

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion de proximité

Saint-Etienne, le 12 janvier 2012

Commission Particulière du Débat Public

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

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

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

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons débiter cette rencontre. Je voudrais d'abord vous présenter tous nos meilleurs vœux au nom de la Commission du Débat Public, pour la nouvelle année 2012. Puis, comme il est de tradition dans nos débats publics, je vais proposer à Monsieur le Sénateur Maire de Saint-Étienne de dire quelques mots d'accueil, c'est la formule, avant que nous entrons dans le vif du sujet.

Maurice VINCENT, Maire de Saint-Etienne : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus que je salue collectivement, je sais que Madame la Préfète va nous rejoindre, Monsieur le Président du Conseil général, Messieurs les députés, parlementaires, chers collègues, puis Mesdames et Messieurs les élus venus pour une part du département, de Roanne mais aussi du Grand Lyon, je voudrais vous souhaiter la bienvenue dans cet amphithéâtre et vous remercier de votre présence sur ce sujet qui est effectivement extrêmement important.

Monsieur le Président, je me félicite évidemment de la tenue de ce débat public, qui va nous permettre de nous exprimer ici en Loire Sud et je voudrais souligner que Saint-Étienne métropole, sans être trop long je vous rassure, a participé dès 2009 avec intérêt aux réflexions préalables des 12 collectivités auvergnates et rhônalpines, notamment sous l'égide du Grand Roanne. Nous sommes donc particulièrement ouverts au débat et très intéressés, comme je pense que les interventions le montreront tout à l'heure.

Nous avons, c'est vrai, été un peu surpris de voir que dans l'approche qui était faite jusqu'à présent, le territoire du Sud Loire – certes c'est un projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon – était certes cité, mais peut-être pas pris en considération au niveau où nous le souhaitons et justement, nous vous remercions parce que nous allons exprimer cette volonté. Nous avons rédigé un cahier d'acteurs réunissant 13 collectivités de la Loire, de la Haute-Loire et du futur

pôle métropolitain Lyon St-Étienne Nord Isère. Je voudrais souligner ce point, nous sommes accompagnés et soutenus par ce qu'on appelle l'Euro-métropole, qui rassemble les quatre grandes agglomérations du Grand Lyon, du Nord Isère, du Pays viennois et de Saint-Étienne métropole.

Nous voulons réaffirmer, et nous le réaffirmerons, notre appui total aux positions roannaises, naturellement. C'est évident, pour nous en tout cas, qu'un passage par Roanne permettra de répondre à trois grandes fonctionnalités qui sont attendues par les collectivités : une ambition nationale, c'est le cahier des charges de l'État, un intérêt interrégional, avec l'intérêt pour l'Auvergne et Rhône-Alpes, et une chance pour la reconversion et le développement des territoires ligériens autour du Grand Roanne, mais aussi auvergnats et autour de Saint-Étienne métropole.

Pour nous, nous y reviendrons, nous avons une opportunité historique, avec un aménagement de la voie jusqu'à Roanne, d'atteindre Paris en 2h10. Nous en parlions tout à l'heure en aparté, bien sûr, les liaisons par Lyon sont pour nous très importantes, mais ce serait là un gain de temps majeur et nous luttons, les uns et les autres, pour l'accessibilité de ce territoire. Nous trouvons là une raison extrêmement positive de continuer à œuvrer dans ce sens.

Pour terminer, je vous rappellerai simplement que le Sud Loire, dans son bassin de vie, pèse environ 500 000 habitants. Il faut penser aussi à la partie de la Haute-Loire qui est autour du bassin de vie d'Yssingeaux et du Puy, qui vit en fait aujourd'hui avec Saint-Étienne métropole, si bien que 700 000 habitants sont concernés peu ou prou par un rattachement à la gare TGV St-Étienne Châteaureux, donc dans le futur avec un espoir de projection au niveau de Paris de façon beaucoup plus rapide.

Puis, des grandes entreprises, ce pôle tertiaire de Châteaureux qui se développe et a vocation à se développer en complémentarité avec celui du Grand Lyon, une grande ville universitaire, 25 000 étudiants, 1 500 chercheurs, un tissu industriel en train de rebondir après des phases plus difficiles. Tout ceci nous pousse à participer très activement à ce débat, à souligner l'intérêt d'une voie supplémentaire d'accessibilité et de liaison rapide avec la capitale. Donc, je tiens à vous remercier encore une fois d'avoir organisé ce temps d'échanges ici à Saint-Étienne. Je crois que beaucoup d'intervenants, beaucoup d'élus sont présents dans la salle et je pense que cela augure bien d'un débat qui sera de plus en plus relayé au niveau de la population et qui montre tout l'intérêt que nous portons à ce sujet et notre conviction que le passage du POCL par Roanne est la solution optimale avec, dans notre esprit aussi, le raccordement futur de tout ce bassin de Loire Sud qui trouvera dans cette liaison un nouveau point de son développement.

Merci, Monsieur le président, pour m'avoir autorisé à dépasser les quelques mots d'accueil traditionnels.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Sénateur Maire.

Avant d'aborder le dossier de ce soir, je voudrais faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public, parce que tout le monde ne le sait pas très bien.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est une procédure démocratique inscrite dans la loi. Nous l'organisons dans le cadre du Code de l'environnement et des lois qui ont nourri ce Code de l'environnement. Le débat public est placé sous l'autorité d'une Commission Nationale du Débat Public, créé en 1995 par la loi Barnier sur la protection de l'environnement, d'ailleurs. Le débat public est

né des problèmes environnementaux, puisque je rappelle que tout est parti du sommet de la Terre à Rio en 1992. Donc, l'environnement était le thème dominant ayant conduit à cette création de la Commission Nationale du Débat Public, mais aujourd'hui, les sujets et les motifs d'organiser un débat public vont au-delà de l'environnement. Le cadre de vie, le développement économique, etc., sont concernés par ces débats publics.

La Commission Nationale du Débat Public, une autorité administrative indépendante depuis 2002, est saisie par les maîtres d'ouvrage lorsqu'un projet important ayant des impacts sur l'environnement lui est soumis.

Il est important de rappeler que ce débat public est fait pour respecter deux droits reconnus au public : le droit à l'information d'abord, donc informer le public sur les projets, puis le droit à donner son avis, donner son opinion sur les caractéristiques des grands projets soumis au débat.

Autre point important : le débat public se situe en amont dans la vie du projet, à un moment où il est amendable. Nous ne nous réunissons pas pour parler d'un projet ficelé, nous sommes là pour vous parler d'un projet en devenir. Nous allons vous présenter ce que sont les réflexions très en amont aujourd'hui sur la conception du projet, quelles en sont les grandes lignes, mais absolument pas quelque chose de figé et de décidé, bien au contraire.

Plusieurs points sont débattus au cours de ces rencontres. Le premier, et j'insiste chaque fois, est la question de l'opportunité du projet : ce projet est-il nécessaire ? C'est la première question mise au débat. Ensuite, il y a les caractéristiques du projet, les scénarios de tracés par exemple, dans le cas présent, les objectifs du projet, quels sont les fonctionnalités, les dessertes, les temps de parcours, etc. Tout ceci fait l'objet du débat public.

Un dernier point rajouté en 2010 par la loi du Grenelle de l'environnement est le débat sur les conditions de concertation après le débat public. RFF en dira un mot tout à l'heure. La loi fait obligation au maître d'ouvrage d'expliquer comment il va organiser la concertation après le débat public, pendant l'avis de la préparation du projet.

La Commission Nationale a donc été saisie par RFF de ce projet POCL en janvier dernier. En mars, notre Commission a été mise en place. Il m'a été demandé d'en assurer la présidence et trois membres de la Commission sont ici ce soir :

- Arlette Dubois-Besnard
- Bruno de Trémolles
- Olivier Klein

Nous sommes 7 et cette Commission, depuis mars, organise et prépare ce débat public. Aujourd'hui, elle l'anime.

Pourquoi un débat public sur POCL ?

Vous aurez vite compris que, vu son importance, les montants d'investissements, tous les impacts sur l'environnement et l'importance pour l'aménagement du territoire, tous les critères sont réunis dans POCL pour qu'un débat public ait obligatoirement lieu sur un tel projet. La décision a donc été prise d'en organiser un.

