ce que nous avons produit est désormais en ligne, depuis le mois de septembre, sur le site du débat public. Nous n'avons plus rien à présenter d'autre que ce qui est intégralement sur le site. Donc, tous les éléments que nous allons vous montrer sur l'aménagement de l'existant, vous pouvez le retrouver en détail dans les études mises à disposition sur le site.

Sylvain CAILLOT : Pour la construction des scénarios alternatifs, basés sur l'amélioration des réseaux existants, nous avons cherché à atteindre les mêmes objectifs, c'est-à-dire à relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse, à assurer un Paris-Clermont, alors peut-être pas en 2 heures parce que, quand nous questionnons le réseau existant, nous questionnons aussi le niveau d'exigence mais, en tout cas, travailler sur la relation Paris-Clermont et aussi constituer un itinéraire alternatif pour la LGV actuelle.

Nous avons plusieurs pistes pour améliorer ces lignes. Nous avons travaillé ligne par ligne, puisqu'il faut prendre chaque ligne et essayer de l'améliorer isolément.

Premier type de scénario : ce n'est pas vraiment un scénario a minima puisque nous avons déjà une intervention assez forte, mais nous restons dans une logique de réseau classique aménagé. Les aménagements que nous pouvons envisager sont des relèvements de vitesse. Il faut savoir qu'en plus, ces deux réseaux sont déjà assez performants, tout en restant dans un modèle classique. Nous sommes déjà dans des gammes de vitesse entre 160 et 200 km/h. c'est donc assez difficile, tout en restant dans cette logique, d'améliorer.

Cependant, nous pouvons identifier quelques aménagements possibles, des relèvements de vitesse sur certaines sections et, dans les points les plus difficiles, ce qu'on appelle des shuntes, c'est-à-dire un bout de ligne nouvelle relativement limité mais qui résout un problème technique très ponctuel et sur lequel nous avons une vitesse de 160 ou 200 km/h et, d'un coup, nous tombons à 90 parce que nous traversons une gare ou nous avons un point difficile, donc là, nous pouvons imaginer des shuntes.

Nous avons identifié tout ce qui était envisageable sur les deux axes Paris-Orléans et au-delà, jusqu'à Châteauroux, et Paris Clermont-Ferrand. Cela apparaît sur cette carte. Nous voyons ensuite les coûts qui peuvent être associés. Dans ce premier scénario, nous aboutissons à un besoin d'investissement total de l'ordre de 1,5 milliard, avec des gains de temps de l'ordre de 4 minutes autour d'Orléans-Blois, un peu plus vers Vierzon-Bourges, 6 minutes, Châteauroux 10 minutes, Montluçon le même gain que pour Bourges, quand nous gagnons 1h avec POCL. Sur l'axe Paris-Clermont, un gain total, jusqu'à Clermont-Ferrand, d'un peu moins de 20 minutes, qui se décline progressivement, 10 minutes à Nevers, 16 à Moulins, 16 à Vichy et presque 20 à Clermont-Ferrand. C'est le premier scénario.

Ensuite, un deuxième scénario où on se dit : pour aller plus loin, nous n'avons plus d'autre choix que de rajouter des morceaux de ligne nouvelle à grande vitesse. Donc là, nous ne sommes déjà plus vraiment dans l'aménagement du réseau existant, nous essayons de le doter par des sections de ligne à grande vitesse, avec un matériel différent. Après, nous avons essayé de voir à quels endroits, en limitant ces sections, nous pouvons apporter un gain relatif et important. Nous voyons dans ce scénario, par exemple, au nord d'Orléans, un aménagement d'un barreau Étampes-Orléans et, au Sud, entre Vierzon et Châteauroux, pour ce qui concerne l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Pour l'axe Paris Clermont-Ferrand, nous pouvons envisager un aménagement au Nord de Nevers, ce qui apporterait en plus le bénéfice de cet aménagement pour toutes les villes de cet axe-là. Nous voyons aussi les résultats en termes de niveau d'investissement. Nous passons dans un niveau d'investissement bien plus fort, avec plus de 4 milliards, et nous sommes toujours dans des résultats, toujours un peu plus mais, jusqu'à Châteauroux, de l'ordre de 23 minutes et, pour Clermont-Ferrand, de l'ordre de 35 minutes. Nous sommes encore en dessous de ce qui est atteint avec POCL, avec déjà des investissements très forts.

Si nous rajoutons l'objectif de l'itinéraire alternatif à la LGV existante, nous avons une étude un peu plus compliquée, mais globalement, ce qu'il faut retenir est que nous pouvons envisager un doublement sur place dans la partie Nord entre Crisenoy, donc le Sud de l'Île-de-France, et Bassigny, c'est le branchement vers Dijon. Là, c'est peut-être envisageable mais au-delà, nous nous retrouvons dans la traversée du Morvan et nous ne pouvons pas envisager un doublement avec deux voies collées aux deux voies actuelles. Nous sommes forcés de nous éloigner et donc de chercher un nouveau tracé. Nous nous retrouvons finalement dans une idée de ligne nouvelle, comme pour POCL.

Quand nous imaginons le doublement partiel, en utilisant ensuite l'idée d'un parcours qui utilise la LGV Rhin-Rhône, en passant par Dijon, puis qui retourne sur Lyon, nous tombons sur des coûts très importants et des problèmes de capacité sur la LGV Rhin-Rhône, des coûts de l'ordre de 7 milliards d'euros et des gains de temps avec peu de grandes modifications, puisque cet itinéraire est finalement plus long, de l'ordre de 30 minutes de plus. Ce scénario est un peu plus difficile à envisager.

Thomas ALLARY : Au-delà des scénarios alternatifs, mais c'était pour bien montrer que ces scénarios existent, il y a eu deux questions sur la problématique du financement. Je voulais juste revenir sur le fait que ce que nous avons montré est comment nous finançons aujourd'hui une LGV de ce type. Nous ne sommes pas au moment où nous bouclons le plan de financement, c'est quelque chose qui arrivera dans une dizaine d'années, pour se donner un ordre de grandeur, et nous ne savons pas à ce moment-là comment nous financerons ce genre de LGV.

Aujourd'hui, RFF apporte une participation qui est limitée par ses statuts et qui est souvent insuffisante pour boucler le plan de financement. Après, un appel est fait aux collectivités publiques dans leur ensemble, État, collectivités locales et éventuellement Union européenne. Si, d'ici là, d'autres modes de financement existent, nous pourrions le regarder. Ici, vous avez une illustration que la part de RFF est très variable selon les projets, nous le voyons ici sur d'autres projets qui ont pu exister, puisqu'elle dépend des voyageurs nouveaux permis par le projet. Donc, il n'y a pas de règle automatique du type RFF amène la moitié ou RFF amène un tiers. Non, cela se calcule vraiment au coup par coup. Nous voyons que sur Tours-Bordeaux, qui va entrer en chantier, nous sommes sur près de 60 % de participation RFF quand, sur le contournement de Nîmes- Montpellier, c'est beaucoup moins important.

Le tout dernier point est la question sur le CFAL, le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. La réponse est de toute façon clairement non. Nous devinons, au milieu de beaucoup d'autres infrastructures, le CFAL en pointillés violets dans l'Est lyonnais. La ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon viendrait se greffer sur la ligne existante Paris-Lyon au Nord de Lyon. Donc, il n'y a aucun lien physique entre la ligne POCL et le CFAL.

Olivier KLEIN : Merci. Nous allons reprendre des questions. Monsieur.

Jacques DOUMET, président de l'association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny (APVLC) : L'APVLC est une association née il y a trente ans du combat contre les nuisances phoniques du TGV, un combat de dix ans avec l'appui des préfets de l'époque, des élus dont Gérard Voisin – excusez-moi, Gérard, je vous cite – qui était à nos côtés, député, pour obtenir 7 kilomètres d'écran phonique en Val Lamartinien.

Après trente ans, nous voilà à nouveau mobilisés et c'est pour cela que, ce soir, nous sommes une forte délégation de l'association, six membres du Bureau. Le Sud du Mâconnais, et principalement Cluny et le Val Lamartinien, ont payé et payent encore un lourd tribut à la route et au rail. La RCEA, 40 000 véhicules/jour dont 50 % de poids lourds. Le TGV qui jouxte la RCEA, 250 à 300 TGV par jour et nuit. Dans ce couloir, on voudrait implanter la nouvelle ligne POCL sous l'appellation variante Mâcon.

Si ce projet POCL repose sur les trois piliers du développement durable, économique, sociétal et environnemental, alors, j'annonce la couleur : notre association est farouchement contre la variante Mâcon, mais favorable aux scénarios et aux tracés à variante Roanne, parce qu'ils desservent les grandes villes du Centre de la France et respectent le Val Lamartinien et le Clunisois, une des plus belles régions du département.

Si vous le permettez, je voudrais passer tout de suite la parole à mon collègue Yves Durand, vice-président de l'APVLC, pour le soin d'argumenter sur le volet économique et sociétal.

Olivier KLEIN : Je lui redonnerai la parole, merci. Monsieur.

Gérard VOISIN, député de Mâcon : J'ai été cité précédemment par Jacques Doumet. C'est vrai, nous avons fait en sorte que les habitants du Val Lamartinien, à l'époque, soient plus dans le confort. C'était assez grave et ce combat a été intéressant.

Rapidement, pour me présenter, je suis en charge des politiques européennes de transport à l'UMP et également à la Commission des affaires européennes pour tout ce qui concerne le rail et la route. Difficile de ne pas demander à RFF pourquoi trois tracés par Mâcon, sur quatre, et puis, la question qui devait être posée, je pense, par Jacques Doumet : où ce tracé passe-t-il précisément ? Parce que si c'est sous la roche de Solutré et au milieu du Pouilly-Fuissé, vous aurez du mal à faire admettre un certain nombre de choses. Alors, où passe ce tracé, unique sur les trois, d'ailleurs ? Y a-t-il une gare ? Combien d'arrêts supplémentaires en gare de Mâcon pour faciliter que ce soit Lille ou Roissy ou Genève ? Enfin, un certain nombre de questions qui vont être posées tout à l'heure.

Je voudrais, parce que nous n'avons que trois minutes, dire que déjà, la Commission particulière du débat public est une bonne chose. Vous l'avez dit, Monsieur le président, et nous l'avons vécu avec la Commission particulière pour la Route Centre Europe Atlantique, remarquablement présidée par l'une de vos collègues, et avec un nombre important de réunions très démocratiques. Je ne dis pas que le verdict populaire l'a emporté ou l'emportera, ce n'est pas le sujet du moment, mais en tout cas, aujourd'hui, il y a un débat démocratique autour de ces grandes infrastructures et qui démarre très tôt, puisque nous avons bien entendu que les problèmes de financement n'apparaîtront que dans dix ans. Cette ligne, si elle existe un jour, ce sera dans vingt ans. Donc, en débattre, je trouve que c'est particulièrement démocratique. Il s'est passé des choses avec le canal Rhin-Rhône, qui a été annulé à une époque d'une manière assez unilatérale et sans débat réel. Je crois qu'il est bien que, sur le plan du rail, nous ayons ce débat ici à Mâcon, d'entendre les représentants du Roannais s'exprimer en disant : « Nous, nous disons que c'est la meilleure solution ». Mes collègues parlementaires, maire d'Orléans, maire de Chamalières, autour de Clermont-Ferrand, disent : « Bien sûr qu'il ne faut pas passer par Mâcon ». Moi, je ne dis pas cela. Je dis : nous allons entendre, nous allons écouter, nous allons mesurer. Ce n'est pas pour tout de suite et je crois que le mieux est déjà de discuter ensemble.

J'ai eu l'occasion de demander à M. Pépy, président de la SNCF, et pas président de RFF, ce qu'il pensait de ce tracé. J'étais quasiment en tête-à-tête avec lui il y a une dizaine de jours et, au bout d'un moment, il m'a répondu, je le dis parce qu'il y avait quand même du monde autour : « Le meilleur tracé est le moins détestable ». C'est quand même un spécialiste, M. Pépy, sauf que, dans le contexte actuel, la séparation de la SNCF et de RFF est consommée, il faut le savoir, et que, y compris les recettes que RFF recevra sur les lignes actuelles, mais sur cette ligne, si un jour elle existe, c'est aussi des transporteurs étrangers. Les Italiens, aujourd'hui, j'ai fait un rapport sur la concurrence internationale et transfrontalière, cela existe.

En tout cas, il y a un nombre de questions extraordinaires qui nous permettent au moins de débat et c'est pour cela que je voulais dire que c'est bien d'être venus à Mâcon, c'est bien d'être allés à Roanne et d'aller ailleurs, puis de faire la synthèse pour qu'ensuite les décideurs de l'époque aient les moyens de ne pas se tromper, parce que cela coûte très cher, trop cher, peut-être même ne pas faire des lignes à très grande vitesse ou faire des lignes à très grande

vitesse, mais pas à trop grande vitesse parce que 360 km/h ou 400 km/h, c'est plaisant, mais cela demande d'autres infrastructures encore beaucoup plus chères.

Olivier KLEIN : Merci.

François FOUSSIER, adjoint au maire d'Orléans : Bonsoir. J'ai en charge le commerce et l'artisanat, donc un certain nombre de secteurs qui touchent l'économie. Si j'ai souhaité intervenir dans le cadre de cette réunion publique consacrée à un projet particulièrement cher à de nombreux acteurs économiques de la ville, mais aussi de l'agglomération orléanaise, dont je suis également élu, voire de la région puisqu'Orléans est capitale régionale.

L'agglomération orléanaise, c'est 300 000 habitants, 7 000 entreprises dont plus de 220 sont des leaders mondiaux, je dis bien mondiaux, ces grands groupes qui projettent d'implanter d'autres activités sur notre territoire. A ce titre, la concrétisation du projet LGV serait une incitation très forte pour se développer.

Lorsque je parle de leaders mondiaux, c'est Dior, Yves Saint-Laurent, L'Oréal, Shiseido. Ce sont toutes des entreprises qui sont membres du pôle de compétitivité Cosmetic Valley, premier centre mondial de la parfumerie cosmétique, qui regroupe près de 400 entreprises et presque 35 000 emplois. Le passage de la LGV directement, et c'est ce qui est important pour nous à Orléans dans le scénario Ouest et éventuellement Ouest-Sud, est une réelle opportunité de créer, comme RFF le souligne dans ses dossiers, 5000 emplois d'ici dix ans, dans ce secteur qui est un des fleurons de l'industrie française.

Outre ces entreprises importantes, que chacun connaît, nous avons aussi un certain nombre de PME, voire de TPE, de très petites entreprises, qui se mobilisent aujourd'hui massivement sur notre région en faveur de la LGV. J'en veux pour preuve les nombreux témoignages et les contacts que j'ai régulièrement avec ces chefs d'entreprise, comme élus mais également comme commerçants, qui sont très attentifs à ce qui va se décider. Pour ces entrepreneurs, le passage direct de la LGV à Orléans constituerait une opportunité unique à leur développement.

Je voudrais vous dire un chiffre. À ce jour, le Loiret ne commerce qu'à hauteur de 9 % avec la région Rhône-Alpes et je pense que la distance est un très grand obstacle. Je vous invite d'ailleurs à visiter le site de notre Chambre de commerce et d'industrie du Loiret, qui se fait le relais des entrepreneurs et des commerçants du département, qui disent oui à la LGV dans le Loiret et qui s'associent également à notre Chambre régionale. Cette mobilisation privilégie clairement les scénarios Ouest et Ouest-Sud pour des raisons évidentes de développement économique et d'aménagement du territoire. Un tel maillage du territoire est une opportunité de développement, pour des régions trop longtemps délaissées par la grande vitesse.

Je rappelle à ce titre qu'Orléans n'est pas liée directement aux grandes lignes nationales et européennes par un réseau à grande vitesse et si ce scénario Ouest coûte peut-être un peu plus cher, je pense qu'il se retrouvera avec beaucoup plus de voyageurs. Je vous remercie.

Olivier KLEIN : Merci.

Marcellin BABEY, CAPEN 71 : À titre personnel, je suis modestement opposé à tout balafrage supplémentaire du paysage de la Saône-et-Loire, parce que je pense que le paysage de la Saône-et-Loire est une branche maîtresse de notre économie, mais je voudrais poser une question très précise. Dans la présentation sur les motivations de ce projet, vous nous dites qu'il y a eu 39 millions de voyageurs transportés en 2008 sur le Paris-Lyon et vous nous

annoncez qu'en 2035, il y en aura 67 millions. Alors, actuellement, les gouvernements tombent, le système monétaire tremble sur ses bases, la paupérisation progresse à 360 km/h, puis vous nous avancez ce chiffre qui me paraît d'un optimisme économique qui dépasse celui de Mme Lagarde. J'entends d'ailleurs le même genre de prévisions en ce qui concerne les trafics aériens, où on veut constamment faire de nouveaux aéroports et augmenter le trafic aérien. Alors, je ne comprends pas très bien. Je voudrais savoir simplement comment on peut démontrer, parce que c'est une motivation essentielle, évidemment, si nous construisons à grands frais une ligne TGV, puis que finalement personne n'a les moyens d'acheter un billet de train, ce sera de l'argent gaspillé et beaucoup de dégâts de faits.

Je voudrais savoir où je pourrais consulter la démonstration qui double quasiment l'utilisation de cette ligne.

Olivier KLEIN : D'accord. Alors, juste une précision, c'est que la Commission ne dit rien et n'avance aucun chiffre. C'est RFF, ils sont de l'autre côté de la tribune, qui avance des chiffres, qui fait les calculs et va pouvoir vous répondre.

Thomas ALLARY : Oui, alors sur tout ce que nous avons entendu depuis tout à l'heure, pour répondre simultanément à Monsieur Doumet et à Monsieur Voisin, sur la question : pourquoi y a-t-il des variantes par Mâcon ? L'idée du débat public est, pour répondre aux objectifs qui sont fixés, de regarder l'ensemble du champ des possibles, de regarder comment cela peut être construit, comment cela peut marcher et de les évaluer, combien cela coûte, quel coût environnemental, financier, etc., et qu'est-ce que cela peut amener. Or les deux familles de variantes, soit par Roanne, soit par Mâcon, permettent bien de répondre à tous les objectifs.

Par contre, elles n'y répondent pas du tout de la même façon. Pour le coup, ces deux variantes ont des fonctionnalités très différentes. La variante Roanne amène une desserte nouvelle, une desserte grande vitesse à une ville qui aujourd'hui ne l'a pas, et elle nécessite un passage un peu plus compliqué techniquement dans les monts du Lyonnais. Cela veut dire des tunnels et c'est donc un peu plus cher, en particulier.

Inversement, la variante par Mâcon est un peu moins chère, puisque nous avons un peu moins de difficultés techniques. Elle a des fonctionnalités différentes. C'est effectivement desservir Mâcon, mais avec un potentiel, pour vous répondre sur le nombre d'arrêts, qui n'est pas augmenté parce que le temps de parcours ne serait pas modifié pour Mâcon. À partir du moment où il n'est pas modifié, le voyageur n'a pas spécialement plus d'intérêt qu'avant le projet à se déplacer. Donc, il n'y a pas plus de voyageurs et, s'il n'y a pas plus de voyageurs, il n'y a pas plus de trains non plus, vu que la desserte actuelle de Mâcon est considérée comme satisfaisante. En revanche, la variante Mâcon permet d'offrir un peu de gain de temps sur Genève et donc d'offrir un report depuis le mode aérien sur la destination Paris-Genève.

Nous sommes donc sur des fonctionnalités totalement différentes, avec des coûts différents et des impacts environnementaux différents. Nous avons une sensibilité extrêmement forte sur la variante Mâcon, avec la zone du Clunisois, avec le Val Lamartinien et avec aussi les plaines humides de la Dombes pour doubler la ligne entre Mâcon et Lyon. Donc, nous sommes sur un risque d'impact environnemental nettement plus important dans la variante Mâcon que dans la variante Roanne.

Donc, vraiment, des impacts environnementaux, des coûts et des fonctionnalités différentes, voilà pourquoi elles existent toutes les deux. Elles répondent toutes les deux au projet, mais ont des critères d'évaluation très contrastés.

La question suivante était : où passerait le tracé très précisément ? Justement, nous n'en savons rien puisqu'à ce stade, comme je le disais tout à l'heure, nous n'avons pas de tracés techniques, nous avons des bandes, des options de passage que nous voyons en vert sur la carte, qui sont en fait des bandes d'une dizaine de kilomètres de large, mais qui ne sont pas du tout fixées, qui ne sont pas rigides comme on l'est au stade de l'enquête d'utilité publique, par exemple, au niveau parcellaire, où nous sommes sur des choses extrêmement précises et même juridiques. Là, nous sommes sur des lignes qui peuvent encore bouger, qui peuvent être modifiées à l'issue du débat, en fonction de ce que nous aurons entendu. C'est quelque chose de très large, dans lequel nous réaliserions les études et dans lequel nous inscririons le futur tracé technique.