Trois types de réunions publiques :

Nous avons préparé ce débat autour de trois types de réunions :

- Les réunions de proximité, comme celle de ce soir : ce sont des réunions où nous présentons l'ensemble du projet et où nous débattons de toutes ses caractéristiques ;

- Les réunions thématiques, centrées sur une thématique, comme le nom l'indique, que ce soit le financement, l'environnement, les TER ou l'aménagement du territoire, etc. ;
- Puis, les auditions publiques, procédure un peu plus rare, qui consistent à auditer des personnes responsables d'un secteur donné. Il n'y a pas de débat à proprement parler à ce moment-là, nous auditionnons des acteurs d'un domaine d'activité. Cela a été le cas du fret à Lyon récemment. Dans le cas présent, nous avons fait deux auditions publiques, une à Lyon et une à Guéret.

En tout, 27 réunions publiques, au cours desquelles le maître d'ouvrage présente le projet :

- M. Thomas Allary, Directeur du Projet, qui accompagne le débat depuis le début,
- Sylvain Caillot, Chargé d'études à RFF, qui également accompagne depuis le début ce dossier.

Je rappelle que le maître d'ouvrage de ce projet est bien RFF, Réseau Ferré de France. Il y a parfois des doutes.

Calendrier

Je voulais rappeler également que le débat public s'achève le 31 janvier. La loi prévoit quatre mois de débat public et nous y serons à fin janvier. Nous aurons ensuite deux mois pour produire le compte rendu de ce débat public, qui est une de nos missions, animer le débat, mais aussi en tirer les conclusions, en rappelant que la Commission Nationale du Débat Public ne se prononce jamais sur le fond. Nous ne dirons jamais quelle est la bonne réponse, la bonne solution. Nous sommes là pour rapporter ce que vous avez dit et ce que nous avons entendu ; nous ne sommes pas là pour nous prononcer sur la décision, qui appartient à RFF. RFF aura trois mois, à partir de fin mars, pour prendre sa décision – là aussi, c'est la loi – une décision qui sera rendue publique.

Je donne la parole à Bruno de Trémolles, qui est membre de la Commission et animera la rencontre.

Bruno de TRÉMIOLLES : Bonsoir à tous. Pour ce débat, quelques règles afin de permettre un déroulement optimum.

Tout d'abord, le principe de l'équivalence : chaque voix est rigoureusement identique, c'est-à-dire que la voix de celui assis sur le siège A a le même poids que celle de celui assis sur le siège B. C'est très important de le rappeler.

Le deuxième point est la transparence : la totalité de ce qui sera dit au cours de la réunion est reporté dans le verbatim. C'est la raison pour laquelle je demanderai à chaque intervenant de se lever et de déclamer son nom et sa fonction, afin de bien pouvoir le repérer dans le verbatim.

Le troisième point est que la séance est filmée : si certains intervenants ne souhaitent pas être filmés, qu'ils le fassent savoir afin de ne pas être sur la pellicule.

Le dernier point, peut-être le plus important, est que je demanderai à chacun une intervention ou un questionnement limité à trois minutes. Vous êtes nombreux ce soir et il est important que le maximum de personnes puissent s'exprimer, donc je vous demanderai de ne pas dépasser ce temps de trois minutes. Un chronomètre derrière vous permettra de vérifier votre temps de parole.

Enfin, pour ceux qui le souhaitent, vous pouvez bien sûr poser vos questions par écrit. Les hôtesses les ramasseront et elles seront traitées à la tribune.

Maintenant, nous allons rentrer dans le débat avec la présentation de RFF. Thomas Allary va vous exposer le dossier avant de passer au débat proprement dit.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF : Merci. Bonsoir à tous. Quelques mots pour présenter le projet dans sa globalité, pour remettre en perspective l'enjeu national dans lequel nous devons nous inscrire. Ensuite, nous ferons un zoom sur la partie stéphanoise.

Objectifs du projet

Nous sommes dans un projet inscrit dans la loi Grenelle, qui répond à deux enjeux fondamentaux et simultanés :

- Le doublement nécessaire de la LGV qui existe aujourd'hui entre Paris et Lyon et qui arrivera à saturation à l'horizon 2025. A cet horizon, nous n'aurons pas d'autre choix que de doubler cette ligne par une deuxième ligne à grande vitesse ;
- La desserte par la grande vitesse ferroviaire du Grand Centre de la France, les régions Centre, Auvergne et l'Ouest de la Bourgogne qui, aujourd'hui et à l'issue du programme du Grenelle, n'auraient pas accès à la grande vitesse ferroviaire sans cette ligne.

L'idée est d'avoir une ligne qui répond à ces deux enjeux en même temps. L'État, pour cela, a fixé quatre objectifs à ce projet qui ont guidé les études :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2h00 ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre, nous verrons tout à l'heure comment cela s'est décliné ;
- Une alternative économiquement pertinente à l'actuelle LGV Paris-Lyon. Cela s'est concrétisé par l'objectif d'un temps de parcours Paris-Lyon au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1h55 sans arrêt.

Quel projet est proposé au débat ?

Pour cela, quatre scénarios de ligne à grande vitesse ont été élaborés, nous reviendrons dessus plus en détail : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est.

Tous ces scénarios ont des hypothèses communes d'accès dans la région Île-de-France et dans la région lyonnaise. Ces points d'arrivée ne sont donc pas discriminants entre les scénarios.

Trois de ces scénarios, l'Ouest, le Médian et l'Est, ont des variantes d'arrivée sur la région lyonnaise, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas la ligne existante entre Mâcon et Lyon, en construisant une deuxième LGV entre Mâcon et Lyon. Il faudrait faire un choix entre ces deux variantes dans chacun de ces trois scénarios.

Trois options sont proposées aux débats :

- une à Orly ;
- une à Saint-Étienne, sur laquelle nous allons beaucoup revenir ;
- une à Lyon-Perrache.

Une option est un point pour lequel nous avons pu mesurer des avantages et des inconvénients, dont le bilan n'est pas totalement avéré et nous attendons du débat de savoir si nous devons ou non approfondir ces options et peut-être un jour les intégrer complètement au projet.

Très rapidement, nous allons essayer de voir comment fonctionne le projet et ce qu'il peut apporter. Nous devons voir aussi ce qu'il coûte, ce que l'infrastructure amène comme coût environnemental ou financier, essayer très rapidement de balayer les conditions de sa faisabilité, puis passer à un zoom sur la région stéphanoise.

Comment le projet fonctionne-t-il ?

Vous voyez sur la carte les 13 villes que le projet devra desservir par la grande vitesse ferroviaire. Nous n'avons aucune ligne à grande vitesse qui passera successivement dans chacune de ces 13 villes, sinon ce ne serait plus une ligne à grande vitesse. L'idée est d'avoir une LGV qui va passer au milieu des territoires concernés et des TGV qui vont utiliser à la fois la ligne à grande vitesse et le réseau existant pour sortir de la ligne à grande vitesse et aller desservir chacune de ces villes.

Nous pouvons regarder comment cela fonctionne sur un scénario, par exemple le scénario Ouest-Sud. Nous voyons un TGV qui ferait Paris-Clermont. Il part de Paris, utilise la ligne à grande vitesse, puis, dans ce scénario, quelque part au Nord de Vichy, il sort de la ligne à grande vitesse, prend le réseau existant et poursuit son trajet jusqu'à Clermont-Ferrand. C'est donc bien un trajet direct, sans correspondance. C'est le TGV qui change de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train.

Nous le voyons ici dans un autre scénario où nous voyons que là, par exemple, le tracé de la ligne ne serait pas le même. Le TGV utiliserait la ligne à grande vitesse et le réseau existant dans des conditions différentes. Pour autant, le temps de trajet, par exemple sur Paris-Clermont, restera le même, le fameux objectif de 2h00.

Nous le voyons sur tous les scénarios, c'est toujours le même principe. Nous pouvons le regarder sur Clermont-Lyon aussi, pour voir que la relation Clermont-Lyon, qui permettrait de relier l'Auvergne à Rhône-Alpes, est possible à chaque fois dans les variantes qui passent par Roanne avec, à chaque fois, utilisation du réseau existant à partir de Clermont, puis, à partir d'un moment, utilisation de la ligne à grande vitesse, ce qui permet de gagner un temps considérable à partir de ce moment-là.