Pour être clair, dans le Val Lamartinien, nous ne savons pas où nous passerions aujourd'hui très précisément. Nous n'avons pas la réponse à cette question, c'est quelque chose qui est vu dans la suite des études. Ceci dit, pour répondre aux préoccupations de Monsieur Doumet, où que soit le tracé, la sensibilité du Val Lamartinien reste énorme de toute façon. L'option de passage inclut le Val Lamartinien, donc dès ce stade, nous savons dire qu'il y a un risque d'impact très important sur ce secteur.

Olivier KLEIN : Juste une précision, de manière à ce que tout le monde comprenne, c'est-à-dire que depuis le sud de Cluny jusqu'à Lyon, dans la variante Mâcon, où nous suivons la ligne existante, vous ne passez pas forcément le long de la ligne existante ?

Thomas ALLARY : Exactement. Entre Mâcon et Lyon, nous pouvons imaginer que cela va être très près de la ligne existante. Entre Cluny et Mâcon, c'est quelque chose qui n'est pas évident du tout, tout à fait.

La question : y a-t-il une gare pour Mâcon ? Je suppose que c'est la question. Non, la gare, c'est Mâcon-Loché. Nous avons vu sur les petits schémas qu'il y aurait un petit raccordement, une sorte d'échangeur, et un train qui arriverait depuis la nouvelle ligne retrouverait la ligne existante juste au Nord de la gare de Mâcon-Loché et l'arrêt serait en gare de Mâcon-Loché. Il n'y aurait pas de nouvelle gare TGV à Mâcon.

Je confirme les propos qui mentionnaient le fait qu'il pourrait y avoir plusieurs opérateurs à l'échéance du projet. Nous sommes sur un projet échéance de réalisation environ 2025. À l'horizon 2025, nous pouvons penser que les opérateurs pourront être multiples, il n'y aura plus que la SNCF, il y en aura d'autres et ce sera un point à prendre en compte dans la suite des études plus fines sur le plan des dessertes en particulier.

J'ai bien noté tout ce que vous disiez, Monsieur d'Orléans. Juste un tout petit point d'éclairage, puisque vous avez terminé votre intervention en mentionnant que le scénario Ouest permettrait beaucoup plus de voyageurs. Non, nos études montrent qu'il y aura moins de voyageurs nouveaux dans le scénario Ouest que dans d'autres scénarios du projet.

Sur la dernière intervention, qui portait sur la saturation de la ligne existante et sur les chiffres de trafic, la démonstration détaillée, puisque c'est ce que vous souhaitez, est bien disponible sur le site de la Commission. L'étude qui évalue ce degré de saturation de la ligne existante est intégralement à disposition du public sur le site Internet de la Commission.

Nous revoyons là les chiffres qui ressortent de cette étude, qui ont été estimés. Il faut bien voir à nouveau que ce n'est pas forcément l'augmentation du nombre de voyageurs qui va être importante. C'est l'augmentation du nombre de circulations qui va avec, qui crée des problèmes de régularité et d'exploitation.

Sur la sensibilité du modèle aux conditions économiques, oui, effectivement, elle est réelle. Nous prenons en compte ce qui s'est passé, nous prenons en compte un maximum de modèles prospectifs avec les données de l'INSEE. Nous prenons aussi en compte, au-delà de l'aspect purement économique, les aspects environnementaux. Aujourd'hui, nous constatons que la mobilité augmente, déjà de façon naturelle, mais aussi de façon nettement plus importante sur le mode ferroviaire, dès que le prix du pétrole augmente. C'est quelque chose qui est très net. Avec l'augmentation du prix du pétrole, dont nous pouvons penser qu'elle sera de plus en plus importante, le report modal, à la fois depuis la route et depuis l'avion, ne va faire que s'accroître. Je vous laisserai découvrir les études, nous pouvons même penser que nous sommes sur des hypothèses encore très conservatrices, avec des estimations d'augmentation du prix du pétrole ou de la tonne de CO₂ qui restent extrêmement mesurées par rapport à ce que certains modèles prédisent.

Olivier KLEIN : Merci. Je vous rappelle deux choses. D'une part, tout le monde n'est peut-être pas complètement à l'aise pour parler en public et donc, vous avez la possibilité d'écrire votre question, de la donner à une hôtesse qui nous l'apportera et nous la lirons. Nous en ferons état et RFF y répondra. Par ailleurs, les questions que vous vous posez et que vous posez oralement, vous pouvez les poser sur le site Web. L'intérêt est que RFF vous répond. La CPDP se charge simplement de vérifier que la question que vous avez posée a bien été répondue par RFF. L'intérêt de poser cette question sur le site Web est que la réponse est publique, tout le monde peut y avoir accès. Donc, les questions sont transparentes.

Nous allons reprendre une série de questions.

Jean-Luc FONTERAY, Vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire chargé des transports et infrastructures : Merci. Je vous prie d'excuser l'absence d'Arnaud Montebourg. Je suis, avec un certain nombre de mes collègues, vice-président chargé de le représenter. Ne soyez pas étonnés, ici en Saône-et-Loire, d'avoir des réactions quelque peu dubitatives ou des réserves sur les suites qui peuvent être données à un débat public. Nous avons été échaudés il y a un an avec un débat public sur la RCEA. Il est vrai que la question était très fermée et nous avons de meilleurs espoirs avec cette consultation de ligne à grande vitesse.

Nous sommes bien évidemment concernés. Une intervention de Monsieur Allary auprès des Conseils généraux nous a permis d'avoir quelques éclaircissements. Partant du principe que le scénario Mâcon n'apportera pas de fréquence de transport supplémentaire sur le Mâconnais, il est évident que dans le scénario Est et Médian, celui qui passe par Roanne a notre préférence, dans la mesure où il va permettre de desservir une partie du département particulièrement fragilisée. Il s'agit du Charolais-Brionnais, il s'agit de l'Ouest du département qui, d'ailleurs les statistiques et le constat le démontrent, sont en situation fragile en termes économiques, sociaux, d'emploi et d'aménagement du territoire. C'est donc vers un positionnement du département de Saône-et-Loire sur la variante Roanne qui aura notre préférence.

J'aurais souhaité quelques compléments d'information. Nous avons cru comprendre que les variantes Médian et Est allaient permettre une amélioration très sensible sur Moulins, car si la gare de Roanne est particulièrement bénéfique pour le Charolais-Brionnais, la desserte de Moulins est particulièrement importante pour Bourbon-Lancy Gueugnon, où nous avons deux sites industriels particulièrement importants. Donc, je souhaiterais avoir des compléments d'information et voir les possibilités concernant l'amélioration sur Moulins et dire également que ces variantes, qui passent par Roanne et desservent Nevers, doivent également être accompagnées d'une étude de la ligne VFCEA, de Nevers à Chagny, qui permettrait une amélioration de la desserte de cette partie du territoire.

Olivier KLEIN : Merci.

Yves DURAND, Vice-président de l'AVPCL : Je voudrais dire un mot sur le volet économique et sociétal. Dans le rapport de RFF, il est dit que le projet POCL offre l'opportunité de nouvelles dessertes à grande vitesse pour toutes les villes du territoire du Centre de la France, avec Paris mais aussi avec de nombreuses autres régions françaises et capitales régionales. Or la variante Roanne correspond exactement à cette amélioration des liaisons ferroviaires du Centre de la France, gain important pour exemple entre Paris et Roanne, Paris et Saint-Étienne, Clermont et Lyon, alors que la variante Mâcon non seulement n'apporte rien à ces villes du Centre, mais également rien à Mâcon. En effet, le nombre de trains s'arrêtant à Mâcon ne dépend pas du nombre de lignes, mais de l'importance de trafic de trains et du nombre de voyageurs potentiels. Or avec la ligne actuelle désengorgée, le problème de la saturation du trafic ne se posera plus. Ceci est d'ailleurs confirmé dans le rapport, p. 121 : « Il pourrait être envisagé de nouveaux arrêts dans les gares existantes du Creusot TGV et de Mâcon-Loché, dans la variante Roanne ».

Un autre avantage de la variante Roanne est la possibilité d'équilibrer le trafic dans les gares de Part-Dieu, dès aujourd'hui saturée, et de Perrache, le raccordement étant beaucoup plus facile vers Perrache dans la variante Roanne.

Quant au volet économique, la rentabilité entre les deux variantes est très voisine, plutôt supérieure d'ailleurs pour la variante Roanne.

Je voudrais ajouter quelque chose. 2025, c'est dans 15 ans et encore, le démarrage au mieux, cette LGV coûtera entre 12 et 14 milliards et le trafic ne cessera pas d'augmenter. Vous avez dit tout à l'heure que nous passerions de 37 à 57, soit 50 % d'augmentation. Or la ligne actuelle ne dispose, en certains endroits, d'aucune protection phonique, alors que sur toutes les nouvelles lignes, il y a des protections pour obéir aux règles LGV. C'est notamment le cas à Cluny, où il n'y a aucune protection. RFF considère cette ligne comme une ancienne ligne où passaient six Michelin's par jour entre Chagny et Mâcon. Comment RFF peut-il dire qu'il n'a pas quelques millions pour mettre la ligne actuelle aux normes LGV, mais peut dépenser des dizaines de milliards pour des lignes nouvelles ? Pourquoi certains riverains seraient-ils sacrifiés au seul motif que la LGV la plus fréquentée de France a 30 ans ? Comment RFF peut-il admettre que ces riverains continueront à voir augmenter les nuisances en même temps que le trafic, alors que RFF prend un soin particulier à décrire toutes les précautions qu'il compte prendre pour les riverains de nouvelles lignes ? Il y aurait deux poids et deux mesures, peu en rapport avec notre principe d'égalité des citoyens. Mais Monsieur Allary nous a dit que la priorité de RFF était de rénover le réseau existant. Devons-nous être plus confiants ?

Olivier KLEIN : Merci.

Laure DÉROCHE, maire de Roanne : J'ai l'impression d'avoir déjà été bien identifiée. Merci aux collègues de Saône-et-Loire de nous accueillir, aux collègues de Mâcon. Je dois dire que ce soir, nous avons un accueil chaleureux, donc je tiens à vous remercier, Monsieur le président. De débat en débat, je dois dire que c'est passionnant et j'ai l'impression que cette future LGV se dessine d'elle-même, puisque le tracé finit par s'imposer de réunion en réunion. Nous voyons que la variante Mâcon n'apporte pas de nouvelles fonctionnalités supplémentaires, renforce les fonctionnalités déjà existantes, certes la desserte de Mâcon et des dessertes supplémentaires en direction de Genève. Monsieur le député nous a dit qu'il a vu le président Pépy, donc je viens, Monsieur le député, de consulter votre site Internet et, effectivement, les attentes du Mâconnais, il y a d'autres actions à mener que de créer une nouvelle ligne à grande vitesse desservant Mâcon, puisque, sur votre site Internet, j'ai pu lire

que vous souhaitiez une desserte de Mâcon tôt le matin, avec un départ très précisément à 7 h 49 et une arrivée à Mâcon à 9 h 24, et que vous l'avez déjà.