C'est la façon dont les TGV utiliseront la ligne. De la même façon que la ligne ne va pas passer dans les 13 villes, nous n'aurons pas un TGV qui ira successivement dans les 13 villes, par exemple qui va à Orléans, qui repart, qui va à Vierzon, qui repart, qui va à Bourges, etc. Sinon, il n'arrivera jamais à faire 1h55 entre Paris et Lyon. Le principe est que différents TGV circuleront sur cette ligne pour desservir différents ensembles, différents chapelets de villes, de façon à essayer de maximiser le nombre de trains pour chaque ville.

Tout cela se résume dans des hypothèses de schémas de dessertes que RFF a construits pendant les études. Le moment venu, ce sera aux opérateurs comme la SNCF de proposer ces dessertes. Ce sont les petits schémas que nous voyons sur la droite de l'écran. Vous pouvez les retrouver sur les synthèses que vous avez pu prendre à l'entrée de la salle.

Il faut les lire avec chaque trait de couleur qui symbolise un type de train. Là, nous pourrions avoir un premier train allant par exemple de Paris à Orléans et à Blois, donc qui desservirait

ces 3 villes, mais pas d'autres. Par exemple, nous voyons que ce TGV n'irait pas à Lyon, ce n'est pas un Paris-Lyon. De la même façon, nous pourrions avoir un Paris-Vierzon-Châteauroux, un Paris-Bourges-Montluçon. Nous aurions le TGV qui va à Clermont-Ferrand. Nous voyons que ce n'est pas un TGV qui va à Lyon, d'ailleurs. Nous aurions dans ce scénario un TGV qui dessert Bourges, puis Nevers et Moulins.

Ce sont des TGV qui partent de Paris, qui desservent les territoires du Grand Centre. Nous voyons qu'aucun ne va jusqu'à Lyon, donc nous ne sommes pas encore sur les TGV Paris-Lyon. Par contre, nous avons d'autres types de trains province-province qui vont aussi circuler sur ces voies. Le premier type de ces TGV peut être un TGV qui vient de Roissy ou de Lille, par exemple, qui contourne Paris et qui va desservir, pour certains, Clermont et, pour d'autres, Lyon voire au-delà, Marseille ou le Sud-Est en général. Nous voyons que ces trains pourront être empruntés à Orléans, à Bourges, à Vichy, à Roanne, etc., parce que ces trains n'ont pas d'objectif de temps de parcours. L'objectif est qu'ils desservent au maximum les territoires qu'ils traversent.

Nous aurions un autre type de trains province-province, ceux qui viennent de l'Ouest, de Nantes par exemple, qui vont jusqu'à Lyon et qui pourraient desservir au passage, en l'occurrence, Vierzon, Vichy, Moulins, Roanne, puis Lyon et au-delà.

Nous voyons que, pour l'instant, nous n'avons toujours pas les Paris-Lyon. Nous avons encore un type de trains province-province à regarder, les Clermont-Lyon, nous en avons parlé.

Enfin, nous voyons les Paris-Lyon, qui sont en fait des trains reportés de la ligne existante pour la désaturer. Ces trains ne s'arrêteront pas partout, puisqu'ils doivent respecter ce temps de 1h55 entre Paris et Lyon. Aujourd'hui, ils marquent un arrêt maximum, à Mâcon ou au Creusot. De la même façon, ils marqueraient un arrêt maximum et, dans nos études, cet arrêt a été prévu à Roanne. C'est le train orange que nous pouvons voir sur ce schéma.

Voilà comment se lisent les schémas de dessertes. Là, nous l'avons décomposé. Nous pouvons évidemment retrouver le même type d'informations pour chacun des scénarios.

Qu'est-ce que tout cela permet de faire ? Nous le symbolisons ici en regardant ce que cela peut apporter sur Roanne en temps de parcours. En l'occurrence, dans les variantes Roanne, cela amène des gains de temps de parcours considérables, puisque nous passons de trois heures aujourd'hui à des ordres de grandeur de 1 h 20 à 1 h 30 selon les scénarios, depuis Paris. Nous retrouvons le même type de gains de temps de parcours vers Roissy, vers Lille. Nous voyons aussi que pour Lyon, cela peut avoir un intérêt non négligeable. Puis, sur les destinations vers l'Ouest de la France, comme Tours et, au-delà, Nantes, nous voyons aussi que nous sommes à plus de 1h00 de temps de parcours gagné.

De la même façon, en termes de fréquence, donc de nombre de trains possibles chaque jour, pour Roanne, ce serait une desserte nouvelle, donc nous partons de zéro et nous pouvons envisager environ trois TGV aller-retour chaque jour. Pour Lyon, ce serait aussi une augmentation assez significative avec, en plus, des trains qui se prolongeraient vers Marseille d'un côté ou vers Clermont de l'autre pour ces relations.

Ici, c'est l'exemple de Roanne. Nous retrouvons le même type de gains pour toutes les villes concernées par le projet. C'est bien la réponse au premier enjeu : desserte ferroviaire du Grand Centre de la France.

De la même façon, tous les scénarios répondent au deuxième enjeu : la désaturation de Paris-Lyon, puisque nous avons la désaturation avec des trains reportés dans tous les scénarios, un gain de régularité et le maintien du temps actuel de 1 h 55, dans tous les scénarios et même pour certains, Médián et Est, un gain de 10 minutes, puisque la ligne est plus courte. Nous

mettrions donc 10 minutes de moins pour aller de Paris à Lyon et au-delà, avec les avantages en termes de report modal depuis l'avion sur Paris-Marseille en particulier.

Tout cela, ce sont des avantages. En face, existent des coûts, amenés par l'infrastructure. Le premier de ces coûts est le coût environnemental. A ce stade, nous avons essayé de regarder, sur toute l'aire d'étude concernée par le projet, le milieu physique, comme par exemple les grands cours d'eau ; le milieu humain, comme par exemple les grandes zones urbaines ; et les zones naturelles les plus sensibles. Quand nous avons répertorié tout cela, nous le voyons sur la carte, il y en a énormément sur cette zone et aucun des scénarios, aucune des options de passage ne pourra éviter tous ces enjeux. Nous allons donc forcément croiser des enjeux environnementaux importants et, à ce stade, nous avons essayé de qualifier le risque d'impact. Nous n'avons pas de tracé précis, donc nous ne pouvons pas préciser l'impact mais, par contre, nous pouvons essayer de qualifier le risque d'impacter toutes ces zones.

C'est ce que nous avons essayé de schématiser dans ce tableau, où nous voyons que tous les scénarios ont des risques d'impact relativement importants, en particulier les scénarios Ouest-Sud et Ouest du fait de la traversée du Val de Loire à Orléans en particulier et de la zone Natura 2000 de la Sologne.

Le coût est aussi financier. Vu la taille du projet, c'est là aussi considérable et selon les scénarios, nous sommes entre 12,2 et 14 milliards d'euros d'investissement estimé. Inutile de vous dire que, dans le contexte actuel, c'est un coût assez considérable.

En termes de faisabilité, comment pouvons-nous essayer de regarder cela ? Nous l'avons vu, des avantages en termes d'accessibilité des territoires dans tous les scénarios et plus particulièrement dans les variantes qui passent par Roanne, puisque nous avons une desserte nouvelle qui serait permise, contrairement au passage par Mâcon.

En termes de doublement de la ligne Paris-Lyon, là aussi, c'est réalisé dans tous les cas, avec un petit bonus aux scénarios Médian et Est qui permettent un temps de parcours réduit.

Le gain de voyageurs est un point important. Ce sont tous les voyageurs qui, aujourd'hui, soit se déplacent en voiture ou en avion, soit des gens qui ne se déplacent pas pour l'instant et qui trouveraient avantage à se déplacer grâce aux nouveaux avantages apportés par le projet. Ce sont les voyageurs nouveaux permis par le projet et nous voyons que cela oscille entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs par an, selon les scénarios.

Tout cela, rapporté au coût d'investissement, je n'y reviens pas, nous en avons parlé ; rapporté au coût environnemental, je n'y reviens pas, nous en avons parlé.

Tout cela se valorise à travers des indices. Un de ces indices est la valeur actuelle nette. C'est un bilan monétarisé de tous les avantages pour l'ensemble de la collectivité et de tous les coûts. Nous donnons un coût à l'impact environnemental, par exemple, nous donnons un coût aux avantages aussi, en termes de sécurité, en termes de gains de confort. Tout cela est monétarisé. Nous faisons la différence sur l'ensemble de la vie du projet et nous voyons que cette valeur est estimée entre 1,1 et près de 10 milliards d'euros selon les scénarios. Ceci veut dire que, dans tous les cas, nous avons plus d'avantages que d'inconvénients, mais dans des proportions qui restent contrastées.