Je viens de lire sur votre site Internet que vous souhaitiez une desserte tôt et une desserte entre 12 h 00 et 16 h 00. Alors, il faut mettre les bonnes informations, cher Monsieur, sur votre site Internet.

Olivier KLEIN : Nous n'allons pas polémiquer sur le contenu du site, ce n'est pas l'objet du débat.

Laure DÉROCHE, maire de Roanne : C'était pour donner des précisions, parce que nous n'avons pas su exactement votre position quant à la desserte de Mâcon, et j'aurais aimé la connaître. Donc, effectivement, ce grand projet est un projet avant tout d'aménagement du territoire, cela a été dit par le président Devernois, et donc l'enjeu est bien de desservir les territoires qui ont été à l'écart des grandes voies de communication. En ce sens, il est bien évident que je défends le passage par Roanne, puisque la variante Roanne répond à de nouvelles fonctionnalités, bien sûr la desserte de Roanne, éventuellement de Saint-Étienne dans un second temps, l'amélioration de la fonctionnalité de relations entre Clermont et Lyon. Donc, cette infrastructure repositionne Roanne en carrefour entre les métropoles régionales et ouvre Rhône-Alpes et Lyon sur l'Ouest. Roanne peut ainsi devenir un des pôles organisateurs du pôle métropolitain lyonnais.

Je peux bien sûr développer l'intérêt et la pertinence de desservir Roanne, mais cela a été fait déjà par Jean-Bernard Devernois, donc je ne serai pas plus longue.

Olivier KLEIN : Merci. Une intervention un peu plus au fond, Monsieur.

Gilles PROTAT, La ferme de la Brosse : Je suis simple paysan et j'ai la malchance d'habiter à Sologny. Si vous ne savez pas par où va passer le TGV Mâcon-Nevers, moi je sais, il va passer par Sologny, c'est indispensable. Pourquoi ? Parce qu'à Sologny, il y a le col du Bois Clair, qui est à 396 m et, de chaque côté, il y a des montagnes, la Mère Boitier à 753 m et la Pierre Badeau chez nous, à 600 m, donc vous ne pouvez pas faire autrement que de passer par Sologny. Sauf qu'à Sologny, il y a déjà un TGV, un viaduc de 342 m de long, 42 m de haut, mais surtout une tranchée, parce qu'il a fallu creuser le Bois Clair de 40 m de profond. Malgré tout cela, le TGV ne roule pas à 360 à Sologny, ce n'est pas possible parce que le point bas de Sologny est à 250 m et le point haut à 360. Donc, il ne peut pas y arriver.

Je dis que nous avons saccagé Sologny, puisque nous avons pris 70 ha pour faire passer ce TGV. Je trouve complètement idiot, d'ailleurs techniquement, c'est carrément impossible, de recreuser à niveau le col du Bois Clair pour refaire une nouvelle ligne et un quatrième viaduc. Je vous rappelle qu'en plus, il y a le débat de la VFCEA, qui va être vendue ou donnée à Vinci. Il faudra faire un deuxième viaduc routier et rien que cela va coûter déjà 50 millions d'euros, sans compter que la 2 * 2 voies n'est pas terminée. Donc, à mon avis, au niveau agriculture, c'est terminé, ce n'est même plus la peine que nous essayions de travailler.

Olivier KLEIN : Merci. Donc, nous avons eu une série d'interventions, de points soulevés. RFF, quelques éléments de réponse.

Thomas ALLARY : Oui, sur une première question de Monsieur Fonteray sur les éléments de desserte sur Moulins. J'aurais voulu m'appuyer sur une diapositive, je ne sais pas si elle existe, pour montrer que, sur Moulins, nous sommes sur une amélioration assez nette de l'existant, non pas forcément par rapport à Paris, où nous voyons que dans trois des quatre scénarios, nous maintenons ce qui existe aujourd'hui avec les trains TéoZ. Par contre, nous

avons beaucoup de nouvelles destinations qui sont permises, soit directement, en particulier Roissy et Lille, soit par des correspondances, selon les scénarios, à Nevers ou dans une gare nouvelle vers Vichy, pour aller toujours vers Roissy et Lille mais aussi pour aller vers Lyon, vers Marseille ou plutôt sur la façade Ouest. Donc toute une série de possibilités nouvelles et qui seraient accessibles depuis Moulins, et que vous pouvez d'ailleurs retrouver intégralement dans les études. Nous sommes évidemment, pour les relations nouvelles, sur des temps de parcours sans commune mesure avec ce qu'il faut faudrait faire aujourd'hui et, sur les trajets directs Paris et Roissy, sur des gains de temps de parcours d'environ 1h00 dans les trois scénarios Ouest, Médian et Est.

Nous voyons ici l'amélioration des temps de parcours. Sur Paris, nous sommes aujourd'hui en 2 h 20 sans arrêt entre Paris et Moulins et nous passerions en moins de 1 h 15 dans ces trois scénarios. La desserte dans le scénario Ouest-Sud est moins bonne par construction, parce que la ligne s'éloigne trop de Moulins Centre.

Tout dépend du positionnement de la gare mais, dans les trois scénarios Ouest, Médian et Est, c'est uniquement la gare de Moulins Centre qui est concernée, il n'y a pas de gare nouvelle. De façon générale, il n'y a pas une gare nouvelle TGV dans les 13 villes concernées par le projet que nous avons vues sur la carte au début de l'intervention et qui seront toutes desservies par TGV. Toutes les villes sont desservies par TGV mais grâce au réseau existant et donc, la plupart du temps, par leurs gares existantes. C'est uniquement quand il y avait une opportunité particulière ou même une obligation presque géographique qu'une gare nouvelle a été envisagée. C'est pour cela que nous sommes entre deux et trois gares nouvelles envisagées, d'ailleurs pas forcément définitives, dans chaque scénario. Nous ne sommes pas du tout sur 13 gares nouvelles. Nous sommes bien sur une desserte en gares existantes en règle générale dans le projet, mais une desserte TGV directe.

J'ai noté ce que vous disiez sur la VFCEA, mais là, nous sommes sur un autre dossier que POCL. C'est noté, cela fait partie de ce que nous entendons au débat, mais oui, effectivement, les deux projets ne sont pas liés dans le débat public. Oui, évidemment, nous travaillerions à la cohérence des deux si POCL se poursuivait.

Sur toutes les observations de M. Durand, j'ai bien noté qu'il y avait plus de destinations qui seraient offertes par Roanne. Je le confirme, c'est le cas, c'est ce que montrent nos études. Vous avez évoqué le raccordement direct de la ligne vers Perrache. C'est une des options proposées au débat, le fait de pouvoir aller directement de Paris à Lyon Perrache, sans passer par Lyon Part-Dieu. Cela nécessite un raccordement direct depuis le projet POCL jusqu'à la ligne historique Paris-Lyon-Marseille. Ce raccordement est moins compliqué techniquement et moins cher dans la variante Roanne. Il est possible dans les deux cas.

Nous le voyons ici dans la variante Mâcon. Nous voyons en vert la ligne POCL qui arriverait depuis Mâcon. Nous ferions le petit pointillé rouge qui consiste à se raccorder sur la ligne historique Paris-Lyon-Marseille, pour pouvoir ensuite descendre directement vers Lyon Perrache sans passer par Lyon Part-Dieu. Dans cette variante, nous devrions traverser la Saône et nous arriverions dans le secteur bâti de Neuville. En termes techniques, c'est compliqué. En termes de coût financier, c'est tout de suite plus important, nous sommes autour de 500 millions d'euros, alors que dans la variante Roanne, nous voyons la ligne qui arriverait en vert et, à nouveau, le petit pointillé pour se raccorder directement sur la ligne, avec nettement moins de contraintes techniques et une estimation d'environ 150 millions d'euros. Je confirme que sur ce point, la variante Mâcon est pénalisée.

Vous avez évoqué la rentabilité, ce qu'on appelle la création de valeur socio-économique, ce n'est pas de la rentabilité financière, en soulignant qu'elle était supérieure dans la variante

Roanne. J'ai dit tout à l'heure que les variantes Roanne étaient plus chères, ce qui est vrai, nous avons plus de contraintes techniques, des tunnels en particulier. Cela coûte plus cher de passer par Roanne. En revanche, le potentiel de trafic qui y est associé est aussi plus important. Nous avons en particulier un trafic permis entre Clermont et Lyon qui est relativement important, qui ne serait pas possible par une variante Mâcon, ce serait beaucoup trop long de remonter jusqu'à Mâcon pour redescendre à Lyon depuis Clermont.

Le potentiel côté variante Mâcon est plus associé à la desserte de Genève. Effectivement, nous avons là un potentiel de voyageurs supplémentaires moindre, grosso modo 150 000 voyageurs attendus en plus depuis Genève sur la variante Mâcon et environ 400 000 voyageurs en plus attendus dans les variantes Roanne, avec en particulier le Clermont-Lyon. C'est pour cela qu'en termes de création de valeur socioéconomique, nous sommes équivalents, voire un peu supérieurs dans les variantes Roanne, bien qu'elles coûtent plus cher.

Sur tout ce que vous mentionnez sur les protections phoniques à Cluny sur la ligne existante, là aussi, nous sommes bien sur un dossier qui est différent de POCL, donc il n'est pas question de traiter ce point particulier. En revanche, vous disiez : pourquoi n'envisage-t-on pas assez vite le financement de ces murs antibruit, alors que nous semblons disposer de milliards d'euros pour faire la LGV ? Justement parce que le financement de la modernisation du réseau et le financement de lignes nouvelles sont des financements totalement étanches. Tout à l'heure, nous avons vu que le financement que pouvait apporter RFF à une ligne à grande vitesse, c'est ce que va lui rapporter, uniquement en recettes nouvelles, le projet, autrement dit les trains nouveaux qui circuleront sur la ligne et donc autrement dit les voyageurs nouveaux qui sont permis par le projet. Au-delà, si cela ne suffit pas, effectivement, appel aux collectivités publiques. Donc, ce que met RFF dans le projet, c'est ce que le projet va lui rapporter.