Nous avons essayé de décliner ces éléments en termes de financement public. Pour le financement d'un projet de ce type, le premier financeur est RFF et il apporte ce que le projet va lui permettre d'obtenir en recettes nouvelles. Les recettes nouvelles pour RFF sont liées au gain de voyageurs, aux voyageurs nouveaux. Une fois que RFF a apporté ce financement, il ne peut pas aller au-delà, il n'a pas le droit de s'endetter au-delà de ce que le projet va lui rapporter. Au-delà, un appel est fait aux collectivités publiques – État, collectivités locales, éventuellement Union européenne – et nous avons essayé, pour la première fois dans un

débat public, de caractériser ce que pourrait être, en termes de montant, cet appel aux collectivités. Nous voyons que nous sommes sur des montants relativement importants, entre 9 et 12 milliards d'euros, ce qui montre la difficulté de l'exercice.

Une fois tout cela dit, nous sommes sur des éléments d'éclairage au niveau du débat public et il manque aujourd'hui tout ce que le débat public peut apporter, les enseignements des échanges que nous avons. Ces enseignements sont peut-être même encore plus importants pour ce qui concerne les options. Nous allons donc regarder tout de suite ce qui se passe à Saint-Étienne, puisqu'à Saint-Étienne, nous sommes sur le principe d'une option.

Il faut bien imaginer que nous nous plaçons dans les variantes Roanne. L'option de Saint-Étienne n'existe pas dans des variantes qui ne passent pas par Roanne. La variante Roanne permet une desserte de Saint-Étienne depuis Paris, sans passer par Lyon. Nous voyons en trait épais vert la ligne à grande vitesse qui passerait par Roanne, avec une possibilité de gare nouvelle avec le petit point orange. Il faudrait donc prévoir un raccordement à l'Ouest, un raccordement à l'Est, de façon à ce que le TGV puisse sortir de la ligne à grande vitesse, aille à la gare centre de Roanne puis, au-delà, il faudrait électrifier la ligne entre Roanne et Saint-Étienne pour que le TGV puisse poursuivre son parcours et aller desservir Saint-Étienne jusqu'au bout.

En termes de coût, qu'est-ce que cela veut dire, puisqu'évidemment, cela a un coût ? Cela veut dire que nous ne créerions plus dans ce cas une gare nouvelle à Roanne, ce qui est l'hypothèse de base dans les études, puisque de toute façon, le TGV passerait dans la gare centre de Roanne. Nous pouvons donc envisager une économie de 50 millions d'euros.

En face, nous avons le coût des raccordements Est et Ouest pour sortir et rentrer sur la ligne à grande vitesse, que nous estimons à 310 millions d'euros au total à ce stade, et l'électrification de la ligne estimée à 150 millions d'euros. Nous pouvons donc dire que c'est une option dont le coût peut être estimé à environ 400 millions d'euros à ce stade.

Quels sont les avantages ? Comment cela marcherait-il ? Nous rappelons déjà que, sans le projet, le TGV passe par Lyon et met 2 h 40. Avec le projet, sans l'option, le TGV pourrait aller jusqu'à Lyon par Roanne et rejoindre Saint-Étienne par le trajet que nous connaissons actuellement, Lyon-Saint-Étienne. En termes de temps de parcours, cela veut dire le même, puisque nous assurons le même temps de parcours entre Paris et Lyon dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud. Dans les scénarios Médian et Est, je le disais tout à l'heure, 10 minutes de temps de parcours en moins, donc il se reporte jusqu'à Saint-Étienne et nous passerions de 2 h 40 à 2 h 30.

Les hypothèses de fréquence, aujourd'hui, sont de quatre allers-retours quotidiens Paris-Saint-Étienne. Là, nous serions sur quelque chose d'inchangé en termes de trajets directs.

En termes de voyageurs, le trafic à l'horizon du projet, donc 2025, nous serions à environ 640 000 voyageurs par an au fil de l'eau. Avec le projet, dans les options Médian et Est, puisque nous avons un petit gain de temps de parcours, nous voyons que le trafic pourrait monter jusqu'à 700 000 voyageurs par an, donc nous avons un petit bénéfice, mais qui ne permet pas d'envisager une fréquence supplémentaire.

Avec l'option, par contre, nous avons tout de suite un gain de temps de parcours, puisque nous n'avons plus besoin de faire le crochet par Lyon. Nous avons une vingtaine de minutes de gagnées et nous passons sur des temps de parcours, dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, à environ 2 h 20, trajet direct Paris-Saint-Étienne, et 2 h 10 pour les scénarios Médian et Est.

En termes de fréquence, aujourd'hui, nous le rappelons, quatre allers-retours quotidiens. Là, nous sommes partis sur une hypothèse possible de cinq allers-retours quotidiens, qui

s'explique par le gain de voyageurs, puisque nous pourrions envisager un trafic total d'environ 700 000 voyageurs par an.

Voilà donc les éléments bilan, coûts et avantages dont nous attendons maintenant de savoir ce que le public, en particulier stéphanois, peut en penser.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vous propose de rentrer maintenant dans le débat. Qui aura le courage de poser la première question ?

André TIXIER, Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Saint-Étienne : Je m'exprime en tant que membre élu de la Chambre de Commerce et au nom de M. André Mounier, président de la Chambre de Commerce et que ne peut pas être parmi nous ce soir. Je m'exprime donc au nom de la CCI, de la position de la CCI et des industriels de Loire Sud.

La CCI représente 22 000 entreprises et est la troisième de Rhône-Alpes. Je rappelle que les Chambres de commerce sont les seules institutions auxquelles la loi confère la mission de représenter les intérêts des entreprises. La CCIT Saint-Étienne Montbrison soutient le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Roanne et demande l'intégration de la desserte de Saint-Étienne. Il est indispensable, pour nous, de connecter Saint-Étienne à la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Il est également indispensable de donner aux entreprises de notre territoire une infrastructure à la hauteur de leurs performances.

C'est une chance unique de réduire les temps de trajet entre Saint-Étienne et Paris. Actuellement, nous sommes pénalisés par les 50 minutes nécessaires pour effectuer les 50 km entre Saint-Étienne et Lyon. Le trajet Saint-Étienne-Paris en 2h10 correspondrait enfin à la norme et à la compétitivité de nos entreprises. Il n'est pas acceptable qu'un territoire économique aussi performant que le nôtre, qui compte 20 leaders mondiaux, le pôle de compétitivité nationale de l'industrie mécanique Viaméca, le plus grand nombre de grandes entreprises de Rhône-Alpes, les sièges sociaux de groupes tels que Casino, première entreprise privée de la région, soit aussi mal relié à la capitale, aux principales agglomérations françaises.

La réalisation de cette ligne à grande vitesse permettrait à nos entreprises et à notre territoire d'exprimer pleinement leur extraordinaire potentiel. Cet investissement est vraiment nécessaire, car l'accessibilité est la norme quand tous les territoires du monde sont en compétition. Il n'y a pas eu d'investissement ferroviaire sur notre territoire depuis des années. Lyon-Saint-Étienne est la plus ancienne voie ferrée de France, 1834, je pense qu'il est bon de le rappeler. En 150 ans, nous avons divisé par 18 le temps de parcours par fer entre Paris et Lyon, et même par deux celui entre Saint-Étienne et Paris. Il est urgent de remettre à niveau des dessertes à grande vitesse de Saint-Étienne, huitième agglomération de France, d'autant que des villes de moindre importance voient leur temps de trajet avec Paris réduit grâce à la mise en service de nouvelles LGV Rhin-Rhône Ouest. C'est un enjeu d'attractivité et d'aménagement du territoire.

La CCIT de Saint-Étienne Montbrison s'est prononcée à l'unanimité, lors de son assemblée générale du 28 novembre 2011, en faveur du POCL, scénario Médian variante Roanne. En effet, seul le passage par Roanne permet d'afficher un temps de parcours entre Saint-Étienne et Paris d'environ 2h10, alors que via Lyon, il serait au mieux de 2h30.

La CCIT de Saint-Étienne Montbrison demande une intégration au projet POCL de la desserte de Saint-Étienne. Elle nécessitera l'électrification de la ligne actuelle Saint-Étienne Roanne et le passage de la future LGV en gare centrale de Roanne. A l'heure où l'État affirme la nécessité de relancer l'industrie française, il n'est pas acceptable que Saint-Étienne, forte

d'un tissu industriel dynamique, 36 % des emplois, ne figure qu'en option dans le projet du maître d'ouvrage RFF. Cette électrification ne représente que 1 % du coût total de la future ligne LGV. Elle est à mettre en rapport avec la desserte d'une agglomération de 500 000 habitants et d'une zone de chalandise intégrant la Haute-Loire et le Nord Ardèche. Voilà la position de notre Chambre de Commerce.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une autre question ?

Jean-Pierre PICOLET, président du Conseil de développement de Saint-Étienne métropole : Bonsoir. Le fait que notre territoire reste en dehors des grands axes ferroviaires et autoroutiers rend essentiel qu'il soit relié par des liaisons rapides et fiabilisées à ces grands axes.

Au titre du POCL, le Conseil de développement soutient les choix suivants :

- Un tracé par Roanne ;
- Le passage en gare centrale de Roanne ;
- L'électrification de la ligne Saint-Étienne-Roanne ;
- La mixité des trafics voyageurs TGV ou TER et du fret pour les trains reliant Saint-Étienne à Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand.

A l'heure de la création d'un pôle métropolitain, le Conseil de développement rappelle que ce projet ne doit pas remettre en cause la priorité d'une liaison ferrée rapide et sécurisée vers Lyon centre et Saint-Exupéry.

Le Conseil de développement appuie les tracés passant par Roanne, seuls itinéraires susceptibles d'impacter favorablement le territoire de Loire Sud.

S'agissant du débat nouvelle gare-gare centrale de Roanne, le Conseil de développement est favorable à un passage en gare centrale, assurant le meilleur service.

Pour le Conseil de développement, l'agglomération stéphanoise pourra espérer tirer profit de la variante Roanne si, et seulement si, elle s'accompagne d'une électrification de la ligne Roanne-Saint-Étienne, seule solution donnant accès à la nouvelle LGV pour le bassin stéphanois. Il recommande qu'elle soit intégrée dès l'origine par le maître d'ouvrage, et non pas en tant que variante, comme faisant partie du projet, avec un accord de cofinancement global à définir. Cette électrification permettra également le développement du fret sur le secteur, avec un trajet électrifié raccordé au CFAL.

Le Conseil de développement rappelle toute l'importance pour l'attractivité de l'agglomération stéphanoise de disposer d'une desserte rapide, en 2 h 15 ou moins, avec Paris, en adéquation avec le vrai potentiel d'un bassin de vie de 700 000 habitants et de 300 000 emplois. Il souligne que le bassin stéphanois a besoin a minima d'une desserte TGV équivalente en nombre et positionnement horaire à la situation actuelle.

Il juge indispensable que la métropole stéphanoise soit reliée dans tous les cas par TGV au point qui permettra le meilleur temps de parcours à destination de Paris.

Enfin, le Conseil de développement juge impératif de s'assurer que puissent circuler simultanément sur la nouvelle voie des TGV, des trains rapides de type TER ou équivalent, qui permettent de relier Saint-Étienne à Roanne et Clermont, ainsi que Lyon à Clermont-Ferrand. Merci.

Bruno de TRÉMIOLES : Merci beaucoup.

Anne de BEAUMONT, élue à Firminy et élue communautaire, Europe Ecologie Les Verts : Je voudrais d'abord dire que je ne suis pas contre par principe les lignes TGV, dans la mesure où cela peut être une bonne alternative pour faire une vraie concurrence par rapport à l'avion, qui n'a pas un bon impact de carbone.

Par contre, je pose la question, puisque tout à l'heure, Monsieur le Président, vous avez dit que la vraie question était d'abord de voir s'il y avait vraiment une opportunité à ce projet de POCL. Je vais poser cette question, puisque Monsieur le président de Saint-Étienne métropole, M. Maurice Vincent, a présenté cela comme le problème de l'attractivité de notre territoire par rapport à Paris et au reste de la France. Il faut savoir une chose, que ce soit des autoroutes ou des lignes ferrées, quand des améliorations de lignes de communication existent, c'est toujours la ville la plus grosse qui bénéficie le plus de l'attractivité d'une amélioration de transport, plutôt que la ville la plus petite. Donc, n'en déplaise à mes deux précédents intervenants qui pensent que l'attractivité bénéficiera à Saint-Étienne, cette attractivité profitera plutôt aux grandes villes comme Paris.

Je veux prendre comme exemple l'impact désastreux du TGV Marseille, qui fait qu'aujourd'hui, les Marseillais ne peuvent plus se payer des habitations, ne peuvent plus se payer du logement, parce que les Parisiens se payent tous les logements, Marseille étant maintenant à portée de main pour ces Parisiens. Voulons-nous vivre la même chose sur Saint-Étienne ?

Deuxièmement, la tyrannie du temps. Vous avez parlé de gagner 10 minutes. Qu'est-ce que 10 minutes dans une existence ? Moi aussi, alors, je voudrais gagner 10 minutes sur ma mort. Arrêtons cette tyrannie du temps, toujours gagner du temps. Nous gagnons du temps pour courir encore plus, nous vivons encore plus mal que nos grands-parents. Cette histoire de tyrannie du temps, cette histoire de gagner du temps, il faut arrêter, surtout dans une logique où, aujourd'hui, nous devons réfléchir en termes de développement de territoire qui ont le moins d'impact carbone. Alors, arrêtons de courir toujours après d'autres territoires et essayons de développer local pour limiter notre impact carbone.

La dernière chose était que je pense qu'aujourd'hui, en termes d'opportunités, à l'heure où, depuis un mois, nous avons vécu un grand débat sur la question des TER qui ont vécu une véritable dégradation depuis les nouveaux horaires, en tout cas, je parle pour l'Ondaine, nous vivons une vraie dégradation du service public pour les lignes de TER, qui impacte la vie quotidienne des citoyens, dans leur vie de tous les jours. Je pense qu'aujourd'hui, il est plus urgent de développer des lignes de TER avant de faciliter la vie des hommes d'affaires, excusez-moi.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLES : Merci beaucoup.

Roger VERNET, membre du bureau de la Communauté d'agglomération Loire-Forez, en charge des déplacements : Créée le 31 décembre 2003, la Communauté d'agglomération Loire-Forez couvre un territoire d'une superficie d'environ 75 000 ha pour une population de 80 000 habitants répartis sur 45 communes. Loire-Forez, c'est aussi près de 5 000 entreprises, soit 20 000 emplois. Ces quelques chiffres montrent le rôle que peut et que doit jouer notre Communauté d'agglomération, acteur à part entière du dynamisme ligérien, complémentaire avec l'agglomération stéphanoise.

La ligne Paris-Lyon, puis le hub de la Part-Dieu, très saturés, sont autant d'entraves à l'efficacité de la liaison du Sud-Loire vers Paris et surtout ne sont plus aptes à permettre des progrès significatifs. L'enjeu du projet POCL est donc particulièrement important pour notre

territoire. Sous la condition de certains investissements, il peut offrir un meilleur temps de parcours à nos habitants jusqu'à Paris. Ainsi, il doit contribuer au développement économique et de l'emploi dans des domaines très variés. Pour cela, des choix d'investissement et de tracés nous semblent primordiaux.

Parmi les grandes variantes présentées au Nord de l'Allier, la Communauté d'agglomération Loire-Forez n'émet qu'une demande : la LGV doit passer par Roanne pour être accessible depuis le Sud-Loire. Elle laisse le soin aux techniciens de RFF, en concertation avec les collectivités concernées, de choisir le tracé le plus adapté vers le Nord.

La structure de l'agglomération Loire-Forez est assez originale. Elle est composée de deux pôles urbains qui jouent un rôle prépondérant au sein même du territoire intercommunal : au Nord, un pôle constitué autour de Montbrison et, au Sud, un second formé autour de Saint-Just-Saint-Rambert, avec leur tissu d'entreprises et leur niveau d'équipement. Ces deux pôles animent les territoires ruraux qui les entourent et assurent un réel équilibre de la vitalité de l'espace communautaire.