Si le projet ne se fait pas, il n'y a pas de voyageurs nouveaux, donc il n'y a pas de trains nouveaux, donc il n'y a pas d'argent pour RFF. Donc RFF, si le projet ne se fait pas, parce que le débat public conclut au caractère non opportun du projet ou pour des tas d'autres raisons, si le projet ne se fait pas, RFF ne dispose d'aucun financement pour financer autre chose. Ce sont des financements totalement étanches. Donc, nous ne pourrions mettre dans le projet que ce qui sera éventuellement créé par ce projet. Pas de projet, pas de création de valeur, pas de financement pour RFF pour autre chose. Vraiment, il faut bien dissocier les deux et ce n'est pas parce que nous ne ferons pas une LGV que nous pourrions plus financer la modernisation ou la rénovation du réseau de façon générale.

Je voulais revenir aussi sur la dernière intervention de Monsieur Protat, pour vous confirmer que nous avons bien identifié la contrainte de Sologny, la contrainte du Bois Clair en général, à tel point qu'il n'est pas du tout écarté que nous devons envisager, en cas de variante Mâcon, un tunnel sous la Mère Boitier, par exemple, avec des contraintes techniques et un coût qui sont extrêmement importants. Cela rejoint bien ce que je disais tout à l'heure, nous sommes sur la contrainte environnementale que nous avons mesurée comme étant extrêmement sensible et complexe sur cette variante, nous sommes bien d'accord.

Olivier KLEIN : Dans le chiffrage de cette variante, le tunnel que vous évoquez est-il intégré de manière forfaitaire ?

Thomas ALLARY : Dans les ratios utilisés dans ce secteur, les ouvrages d'art en général, il y a effectivement des tunnels qui sont envisagés, tout à fait.

Olivier KLEIN : Merci. Nous allons reprendre des questions.

Pierre MARTINERIE, Vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire : Je ne reviendrai pas sur la position générale du département, qui a été exposée par mon collègue Jean-Luc Fonteray. Je voudrais évoquer la question, en tant qu'élus mâconnais, et me positionner puisque, pour l'instant, les élus mâconnais se sont peu positionnés sur le dossier et c'est l'occasion pour moi de le faire.

D'abord, je voudrais commencer par la question des impacts humains. Le Val Lamartinien, vous avez tracé un faisceau de 10 km de large. Quand on connaît le territoire et qu'on s'y promène, on voit à quel point ces 10 km sont denses, puisque nous sommes en zone périurbaine. C'est bien cette question qui est posée en premier lieu, c'est-à-dire cette question sur l'activité agricole et viticole du secteur, la question foncière, tout à fait fondamentale ici. Vous savez que nous sommes dans un nœud de communication qui restreint beaucoup la place du foncier sur le territoire, communication autoroute, communication RCEA, trains lignes normales, trains TGV, et on nous annonce la création d'une deuxième voie TGV sur ce secteur dans les scénarios que vous apportez. Cela veut dire une emprise foncière supplémentaire, dans un territoire qui déjà manque d'espace pour concilier habitat, développement économique et son avenir, donc très compliqué dans le secteur.

Deuxième élément et deuxième remarque, plutôt sur les impacts environnementaux. Vous avez fait état d'une carte qui relève un peu les impacts environnementaux et je m'interroge sur la méthode d'analyse, en l'absence de compléments d'information que j'irai chercher, bien évidemment. Sur les grandes zones que vous avez tracées, je pense à la zone de la Sologne ou les zones que vous avez pu identifier en Val Lamartinien. Les identifier et les entourer d'une pastille ne suffit pas à en révéler la typicité, la rareté ou l'inscription sur des inventaires extrêmement précis. Il me semble que ce n'est pas la surface qui détermine finalement le caractère particulier et rare, mais bien un inventaire beaucoup plus précis. Or, en l'absence d'études d'impact, comment identifiez-vous ces enjeux et quels sont vos outils d'analyse ? Il serait intéressant que nous puissions le mesurer.

Après, je m'interroge aussi, à l'heure où nous parlons de corridors biologiques, sur la venue d'une nouvelle infrastructure qui viendrait segmenter encore un peu plus le paysage existant.

Troisième remarque, il y a un paradoxe aujourd'hui. Nous discutons d'une infrastructure au moment où la SNCF réduit le nombre de lignes en partance de Mâcon ou rend indirects des transports qui étaient directs, ou supprime ou déplace, sur des tranches horaires pas forcément pertinentes, les lignes existantes. Je sais bien que vous n'en êtes pas responsables, mais comprenez un peu notre hésitation. Nous projetons des infrastructures dont nous ignorons finalement les modes de développement futur, et si les opérateurs qui sont censés les faire tourner vont être fiables de ce point de vue.

Pour conclure, je vais exprimer ma position, j'ai 30 secondes de retard, je ne suis pas favorable personnellement à la solution de Mâcon, qui n'apporte aucune desserte supplémentaire, puisque le nombre de trains reste identique, qui apporte un morcellement encore plus profond du territoire et dans l'ignorance de la garantie que les lignes d'aujourd'hui seront assurées.

Olivier KLEIN : Merci. Nous avons deux réunions thématiques sur les questions d'environnement, une à Bourges le 14 décembre, plutôt sur les questions d'environnement naturel, et une à Gien au mois de janvier, plutôt sur les questions d'environnement humain, y compris l'agriculture, pas seulement la traversée des agglomérations. Là aussi, je vous renvoie à ces réunions, même si ces questions ont toute leur place aujourd'hui également.

Le Val Lamartinien souhaitait réagir à la première réponse qu'il a eue.

Yves DURAND : Oui, Monsieur Allary, vous nous avez dit qu'entre la construction d'une ligne nouvelle et la rénovation, il y avait une cloison au niveau du financement. Vous nous avez dit également que la ligne nouvelle se rentabilisait par les passagers. J'aimerais bien que ce raisonnement soit utilisé pour la ligne actuelle, c'est-à-dire que la croissance du trafic amène une augmentation des recettes. Or là, cette augmentation des recettes ne reste plus sur la ligne, je ne sais pas où elle va, si elle va sur les nouvelles lignes LGV ou sur les rénovations. J'aimerais que vous nous répondiez là-dessus.

Olivier KLEIN : Merci. Puis, l'association ALTRO avait demandé la parole.

Michel CANIAUX, délégué général de l'association ALTRO : Bonjour. Pour une fois, je vais poser une question. Lorsque je regarde le trafic envisagé sur la LGV POCL, on s'imagine qu'au départ, il y aurait à peu près 125 TGV, puisque c'est ce qui aujourd'hui est au départ de l'actuelle ligne 1. Une fois que ces TGV se seront égaillés, qui vers Orléans, qui vers Montluçon, qui vers Clermont, on s'aperçoit que suivant les scénarios et notamment les scénarios Ouest, Est et Médian, sur pratiquement 200 km, 50 % du trajet, il ne va plus rester que 60 à 70 TGV, c'est-à-dire 50 de report, une dizaine d'intersecteurs, plus les huit Clermont-Lyon pour la variante par Roanne. Pour l'Ouest-Sud, c'est un peu mieux, c'est-à-dire que seuls les 100 derniers kilomètres verraient une élimination drastique, c'est-à-dire 50 % de la capacité de cette ligne qui, je le rappelle, peut aller jusqu'à 130-150 TGV.

Je me pose une question : quel impact sur la rentabilité, du fait de cette perte de régime, et ne faut-il pas, pour compenser cette perte de régime, ce fameux troisième moteur, ce fameux barreau Est-Ouest ? Alors, ce barreau Est-Ouest, on nous dit qu'il n'existe pas, on va nous montrer le schéma où effectivement, il y a un fuseau de 200 km de large qui ne veut rien dire, alors qu'aujourd'hui, ce barreau Est-Ouest progresse, il y a 34 collectivités de Bordeaux à Rennes, à Roanne, qui le soutiennent. Nous voyons donc bien qu'il faut le prendre à bras le corps. En plus, ce barreau Est-Ouest qui permettra à la fois d'aller vers Nantes et vers Bordeaux, intéresserait le Mâconnais qui, en passant par Lyon, pourrait se retrouver à 3h00 de Bordeaux, le Sud-Ouest et, au-delà, la péninsule Ibérique occidentale.

Donc, je répète en disant que construire une ligne de ce prix pour 60 à 70 TGV sur 100 à 200 km, n'est-ce pas un peu un certain gâchis, si on ne vient pas renforcer par un troisième moteur, en plus du moteur Sud-Est et du moteur des territoires, ce fameux barreau Est-Ouest qui, en fait, a vraiment une existence, au moins pour les collectivités. Après, c'est une histoire de l'État, mais il faut que nous avancions et je pense que le débat POCL a ceci qu'il l'a fait émerger, nous en parlons quand même assez souvent, et l'ayant fait émerger, il va falloir finir par en tenir compte.

Olivier KLEIN : Merci.

Marie-Hélène RIAMON, Conseillère régionale Rhône Alpes : Je suis élue référente pour la LGV POCL et ce n'est pas complètement par hasard que le président Queyranne m'a demandé d'être référente pour cette LGV, parce que je suis aussi première adjointe au maire de Roanne.

Je veux vous faire part ici de nos réflexions, au niveau du Conseil régional Rhône-Alpes. Nous avons eu la chance, parce que nous considérons que c'est tout à fait légitime et que c'est aussi une chance, de participer dès le début aux réflexions avec RFF, puisque les cinq régions qui sont traversées par ce projet sont associées, depuis plus de deux ans maintenant, à l'ensemble des études et nous y avons évidemment contribué aussi financièrement. Ceci nous a permis d'être, les cinq régions, tout à fait d'accord sur un point. Ce qui compte pour nous dans cette LGV, bien sûr, c'est qu'elle se fasse et donc qu'elle soit faisable, mais aussi ce sont ces

fonctionnalités. Dans les fonctionnalités, sur lesquelles nous nous sommes immédiatement mis d'accord, nous, les cinq régions, c'est bien sûr l'aménagement du territoire et les dessertes permises par cette colonne vertébrale que peut être aussi une LGV dans un territoire qui, comme nous l'avons vu sur la première diapositive, n'est aujourd'hui d'absolument pas desservi par ce type de fonction.

Donc, nous sommes très attachés, au niveau du Conseil régional Rhône-Alpes, aux dessertes qui pourraient se greffer sur cette LGV et je peux le dire ici, à Mâcon, l'expérience un peu décevante de la LGV Rhin-Rhône nous amène à être d'autant plus vigilants sur ces dessertes et, en particulier pour nous la desserte de Clermont-Ferrand, parce que nous sommes proches de Clermont-Ferrand, mais en particulier la desserte de Saint-Étienne, parce que cette LGV variante Roanne, pour nous, correspond parfaitement aux besoins de ce bassin de population de 400 000 habitants qui, aujourd'hui, a des difficultés d'infrastructures dans sa liaison avec Lyon. Voilà quelques éléments sur lesquels nous sommes aujourd'hui particulièrement investis.