La partie Nord de notre territoire trouve un intérêt à pouvoir bénéficier d'une bonne accessibilité au TGV à Roanne. En effet, situé à seulement 1h00 de la gare centrale de Roanne, que ce soit par le train ou en voiture, il sera plus efficace pour ces populations et entreprises de Montbrison d'aller chercher là-bas le TGV, plutôt que de parcourir plus d'une demi-heure jusqu'à Châteaureux, puis de remonter par le train vers Roanne. Ce constat rend pour nous essentiel le choix d'un débranchement pour desservir la gare centrale de Roanne, au sein de laquelle seront ainsi connectés tous les modes, TER, transports interurbains, transports urbains, tout autant que véhicules particuliers.

Le Sud de notre territoire continuera à rejoindre la gare de Saint-Étienne Châteaureux toute proche, une extension de la LGV jusqu'à Saint-Étienne donnant donc une option tout à fait justifiée, non seulement pour la métropole stéphanoise, mais aussi pour Loire-Forez. Les travaux d'électrification de la ligne actuelle Saint-Étienne Roanne seront aussi une nécessité.

Les enjeux développés dans les différents cahiers d'acteurs, et tout particulièrement les deux autres agglomérations ligériennes, Saint-Étienne métropole et le Grand Roanne, sont donc communs avec ceux de notre territoire qui soutient sans faiblir les actions et les positions exprimées par l'ensemble des acteurs de notre département.

La préoccupation aujourd'hui exprimée en faveur du TGV ne doit pas faire oublier que des améliorations doivent encore être apportées sur ces lignes TER, tant en termes de matériel que d'infrastructure ou encore d'offres. L'usage de ce train ne se développera que mieux si l'ensemble du dispositif est performant et bien articulé.

Pour conclure, Loire-Forez soutient, conjointement avec les autres collectivités ligériennes, la variante roannaise, avec un débranchement en gare centrale de Roanne, et souhaite voir l'électrification de la ligne Saint-Étienne-Roanne incluse au projet. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Mathieu LACHAND, citoyen : Merci. J'aimerais si possible être anonymisé sur la vidéo.

Comme nous l'avons vu dans votre présentation, le risque d'impact négatif sur les milieux physiques, naturels et humains est important voire très important. Gagner 30 minutes pour relier Saint-Étienne à Paris en vaut-il la peine ? Si oui, des compensations au moins équivalentes au préjudice commis, préjudice autre que simplement financier, sont-elles envisagées ou envisageables ? Merci.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une autre question ?

Michel CANIAUX, ALTRO : Bonsoir. Je suis délégué général de l'Association Logistique TTransport Ouest, ALTRO, qui regroupe 35 collectivités de l'Arc Atlantique et du Massif central.

Je vais revenir sur les opportunités. Pourquoi cette LGV ? D'abord, j'en ai relevé cinq ; il y en a beaucoup d'autres, mais je vais parler des cinq.

C'est une opportunité d'offrir la possibilité du report modal, notamment de la route vers le rail, à de nouveaux territoires, par le renforcement du maillage ferroviaire du territoire. Ce maillage leur permettra d'adopter une politique de transport durable basée sur l'articulation du POCL, du TER et des cars départementaux.

La deuxième opportunité est de dynamiser le réseau existant en le modernisant, et cela a été dit, notamment sur Roanne Saint-Étienne.

La troisième opportunité, à mon avis, et qui n'a jamais été abordée vraiment en profondeur dans le débat, c'est l'opportunité de créer un véritable projet territorial d'envergure qui rapproche et unisse les 12 villes directement concernées par le POCL, dont Saint-Étienne et Sud-Loire. La LGV est l'outil pour façonner ce projet qui est à inventer. Qu'allons-nous faire ensemble ? Nous avons de nombreuses villes qui vont se rapprocher, mais qu'allons-nous faire ensemble ? Paris n'est pas la seule, il y a Orléans, Clermont, Vichy, de nombreuses villes qui peuvent justement trouver une synergie commune. Il faut un projet territorial qui évitera que la structuration de l'espace se fasse une nouvelle fois autour de Paris et que le POCL ne se fasse au détriment des villes moyennes et métropoles intermédiaires. Les villes trouveront donc là une nouvelle identité garante de leur visibilité et de leur rayonnement. Ce projet territorial inversera la donne démographique vieillissante pour certaines collectivités et facilitera l'arrivée de nouvelles populations et de nouvelles activités.

Par conséquent, si un consensus est à trouver, c'est peut-être plus, plutôt que sur le scénario, autour d'un projet territorial aujourd'hui tragiquement absent. C'est sûrement le rôle de l'État d'avoir une vision de type Grand Paris et que la ligne nouvelle Paris Normandie contribue à structurer le territoire. C'est ce qui est important. Or, nous, nous sommes en train un peu de tâtonner, puisqu'il n'existe pas de projet territorial. Il manque une pièce au débat.

Alors, à quand un grand quelque chose pour nos territoires ? C'est aussi l'opportunité d'aborder une vision décentralisatrice et donc, de fait, européenne, avec la prise en compte du désormais fameux barreau Est-Ouest, c'est-à-dire Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux, qui ouvre des perspectives, y compris pour Saint-Étienne, à la fois pour le fret et aussi de désaturation du sillon rhodanien. Il y a eu un débat public en 2006 et nous savons que nous ne pouvons pas faire de nouvelles infrastructures dans le sillon rhodanien. Il va donc falloir trouver des solutions pour acheminer ce qui vient du Sud-Ouest vers Lyon.

Enfin, la cinquième opportunité est pour revoir le modèle économique de la grande vitesse, passer de la desserte de point à point à un éventail de services, et nous allons dire de services diversifiés sur le modèle espagnol. Donc, oui, il faut que le POCL prenne en compte dans sa totalité le Sud-Loire et il faut lever l'option de Saint-Étienne, afin que cela devienne une réalité.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. M. Allary, à ce stade, avez-vous quelques commentaires à apporter ?

Thomas ALLARY : Il y a eu beaucoup de questions très précises, je vais essayer d'y répondre rapidement. Déjà, une question qui était intéressante : pourquoi la desserte de Saint-Étienne figure-t-elle en option dans le projet POCL ? Tout simplement parce que Saint-Étienne est déjà desservie par TGV aujourd'hui. Quand nous avons 13 villes à desservir avec une seule ligne, l'exercice est déjà compliqué et nous commençons très clairement à travailler à la marge. Voilà pourquoi cela consiste en une option sur un projet qui est déjà très grand.

Un temps de parcours a été souligné deux fois, en parlant de 2 h 10 Paris-Saint-Étienne. J'insiste sur le fait que ce n'est possible que dans deux des quatre scénarios. Tous les scénarios ne le permettent pas et ce temps est un temps de parcours pour un train direct sans arrêt. C'est un temps théorique, pour permettre de comparer les différents scénarios.

Une demande portait sur le fait que la desserte de Saint-Étienne dans l'option soit équivalente, en termes de fréquence et de positionnement horaire, à ce que nous connaissons aujourd'hui. J'ai dit tout à l'heure qu'en termes de fréquence, nous pouvions même imaginer passer de quatre à cinq allers-retours quotidiens. En termes de positionnement horaire, c'est quelque chose d'intéressant parce qu'aujourd'hui, nous sommes à un stade du projet où nous ne savons pas et nous n'avons pas travaillé l'insertion de ces futurs TGV dans les différents nœuds horaires des différentes villes concernées. C'est donc un point important et nous l'entendons comme une demande à approfondir.

J'ai entendu parler aussi de TER rapides sur la ligne à grande vitesse. J'ai aussi d'ailleurs entendu parler de fret, à un moment. Là-dessus, je voudrais être très clair : le projet tel qu'il est pensé pour l'instant est destiné à faire rouler des TGV et uniquement des TGV. D'éventuels TER entre Clermont et Lyon continueraient de circuler sur les lignes existantes. Ce serait uniquement des TGV qui circuleraient sur la ligne à grande vitesse.

A ce sujet, j'ai entendu parler de Clermont-Lyon et aussi de Saint-Étienne-Lyon, donc juste deux petits points supplémentaires dans le bilan avantages inconvénients que j'expliquais sur l'option de Saint-Étienne. J'ai dit que, pour desservir Saint-Étienne par POCL, il fallait passer par la gare centre de Roanne. Cela veut dire que nous ne sommes pas sur l'option initialement envisagée dans le projet, puisque ce sont des options gares nouvelles qui ont permis de caractériser le projet pour l'instant. Cela veut dire que, sur un trajet Clermont-Lyon, nous devrions passer en gare centrale, sortir de la LGV, passer en gare centrale à Roanne et repartir sur la ligne à grande vitesse. Cela veut dire un temps de parcours supplémentaire d'environ sept minutes. C'est un point à prendre en compte aussi, le fait qu'aller à Saint-Étienne, cela veut dire passer à Roanne centre et cela veut dire sept minutes de plus pour un trajet par exemple entre Clermont et Lyon.