Je voudrais aussi souligner, et nous le dirons, Monsieur le Président, dans un cahier d'acteurs commun aux huit collectivités territoriales de Rhône-Alpes tout prochainement, puisque nous saisissons cette opportunité que présente aussi la Commission de déposer un cahier d'acteurs, nous le rappellerons, il est important pour nous que cette LGV desserve la gare de Lyon Part-Dieu qui, aujourd'hui déjà, accueille 100 000 voyageurs par jour. Il convient évidemment de permettre à ces voyageurs de prendre cette LGV et à ceux qui viennent par la LGV d'utiliser notre réseau TER ou d'autres lignes à grande vitesse au-delà, en Europe.

Il va de soi aussi qu'il faudra prévoir la desserte de Lyon Perrache qui présente d'autres fonctionnalités pour notre agglomération. Nous insisterons aussi, dans ces fonctionnalités, sur le fait que cette LGV ne réussira que si elle peut entrer facilement dans l'agglomération lyonnaise et que cette entrée dans le nœud ferroviaire lyonnais pose aujourd'hui des problèmes qui ne pourront pas être raisonnablement résolus avant 2030. Donc, il faudra trouver des temporalités et j'imagine que RFF y a déjà réfléchi, entre l'arrivée de la LGV et la résolution du nœud ferroviaire lyonnais, il faudra bien sûr permettre, dans ce nœud ferroviaire lyonnais, de continuer de développer les TER et le fret. Donc, cet enjeu nous tient énormément à cœur en Rhône-Alpes.

Dernière chose, je voudrais souligner aussi que plusieurs millions de voyages, cela veut dire plusieurs millions de voyageurs. Pour nous, ce choix que font nos concitoyens d'utiliser le train préférentiellement à d'autres modes de transport que peuvent être la route ou l'avion, nous paraît aussi un aspect utile sur le plan démocratique et sur le plan environnemental. Je n'aurais de cesse, dans ce débat, d'insister au nom de l'exécutif régional sur les choix environnementaux qui peuvent prévaloir au choix de la LGV POCL et à son intégration environnementale. Nous parlons en connaissance de cause, car les grosses infrastructures de transport, de production d'énergie ou autres sont des choses que nous connaissons très bien.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, je prends juste le prétexte de votre intervention pour annoncer la réunion le 1^{er} décembre, à Villefranche-sur-Saône, une réunion thématique sur l'insertion du projet dans l'agglomération et le nœud ferroviaire lyonnais. Pour le reste, RFF répond.

Thomas ALLARY : Il y a eu une question intéressante tout à l'heure, sur la méthodologie environnementale que nous avons utilisée et comment les expertises que nous avons présentées avaient été élaborées. Corinne Roecklin, notre représentante environnement, y reviendra après. Juste avant, je voulais parler de la question de l'impact humain, de la question foncière qui a été posée par Monsieur Martinerie, pour bien rappeler que nous

sommes à un stade du projet où nous n'avons pas de réponse sur l'aspect foncier. Nous sommes bien en amont du dossier, au tout début, nous interrogeons l'opportunité du projet. Si les études se poursuivent, évidemment, nous allons peu à peu affiner la recherche de tracés dans les fameuses grandes bandes vertes que nous voyions tout à l'heure. Là, nous sommes partis pour des études de cinq à huit ans qui elles-mêmes feront l'objet d'une enquête d'utilité publique. C'est à ce stade, dans cinq à huit ans, que des éléments fonciers pourront être présentés au public. Ils le seront avant, dans le cadre de la concertation, mais ils le seront dans le cadre d'une enquête d'utilité publique dans plusieurs années. Nous ne sommes pas aujourd'hui à un stade où nous savons faire plus que de dire : dans cette zone, il y a un grand enjeu d'habitat, mais après, nous ne savons pas rentrer propriété par propriété dans le détail.

Sur le mode d'exploitation future, je vous confirme que c'est la SNCF et éventuellement ses futurs concurrents qui, à l'échéance de mise en service du projet, proposeront les dessertes, donc le nombre de trains et leurs horaires qui pourront être proposés sur la ligne. À ce stade, la SNCF n'est pas en mesure de savoir quelle sera sa politique commerciale et industrielle en 2025. Donc, c'est RFF qui réalise des hypothèses dans le cadre des études et ces hypothèses sont uniquement faites sur des considérations économiques : est-ce que l'exploitation est possible, autrement dit, y a-t-il assez de monde pour remplir X trains, et c'est tout. Nous n'avons pas de considérations de roulement du matériel roulant ou politique commerciale ou politique industrielle. Ce sont des éléments qui devront être ajoutés le moment venu par les opérateurs.

Sur le cloisonnement des financements, je me suis peut-être mal exprimé tout à l'heure. Sur le cloisonnement des financements pour les murs antibruit dans le Val Lamartinien, je disais bien que le projet POCL ne peut pas amener de financement sur les protections phoniques sur une ligne existante. C'est ce que j'ai voulu dire. Après, nous savons bien qu'il y a un dossier différent sur lequel il faut amener du financement, mais POCL aujourd'hui n'est pas le bon dossier pour pouvoir y répondre et amener le financement nécessaire. RFF y travaille en parallèle, avec d'autres opportunités.

Sur les questions posées par M. Caniaux, je vais parler de la conclusion qui était proposée et de la question qui était posée, mais les chiffres utilisés n'étaient pas les bons. Nous ne sommes pas sur une centaine de trains sur POCL. Nous sommes en tout sur 200 trains qui circuleraient sur POCL. Je prends mon chiffre de 200, deux sens confondus, nous sommes sur 70-80 qui sont des trains liés aux dessertes du territoire du Centre de la France et nous avons environ 120 de ces 200 trains qui sont liés au trajet Paris-Lyon dans son ensemble ou au-delà. Nous avons donc quand même bien une majorité des trains qui sont concernés par l'ensemble du trajet Paris-Lyon et au-delà.

Sur le barreau Est-Ouest, je ne sais pas si nous allons faire tout l'historique ou toute l'explication du barreau Est-Ouest, mais ce barreau est une mention dans la loi Grenelle qui évoque, au-delà de 2020, la possibilité d'un barreau Est-Ouest. Le barreau Est-Ouest est symbolisé dans la carte du schéma national des infrastructures de transport, qui est encore en discussion au Parlement, d'ailleurs, c'est un document de travail, par la grande flèche rouge. Nous n'en savons pas plus sur le barreau Est-Ouest parce que l'État n'a pas passé commande d'études, n'a pas dit quelles fonctionnalités il attendait de ce barreau, quels objectifs il devait remplir. Donc, c'est ce que nous identifions en débat public à ce stade, de dire que le barreau Est-Ouest, nous savons bien qu'il est inscrit dans la loi, mais il n'existe pas plus que cela et nous n'avons pas plus de précisions sur ce qu'il est.

Après, les 34 collectivités dont vous parliez, ce sont celles membres de l'association ALTRO, qui défendent leur vision d'un barreau Est-Ouest. Nous la connaissons, nous l'entendons, il

n'y a pas de problème avec cela et nous l'avons déjà entendue plusieurs fois au cours de ce débat public, donc je pense que nous pourrions en tenir compte à l'issue du débat.

Puis, je voulais terminer sur l'intervention de Madame Riamon pour bien lui confirmer que l'aspect intégration, arrivée dans Lyon, est au moins aussi importante que le fait de doubler la ligne, effectivement. Non seulement il faudra doubler la ligne parce que nous savons que nous aurons ce problème de saturation entre Paris et Lyon, mais nous savons aussi que nous avons un problème de circulation en général ferroviaire dans Lyon, que ce soit à grande vitesse, que ce soit fret, problématique de capacité en gare, etc. Tout cela est géré dans un dossier d'étude extrêmement complexe, qui est différent de POCL, sous l'égide d'une mission de l'État pilotée par Maryline Meaux, inspectrice générale de l'environnement et du développement durable, et un rapport sur le sujet devrait être remis prochainement. Les deux dossiers se parlent et doivent absolument être cohérents techniquement. Aujourd'hui, il y aurait six à sept scénarios envisagés dans la problématique nœud ferroviaire lyonnais. Tous les scénarios de POCL sont compatibles avec tous les scénarios du nœud ferroviaire lyonnais. Donc, nous n'avons vraiment pas de problématiques de compatibilité, mais les deux projets sont régulièrement coordonnés.

Corinne ROECKLIN, RFF : Bonsoir, je suis responsable environnement pour ce projet. Comment avons-nous procédé pour faire nos études environnementales ? Nous sommes partis de l'aire d'étude du projet qui fait à peu près 60 000 kilomètres carrés et, au sein de cette étude, nous avons procédé à des recensements. Ce sont des recensements bibliographiques et pas des recensements de terrain, parce que sur une échelle pareille, vous comprenez bien que nous ne pouvons pas aller investiguer chaque territoire. Nous avons procédé à un inventaire bibliographique de toutes les données environnementales, aussi bien sur le milieu humain, qui va concerner le bâti, les activités, l'agriculture, le patrimoine, aussi bien sur le milieu physique, tout ce qui va concerner l'eau, les risques d'inondations, tous ces éléments, et également sur le milieu naturel, la faune, la flore, les continuités écologiques pour la circulation de la faune.

Toutes ces données, quand il y a une bibliographie existante, ont été collectées. En plus de cette collecte bibliographique, nous avons aussi procédé à des groupes de travail qui ont réuni un certain nombre d'acteurs du territoire, les représentants des cofinanceurs, donc toutes les régions. Nous avons également les services de l'État, mais aussi des associations, qui ont participé à ces groupes de travail pour enrichir le diagnostic bibliographique que nous avons réalisé.

L'ensemble de ces éléments sont cartographiés. Ensuite, nous utilisons un outil informatique qui s'appelle un système d'information géographique. Ce sont des logiciels assez puissants, dans lesquels nous pourrions rentrer toutes ces informations. Toutes ces informations sont traitées, nous disons hiérarchisées, c'est-à-dire que nous attribuons un niveau de sensibilité à chaque information pour obtenir ce genre de cartes. Nous classifions les enjeux et plus il y a d'enjeux importants qui se cumulent, plus la couleur devient foncée. Par exemple, la tache la plus foncée de l'aire d'étude est la forêt de Fontainebleau, parce que la forêt de Fontainebleau cumule plusieurs enjeux. Elle cumule des enjeux liés au milieu humain, des enjeux liés aux milieux naturels et des enjeux liés au milieu physique. Tous ces enjeux, à force de se cumuler, font augmenter la couleur et nous obtenons quasiment du noir sur la forêt de Fontainebleau.