Cela veut aussi dire, par contre, et là je pense à Saint-Étienne-Lyon, que nous aurions les quatre allers-retours quotidiens TGV actuels, dont nous parlions tout à l'heure, qui ne seraient plus entre Saint-Étienne et Lyon. Nous ne sommes évidemment pas à la hauteur des enjeux de la ligne entre Saint-Étienne et Lyon. Néanmoins, cela permet de se dire que nous allons quand même soulager un peu la ligne et que cela peut peut-être aussi permettre quelque souplesse d'exploitation sur cette ligne que nous savons tous saturée.

Je voulais revenir sur les observations de Madame de Firminy, sur ce que vous avez appelé la tyrannie du temps. Juste pour dire que les 10 minutes de gain de temps de parcours dont j'ai parlé sur Paris-Lyon n'étaient pas un objectif du projet. L'objectif est de faire le même temps de parcours qu'aujourd'hui sur Paris-Lyon. Il se trouve que certains des scénarios, parce qu'ils sont plus courts, mettent 10 minutes de moins. Nous n'allons pas faire exprès d'aller moins vite pour mettre le même temps, donc nous mettons 10 minutes de moins.

Ceci dit, une fois que nous mettons ces 10 minutes de moins, nous constatons aussi que les modèles montrent que, sur Paris-Marseille, nous tombons en dessous de 3 heures. C'est pile le seuil où les trajets par avion se reportent sur les trajets par train, sur TGV en tous cas. Du

coup, nous avons effectivement un report modal qui est plus important que dans les autres scénarios et là, nous répondons directement aux enjeux environnementaux du Grenelle, avec une limitation particulièrement importante des émissions de gaz à effet de serre. Donc, nous répondons très clairement aux enjeux identifiés dans le Grenelle, grâce à ces 10 minutes.

Je voulais aussi répondre à la question de Monsieur sur les compensations pour les risques d'impacts environnementaux à ce stade, pour dire que le principe de travail dans un projet de ce type n'est pas de parler tout de suite de compensation. Le premier principe est d'éviter : nous évitons au maximum toutes les zones les plus sensibles en terme environnemental que nous allons devoir croiser le long du futur tracé, que nous ne connaissons pas aujourd'hui. Quelquefois, nous ne pourrons pas tout éviter. Dans ce cas, nous essayerons de réduire l'impact par des mesures d'accompagnement particulières, en limitant les effets de coupure avec des franchissements pour la faune, par exemple, mais parfois, nous ne pourrons pas non plus réduire ou réduire suffisamment l'impact. C'est à ce moment-là uniquement que nous envisageons des compensations, à savoir par exemple une zone naturelle impactée en partie, il faudra soit la décaler, soit la reconstituer ailleurs, parfois même dans des quantités supplémentaires. C'est ce que nous appelons la compensation. Cela arrive en tout dernier recours et tout l'objet des études de RFF est de ne pas arriver à ce stade. Par contre, si nous devons y arriver, nous compensons, comme de toute façon la loi l'impose aujourd'hui.

Je crois que c'était toutes les questions.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Jean-Louis GAGNAIRE, député de la Loire et Vice-président du Conseil général Rhône-Alpes : Merci. Je voudrais rappeler très brièvement la genèse de ce projet, qui est la saturation de la ligne actuelle entre Lyon et Paris et la nécessité de doubler la ligne. Ce débat, nous l'avons eu il y a longtemps, au moment de la loi Grenelle II de l'environnement et la question était de savoir si nous nous contentions de doubler une ligne existante pour mieux desservir Lyon et tout le Sud-Est de la France à Paris – Lyon est déjà bien desservie – ou alors nous faisons de l'aménagement du territoire. Un grand consensus a eu lieu pour essayer de faire la desserte Lyon-Paris dans de meilleures conditions, parce qu'il faut que les trains à grande vitesse puissent passer. Si nous arrivons à saturation, c'est parce que le TGV correspond vraiment à un besoin aujourd'hui et qu'il concurrence efficacement l'avion. Je crois que c'est ce qu'il faut dire et redire et, en dessous de 3 heures, effectivement, on ne prend plus l'avion sur ce type de distance. La grande vitesse est quand même une des meilleures formules en termes de gain de temps et avec le meilleur compromis temps, finance et environnement, puisqu'il n'y a pas de gaz à effet de serre sur le train.

Je crois que chacun, les uns et les autres dans nos collectivités et là où nous sommes, nous avons essayé de faire en sorte de faire de l'aménagement du territoire. Je ne suis pas complètement d'accord avec la proposition ou la réponse de M. Allary. Nous ne sommes pas aujourd'hui en train de définir les implantations de gares et encore moins les horaires de train, mais nous devons quand même nous mettre d'accord sur un certain nombre de principes. Si nous voulons faire de l'aménagement du territoire, il faut qu'à terme nous puissions faire du Lyon-Clermont, parce que c'est comme cela que nous amortirons une infrastructure nouvelle. Cela peut donc être du TERGV ou du TGV, mais nous rentrons dans des débats techniques et je ne crois pas que ce soit le moment de les aborder maintenant.

Sur la desserte de Roanne, je crois que nous pouvons nous mettre d'accord pour dire qu'il faut arrêter de faire des gares dans les champs de betteraves, comme la France a eu trop tendance à le faire jusqu'à présent. Il faut desservir les cœurs de ville ; c'est vrai pour Roanne et c'est aussi vrai pour Lyon, et je partage le point de vue du Maire de Lyon qui veut que le cœur de Lyon soit bien desservi. C'est donc un souci que nous devons avoir et c'est un principe que nous devons poser, même si cela doit légèrement dégrader les temps de parcours entre Lyon et Paris.

S'agissant de Saint-Étienne, je crois que nous sommes quelques-uns ici à faire des trajets assez fréquents entre Saint-Étienne et Paris, dire que cela n'a pas d'importance d'avoir des temps de parcours un peu longs et que nous ne sommes pas à 10 minutes près, j'invite ceux qui ne font jamais les trajets à se rapprocher de ceux qui les font quotidiennement. Cela existe, malheureusement, et je crois que gagner 20 minutes à une demi-heure sur un temps de trajet Saint-Étienne-Paris, cela change la vie et les conditions du développement de notre territoire.

Je crois aussi que c'est une bonne manière de mieux relier le Nord du département au Sud du département. Il existe deux histoires différentes, dans la Loire. Le Roannais a traditionnellement toujours été tourné plutôt vers Lyon et je crois que c'est un bon moyen de raccorder ces deux territoires. Le fait que la Maire de Roanne, Laure Deroche, soit ici présente, et elle a participé à toutes les réunions, montre à quel point existe ce lien très fort qu'il faut installer entre Roanne et Saint-Étienne. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Nicolas LAURENCEAU, citoyen : Bonjour. J'ai la particularité d'avoir un pied dans la Loire et un pied dans l'Auvergne. Cela me donne une vision un peu particulière dans ce débat. Je trouve surprenant que les collectivités du Stéphanois s'interdisent de réfléchir aux relations avec d'autres collectivités, d'autres territoires fortement contraints dans leur environnement, comme la région Auvergne. C'est pour cela que je crois que nous avons dans ce débat à réfléchir sur les choix stratégiques de dessertes, aussi bien de toutes les villes des parcours.

Il me semble que deux repères importants existent dans le trajet de la ligne TGV, qui sont la ville d'Orléans et la ville de Clermont-Ferrand. Les parcours Ouest desservent mieux Clermont-Ferrand et Orléans que les parcours Est et Centre. Je crois qu'il faut apporter ce point au débat.

Voilà, je n'ai pas été très long, mais il me semblait important de le dire.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean-Claude DESSEIGNE, Vice-président du Grand Lyon : Merci. Un proverbe africain, je cite de mémoire, dit à peu près ceci : « Si tu veux limiter ton cheminement, marche tout seul. Si tu veux aller loin, marche avec les autres ».

Aujourd'hui, nous sommes dans le cadre d'un projet d'aménagement du territoire qui implique tout d'abord une certaine solidarité et ensuite une volonté de développer des échanges économiques. Par ailleurs, cela suppose que nous soyons exigeants en termes de fonctionnalités et que nous cherchions à optimiser les connexions.