Ainsi, nous faisons apparaître les zones les plus sensibles de l'aire d'étude. Attention, après, cet outil n'est pas non plus parole d'évangile, loin de là, parce qu'il met surtout en évidence les zones les plus sensibles. Quand cela paraît clair, cela ne veut pas dire qu'il n'y a rien. C'est là toute la difficulté, c'est qu'autant, quand nous avons une zone Natura 2000 qui a été dessinée par la loi et par un ensemble de recherches écologiques qui a décidé qu'il fallait une

zone Natura 2000, quand nous avons une zone Natura 2000, nous sommes sûrs qu'il y a des enjeux écologiques forts sur ce secteur. Par contre, quand nous n'avons pas de zone Natura 2000, donc a priori, nous serions dans une zone un peu plus blanche, nous ne sommes pas sûrs qu'il n'y a pas d'enjeux. C'est pour cela que ceci n'est qu'un outil d'aide à la décision, ce n'est pas parole d'évangile. Nous mettons en avant des sensibilités, mais nous ne mettons pas en avant l'absence d'enjeux.

Avec cet outil, plus, ensuite, la connaissance et l'expertise de tous les gens que nous avons pu consulter, plus les bureaux d'études que nous avons fait travailler, nous pouvons caractériser les options de passage qui ont été dessinées, donc caractériser leur risque environnemental où, en fonction des enjeux concernés, nous montrons un risque d'impact supérieur, parce qu'il y a plus enjeux, des enjeux d'une plus forte valeur, donc nous considérons que le risque d'impact est plus fort. Là aussi, ce n'est pas parole d'évangile, c'est une sensibilité, une préconnaissance du projet et de l'aire d'étude. Ce sont bien les études ultérieures qui nous permettront de rentrer dans le détail, d'aller faire des investigations de terrain et de pouvoir mesurer réellement l'impact du projet quand nous aurons un tracé.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, cette fois-ci, nous reprenons la dernière série de questions.

Jean-Jacques TISSERAND, APVLC : Je suis riverain dans le Val Lamartinien, je subis les passages du TGV depuis une trentaine d'années. Il me semble que Monsieur Allary nous a dit qu'il y avait une modernisation du matériel. Comment peut-il nous expliquer que nous subissions toujours 78 dB en instantané, à chaque passage de TGV ? Un TGV, c'est intéressant, c'est rapide au niveau transport, mais il faut savoir que cela fait beaucoup de bruit.

Olivier KLEIN : Merci.

Christine ROBIN, 1^{ère} adjointe à la Ville de Mâcon : Bonjour. Je vous ai accueillis tout à l'heure au nom du sénateur maire en tant que sa première adjointe. Je crois que la question qui a été posée ce soir est, avant toute chose, la question de l'opportunité du projet et que, s'il est bien un avis des élus de la ville, c'est sur l'opportunité d'une ligne à grande vitesse. Nous comprenons bien l'importance, notamment pour cette région du Centre qui semble tout à fait oubliée dans ces tracés ferroviaires. Pourquoi en connaissons-nous l'importance ? Parce que la richesse de Mâcon, en termes de desserte ferroviaire, couplée avec des dessertes routières, parce que le train à lui tout seul n'est pas porteur de développement, il faut qu'il y ait aussi d'autres atouts, mais nous savons que c'est cet ensemble qui peut permettre, par le désenclavement, d'apporter du développement économique, mais aussi du développement et du bien-être pour les populations.

Forcément, à partir du moment où nous parlons de cela, nous pourrions reprocher aux élus que nous sommes de ne pas nous battre aussi pour avoir encore un peu plus de service. Je suis la première à considérer que ce tracé par Roanne est important. Cela dit, au niveau de Mâcon, je m'interroge par rapport aux affirmations que vous avez pu avoir, notamment concernant le fait qu'il n'y aurait pas d'arrêt supplémentaire, qu'il n'y aurait pas de nouvelle gare et que tout cela ne serait pas sur la même ligne. C'est RFF, qui est ici, qui fait ces affirmations. J'ai bien compris que l'exploitant était la SNCF et, à ma connaissance, c'est la SNCF qui gère ces trains, ces trafics et ces arrêts, par là même. Nous en savons quelque chose, puisque nous n'arrêtons pas de nous battre à l'heure actuelle pour essayer de sauvegarder les arrêts sur Mâcon qui diminuent parfois comme peau de chagrin. Donc, la volatilité des arrêts fait que je m'interroge sur les tableaux que vous nous présentez, sachant qu'en plus, nous parlons d'un projet à l'horizon 2025. Cela me semble quand même bien

interrogatif que de dire que nous savons qu'en 2025, il n'y aura pas plus de cinq ou six arrêts à Mâcon par rapport à ces projets.

Donc, que ces arguments soient pris en compte pour assurer la validité ou la pertinence d'un tracé, je vous interroge parce que je trouve que c'est un peu surprenant.

Par contre, ce qui est sûr, c'est que les attentes que nous pourrions légitimement avoir à Mâcon par rapport à ce tracé, c'est effectivement d'apporter en même temps une correction aux nuisances qui existent à l'heure actuelle, sur cette ligne qui a trente ans, que nos riverains subissent quotidiennement. L'espoir qui était porté était de penser que ce doublement de la ligne, à partir du moment où il utilisait, pourquoi pas, les mêmes infrastructures, pouvait permettre à ce moment-là de faire bénéficier les riverains des nouvelles législations en place concernant les nuisances et donc, apporter une correction aux désagréments qui sont ceux d'aujourd'hui.

Donc, les questions sont posées, c'est celles-ci : comment pouvez-vous être aussi affirmatifs dans vos assertions ?

Olivier KLEIN : Merci, des questions, effectivement, très précises.

Marie-France ROCHARD, Coordination des associations du Beaujolais : Je viens de la région de Villefranche. Je suis venue parce que nous sommes utilisateurs de la gare de Mâcon-Loché, donc je voulais savoir un peu qu'elles allaient être les améliorations au niveau du trafic que vous allez pouvoir proposer. Je m'aperçois que ce n'est pas tellement à l'ordre du jour, de tout ce que j'ai entendu.

Olivier KLEIN : La réunion est ouverte à tous.

Marie-France ROCHARD : Une deuxième chose, en tant que simples citoyens, en regardant les cartes, c'est vrai que quand même, une liaison transversale... Desservir les villes du Centre de la France, c'est très certainement une nécessité, mais Est-Ouest, ce serait quand même extrêmement intéressant. Quand je vais de Grenoble à Bordeaux, je mets 7h de train, pas toujours confortable. Il faudrait donc quand même penser à ce genre de réalisations, peut-être, au niveau des investissements prioritaires.

Enfin, les associations que je représente sont dans la région de Villefranche et nous sommes extrêmement inquiets de l'arrivée sur Lyon. J'ai entendu les habitants de Saône-et-Loire se plaindre des nuisances des lignes TGV. Une ligne TGV de plus arrivant sur Lyon, sachant déjà toutes les nuisances de l'agglomération, la zone urbaine est très concernée et très inquiète.

Olivier KLEIN : Merci.

Thomas THEVENOUD, Vice-président du Conseil général 71 : Je suis chargé de l'aménagement du territoire. Je voulais commencer par une remarque qui concerne l'aménagement du territoire, mais qui dépasse largement les frontières de la Saône-et-Loire. Plusieurs interventions ont reposé la question de l'opportunité de reconstituer une sorte de doublon à la ligne historique LGV. C'est vrai que c'est une question que nous pouvons nous poser. Il n'y a pas de fatalité au centralisme ferroviaire dans notre pays. Au contraire, il y a une demande qui s'exprime de plus en plus, et nous l'avons vu, pour réaliser ces liaisons Est-Ouest qui permettraient de répondre à une demande de plus en plus forte. C'est la première remarque que je veux faire, parce qu'il me semble important de reposer cette question et de se poser d'abord la question de savoir s'il est opportun de doubler la ligne historique.

Si nous partons de ce principe, je crois que tout le monde peut se rassembler sur l'idée qu'en effet, le passage par Roanne est celui qui offre le plus de pertinence. Au niveau des fonctionnalités, nous l'avons vu, malheureusement pour Mâcon, pas de dessertes supplémentaires, c'est ce que vous nous avez dit, il n'y aura pas de nouvelle gare en Saône-et-Loire, l'impact environnemental sera sans doute très compliqué à mettre en œuvre. Puis, l'impact financier. Vous nous avez dit en début de réunion que cela coûte plus cher de passer par Roanne mais, à la fin de la réunion, vous nous avez dit que c'est vrai, cela coûte plus cher, mais c'est vrai aussi que potentiellement, cela rapporte plus. C'était un sujet d'inquiétude pour moi, parce que je me disais que si l'aspect financier prime, du coup, l'hypothèse roannaise va peut-être faire chou blanc.

Je crois qu'il y a finalement, à travers cette réunion, à travers les prises de position des uns et des autres, un relatif consensus sur cette hypothèse. Mais attention parce que, Monsieur le président, nous avons l'expérience, dans ce département, des débats publics et parfois nous constatons que le débat public, même quand il entraîne un large consensus, ne débouche pas forcément sur une décision finale qui est cohérente avec ce consensus. Le député de cette circonscription, Gérard Voisin, qui était là tout à l'heure, a dit que la Commission du débat public avait été merveilleusement présidée par Madame Brévan, c'est vrai, mais la Commission du débat public sur la RCEA a été surtout merveilleusement arbitrée par la ministre, qui a décidé, malgré un très large consensus contre les péages, de faire quand même la mise en concession de la RCEA.

Je le dis pour nos amis roannais, c'est que certes, nous sentons une avancée en faveur de cette hypothèse, mais cela ne veut pas dire qu'elle sera finalement retenue. Ce que nous souhaitons, nous, élus du département, et ce que nous souhaitons pour le Sud de ce département, et en particulier pour le Clunisois et pour le Val Lamartinien, ce n'est pas d'avoir deux lignes TGV qui encadrent une autoroute. Ce n'est pas ce que nous souhaitons pour le Val Lamartinien. Ce que nous souhaitons pour le Mâconnais, c'est en effet, et les associations l'ont rappelé, que nous améliorions l'existant. Le Mâconnais a besoin de POCL parce que ce sera un moyen de désengorger la ligne historique PLM, la ligne LGV n° 1, donc le Mâconnais a besoin de POCL, mais le Mâconnais a aussi besoin d'investissements sur la ligne historique, notamment de protection phonique. Je relaie la demande des associations parce que je pense que, si cette ligne est la ligne historique, elle ne doit pas être délaissée par RFF.

Olivier KLEIN : Merci. Vous passerez le micro à Monsieur. Simplement un mot pour dire que la Commission ne prend pas de décision à l'issue du débat, ne prend même pas position. Nous retransmettons, à travers notre compte rendu, les arguments pour ou contre qui ont été énoncés et c'est RFF, son Conseil d'administration, qui prend la décision. Nous n'avons pas vocation à prendre position.

Charles JODER, Directeur régional SNCF pour la Bourgogne et la Franche-Comté : Je voulais réagir et apporter un démenti à des propos que j'ai entendus sur une diminution de la desserte de Mâcon. Il n'y a pas de diminution de la desserte de Mâcon, il y a des aménagements horaires au mois de décembre prochain qui sont liés à des travaux importants, Dieu sait s'il y en a, sur l'axe Dijon-Lyon. C'est lié à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône et Mâcon en bénéficiera avec de nouvelles relations vers Strasbourg. C'est aussi lié à l'adaptation du cadencement sur l'ensemble des régions avoisinantes.

J'en profite pour revenir sur le projet lui-même. La SNCF est extrêmement favorable au projet POCL – nous ne prendrons pas parti ici pour tel ou tel tracé, ce sera fait dans le cadre d'un cahier d'acteurs qui est en cours de réalisation du côté de la SNCF –, et on peut même dire qu'elle est un peu à l'origine de l'idée, en tous cas, parce que nous sommes sur l'axe

structurant des déplacements sur le Grand Sud-Est et nous voyons bien que, si nous voulons poursuivre le développement du ferroviaire sur le Grand Sud-Est, il va bien falloir régler cette difficulté majeure de saturation à venir de la ligne Paris Lyon.

Nous serons favorables au projet le plus soutenable, cela veut dire celui qui répondra le mieux aux besoins des territoires et celui qui permettra le plus de transfert modal vers le ferroviaire. C'est avec ces deux clés que nous allons élaborer notre contribution au cahier d'acteurs.

Je souhaiterais dire enfin qu'il manque autour de la table ceux qui seraient les principaux bénéficiaires de POCL, c'est-à-dire le bassin méditerranéen, parce que c'est bien pour permettre les déplacements à grande distance entre Sud Europe, Nord Europe à travers ce tronçon entre Lyon et Paris, c'est bien là qu'il y a une forte induction de trafic et un fort intérêt à des gains de temps de parcours. Tout à l'heure, nous évoquions par exemple le 360 km/h comme une des options à étudier.

Olivier KLEIN : Merci. Alors, RFF, des éléments de réponse sur les niveaux de bruit, la protection phonique du Val Lamartinien.

Thomas ALLARY : Je vais commencer par répondre à la question précise de Mme Robin sur les hypothèses de fréquence. J'espère surtout ne pas avoir dit que nous présentions aujourd'hui un projet de desserte à cet horizon. Au contraire, j'ai bien indiqué qu'à terme, ce sera la SNCF et peut-être ses concurrents à ce moment-là qui détermineront la desserte. Nous, les hypothèses que nous présentons, qui ne sont que des hypothèses, reposent uniquement sur la seule considération : y a-t-il assez de voyageurs pour remplir X trains ? C'est sur cette base que nos hypothèses sont bâties, avec un degré d'incertitude qui est clair, que je confirme bien, mais qui est le même pour tous les scénarios et pour toutes les variantes. Nous sommes donc bien avec des hypothèses qu'il faut présenter, c'est celles qui permettent d'avoir une idée de ce que le projet permet. Elles ont un degré d'incertitude, mais qui permet une comparaison entre scénarios, puisque l'incertitude est la même dans tous les scénarios.

Nous avons bien dit, nous, RFF, que d'après le potentiel de trafic, il n'y a aucune raison d'envisager des arrêts supplémentaires. Ceci dit, et là, je rebondis sur les propos de Monsieur Thévenoud, POCL, quelle que soit la variante, Mâcon ou Roanne, désengorgerait dans tous les cas la ligne existante. À ce titre, cela offre une possibilité d'améliorer la régularité sur la ligne existante, cela ouvre aussi de nouvelles capacités, soit pour de nouvelles circulations sur le Sud-Est ou les Alpes, soit aussi des possibilités de nouveaux arrêts. La capacité sert aussi à pouvoir arrêter plus de trains. Il y aurait donc une possibilité technique d'arrêter peut-être plus de trains que nous saurions le faire aujourd'hui à Mâcon, mais, à nouveau, si la SNCF et ses concurrents y trouvent un intérêt particulier dans leur politique à cette échéance-là.

Pour répondre globalement sur la problématique du bruit, puisqu'elle est revenue plusieurs fois, c'est quelque chose dont nous avons extrêmement conscience, que RFF souhaite traiter, mais ce n'est pas POCL, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, financières en particulier, qui peut le régler. En revanche, pour être bien conscients de la problématique, il ne faudrait pas attendre POCL, qui est quand même à horizon 15-20 ans, pour régler cette problématique. RFF va s'attacher à trouver une solution avant l'échéance de POCL.

Nous avons entendu parler deux fois de liaison transversale Est-Ouest. Là aussi, pour bien confirmer que le projet d'un barreau Est-Ouest est inscrit dans la loi. Il ne faut absolument pas l'opposer à la problématique du doublement de Paris-Lyon ou de la desserte depuis Paris des territoires du Centre de la France. Ce sont bien deux idées complémentaires. Nous ne

réglons pas dans le même projet une desserte Nord-Sud et une desserte Est-Ouest. D'ailleurs, cette réflexion a déjà eu lieu au niveau du Parlement et ce sont bien les deux projets, un barreau Est-Ouest et un projet POCL, qui ont été inscrits dans la loi. Donc, les deux ne s'opposent pas.

Juste pour terminer, sur l'idée de la rentabilité socioéconomique qui serait meilleure ou, en tout cas, où la variante par Roanne rapporterait plus, nous sommes plus sur une équivalence, à ce stade de précision. Nous sommes sur plus de coût, mais plus d'apport au niveau de Roanne et une rentabilité socioéconomique globalement équivalente.

Peut-être une précision sur la problématique du bruit dans le Val Lamartinien.

Anne GUERRERO, responsable environnement au siège de RFF : Je suis notamment en charge de la politique bruit de RFF. La personne qui est intervenue est partie, mais ce n'est pas grave, d'autres personnes m'écoutent. Effectivement, si nous mettons un enregistreur au moment du passage d'un train, à quelques dizaines de mètres de la voie, nous enregistrons bien un niveau de bruit qui est de 70 dBA, plus ou moins, si nous sommes à 20, 25, 40 ou 50 m de la voie au moment du passage du train, c'est-à-dire sur les deux ou trois secondes du passage du train. La réglementation française en matière de bruit n'est pas basée sur le bruit au passage du train. Elle est basée sur un indicateur énergétique moyenné, sur une période donnée, qui intègre à la fois le bruit au passage du train, bien sûr, mais également le trafic, qui est un critère extrêmement important, puisque c'est le nombre de trains qui va influencer sur le niveau de bruit. C'est un premier point et c'est ce qui va être représentatif de la gêne sonore.

En ce sens, trois campagnes de mesures de bruit ont été réalisées après la mise en service de la ligne nouvelle entre Paris et Lyon, une campagne de mesures en 1997, une campagne de mesures en 2001, après la mise en service de la portion LGV-Méditerranée, et une campagne de mesures en 2007, donc très récente. Chacune de ces campagnes ont été effectuées par des prestataires indépendants, voire par la DAS ou à la demande de la préfecture, et ont démontré que les seuils réglementaires ont été respectés, que ce soit les seuils en vigueur au moment de la déclaration d'utilité publique en 1981, c'est-à-dire un seuil de 85 dBA sur la période 8h-20h, ou les seuils réglementaires appliqués à l'heure actuelle, donc depuis 1999. Dans tous les cas, nous respectons les seuils acoustiques.

Olivier KLEIN : Merci, bien que nous soyons un peu en dehors de notre projet. Je laisse le président Michel Gaillard conclure très rapidement cette réunion.

Michel GAILLARD : Bien, merci à tous pour cette participation. Je ne vais pas faire une synthèse de la rencontre, vous trouverez sur le site un compte rendu synthétique dans les tout prochains jours. Je voudrais par contre revenir sur deux ou trois points qui ont été évoqués.

Je voudrais tout d'abord dire qu'un débat public – le monsieur est parti, c'est dommage – n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum et ce n'est pas la recherche du consensus. C'est un moment d'échange, de débat, de dialogue où toutes les idées s'expriment, où toutes les opinions sont formulées. Ceci pour enrichir la réflexion sur un projet qui est très ouvert à ce stade, comme l'a rappelé Thomas Allary. Voilà ce que je voulais dire, ceci un peu en référence avec ce que vous disiez, Monsieur, sur la RCEA. C'est le débat, nous ne recherchons pas, à travers ce débat public, je ne sais quelle solution consensuelle.

Le deuxième point que je voulais rappeler, cela a été dit par Olivier Klein, c'est que la Commission du débat public ne décide de rien. Ce n'est pas la CNDP et ce ne sont pas les Commissions particulières qui sont à mettre en cause quant aux décisions. La décision

appartient au maître d'ouvrage et à lui seul. Nous nous contentons de faire un compte rendu aussi fidèle que possible du débat public. À charge pour le maître d'ouvrage de s'en inspirer et de prendre, j'allais dire les bonnes décisions, mais je ne sais pas ce que veut dire la bonne décision. Ce que je sais, par contre, c'est qu'il y a au moins trois débats publics que j'ai en tête où les projets ont été annulés, complètement. Par exemple l'extension du port de Nice, il y a eu débat public et elle ne s'est jamais faite, suite au débat public. Il y a aussi des contournements autoroutiers qui ne se sont jamais faits, à Toulouse, à Bordeaux, suite à des débats publics. Tout cela pour vous dire, encore une fois, que le débat public est un moment fort dans la vie d'un projet, en amont de ce projet, et qu'il est assez déterminant pour la suite de ce projet, soyons tout à fait clairs là-dessus.

Le dernier point que je voulais dire est que nous sommes à la neuvième réunion de débat public. Quand je compte à peu près en moyenne combien il y a d'interventions, nous allons dire une vingtaine à peu près, cela fait 180 interventions. Sur le site Web, nous en sommes à 500. Tout cela pour vous dire la puissance du site de la Commission, pour ce qui est de poser des questions, avoir des réponses et déposer des avis, qui ont eux aussi autant d'importance pour le compte rendu qui suivra que ce qui peut être échangé en réunion publique, même si, j'insiste, la réunion publique est quand même le meilleur moyen de participer.

En tout cas, merci à tous, et demain, nous sommes à Nevers, pour votre information. Merci bien.

(Applaudissements)