La solidarité, je ne veux pas m'exprimer uniquement au nom du Grand Lyon au moment où se crée le pôle métropolitain ; il a vocation à aller au-delà – je pense à Loire-Forez, je pense également au Grand Roanne – et c'est un raisonnement global qui doit être développé.

Les liaisons en direction de Clermont-Ferrand pour Lyon sont quelque chose primordial. Saint-Étienne, je suis un peu désolé de le dire au représentant de RFF, mais ce n'est pas une option, c'est une priorité en termes de développement, à la fois des transports et économique.

Se posera la question du tracé. Je l'ai déjà dit et je le répète, il ne nous appartient pas à nous, collectivités, de décider d'un tracé. Nous souhaitons qu'il impacte le moins possible, en tout cas qu'il ne nuise pas à la situation actuelle en termes de desserte. Il est bien certain que la

variante Roanne est une variante à privilégier, dans la droite ligne de ce que j'ai dit précédemment.

Ce qui nous préoccupe au niveau de l'agglomération lyonnaise et, en termes de fonctionnalités, c'est important, c'est le nœud ferroviaire lyonnais. Nous pouvons regretter que le débat public sur POCL intervienne avant celui qui aura lieu pour le nœud ferroviaire lyonnais et la desserte de l'ensemble de Lyon.

Je voudrais enfin terminer sur deux aspects sur les connexions et réaffirmer qu'en ce qui concerne Lyon, la gare de la Part-Dieu est un enjeu essentiel. Nous ne concevons pas cette arrivée de POCL sur la Gare de Lyon Perrache, si ce n'est qu'à titre très accessoire. La Part-Dieu, c'est le hub, du point de vue des TGV, c'est le lien existentiel avec les TER.

Puis, un deuxième aspect en termes de connexion est Paris. La Gare d'Austerlitz n'est pas réaliste, la Gare de Lyon doit être privilégiée. Nous avons quand même deux lignes de RER, la ligne 14 et une formidable ouverture sur le Grand Paris.

Voilà les quelques observations que je voulais formuler dans le cadre de cette réunion.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMOLLES : Merci beaucoup. M. Allary, avez-vous quelques commentaires à apporter ?

Thomas ALLARY : Pour rebondir sur les propos de M. Gagnaire, juste pour préciser que quand j'évoquais tout à l'heure le fait que la ligne était conçue pour faire rouler des TGV, je parlais de la technologie des trains à grande vitesse. C'est fait pour faire rouler des trains à 320 km/h ou plus. Ensuite, leur mode d'exploitation reste à déterminer. Vous parliez de TERGV, effectivement, et après, nous pouvons envisager tous types de circulation, tous types de modes d'exploitation et de financement, mais c'est fait pour une technologie, pour des trains à grande vitesse qui roulent à 320 km. C'est uniquement ce que je voulais dire.

Sur les gares betteraves que vous évoquiez, je voulais préciser qu'aujourd'hui, c'est aussi la position de RFF, c'est aussi celle de la SNCF, l'opérateur principal aujourd'hui, et surtout des voyageurs : les gares betteraves n'ont pas été un succès, aujourd'hui, tout le monde en est revenu et nous ne cherchons surtout pas à faire des gares betteraves. C'est pour cela que la desserte des 13 villes concernées sur le projet est prévue en gare centre de façon générale. Très exceptionnellement, soit par nécessité, soit par opportunité, nous avons pu envisager des possibilités de gares nouvelles, qui restent d'ailleurs à discuter dans le cadre du débat. Nous avons cette possibilité à Roanne, parce que nous ne sommes pas tout à fait dans un concept de gare betterave. Nous serions dans une gare nouvelle, mais extrêmement proche du cœur de ville, avec une desserte de transport en commun qui peut très facilement être envisagée. C'est ce concept de gare qui pourrait être identifié à Roanne.

Je voulais rebondir aussi sur les propos de M. Desseigne sur l'importance du nœud ferroviaire lyonnais. Nous partageons totalement ce discours. De toute façon, POCL n'a pas de sens si, à l'arrivée, nous ne savons pas comment rentrer dans le réseau lyonnais. Donc, régler le problème de ce qu'on appelle le nœud ferroviaire lyonnais est impératif, c'est même prioritaire. La vie des projets fait que le débat public POCL arrive avant. Néanmoins, les deux démarches se coordonnent régulièrement et il n'est pas question de faire l'une sans l'autre.

Sur l'aspect de l'arrivée en gare de Lyon Part-Dieu, j'ai bien noté vos observations. Cela me donne juste l'occasion de préciser qu'à ce stade, de toute façon, l'arrivée de POCL se ferait au Nord de Montanet, là où nous avons la séparation entre la ligne qui pénètre dans le cœur de Lyon, et qui dessert donc Part-Dieu et Perrache, et la ligne qui contourne Lyon par l'Est et qui dessert l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry. Donc, l'infrastructure POCL permettrait

de faire circuler des TGV qui pourraient desservir toutes ces gares. Le principe de priorité de la Part-Dieu a bien été entendu dans ce contexte.

En revanche, sur l'arrivée à Paris, puisque vous l'avez évoquée, j'ai bien noté le fait que vous souhaitez privilégier une arrivée en Gare de Lyon. Aujourd'hui, en termes techniques, malheureusement, c'est cette arrivée en Gare de Lyon qui est irréaliste. Aujourd'hui, elle est déjà en voie de saturation, de gros travaux sont déjà prévus, mais il est totalement impensable d'y faire arriver une infrastructure comme POCL avec tous les trafics nouveaux qu'il y aurait, alors que la Gare de Paris Austerlitz a des réserves de capacité. Elle aussi est en cours d'aménagement et c'est clairement uniquement pour l'instant dans le cadre d'une arrivée sur Paris Austerlitz que nous pouvons envisager une ligne à grande vitesse de cette capacité.

Bruno de TRÉMIOLES : Merci. Je crois que nous avons reçu des questions écrites.

Arlette DUBOIS-BESNARD, CPDP : Bonsoir. Trois questions ou avis que je vous livre, qui proviennent de la salle. Mme Émilie Perrot demande : « *La desserte centrale de Roanne n'est-elle pas intéressante pour l'équilibre économique des liaisons Clermont Lyon ? Cela éviterait, comme l'a fait RFF, de ne faire peser ce surcoût que sur les seuls ligériens* ».

La seconde question, de M. Emmanuel Devidas, une question aux opposants du projet : « *Que deviendrait Saint-Étienne avec Clermont à 2 heures de Paris, Roanne à 1 h 30, Lyon à 1h55, sans l'option de desserte à Saint-Étienne ?* »

La troisième et dernière question : « *Quelle est la gare parisienne qui serait le point de départ et d'arrivée de la ligne LGV ?* »

Bruno de TRÉMIOLES : Merci. Nous allons laisser M. Allary réfléchir pour répondre à ces questions et reprendre la salle.

Marc PETIT, Maire de Firminy et Vice-président de Saint-Étienne métropole : Merci. Deux idées : pourquoi, à notre avis, est-il indispensable, comme le disait tout à l'heure le Vice-président du Grand Lyon, que cette option devienne complètement intégrée dans le cadre du projet ? La première chose, sur le temps de parcours. Depuis environ 1984, le temps de parcours entre Paris et Saint-Étienne est aux alentours de 2 h 40, 2 h 50, en fonction notamment des dessertes de la SNCF.

Aujourd'hui, depuis 28 ans, nous n'avons eu aucune évolution du temps de parcours, contrairement à de nombreuses autres agglomérations au bassin de vie au niveau de notre territoire. Cela me permet de faire un lien avec la question évoquée tout à l'heure. C'est un enjeu très important d'obtenir une réduction de temps de parcours, pas seulement de 10 minutes, comme le disait ma collègue tout à l'heure, mais de 30 minutes.

Je dirais que c'est un enjeu historique pour l'ensemble de nos territoires. Un habitant parlait de la Haute-Loire. Nous sommes complètement d'accord, en tant que maire de Firminy, carrefour entre la Loire et la Haute-Loire. Bien évidemment, c'est très important pour l'ensemble du Sud-Loire, c'est-à-dire 500 000 habitants, mais c'est aussi, vous avez raison, très important pour l'ensemble du département de la Haute-Loire, ce qui représente au total 700 000 habitants et 300 000 emplois. Un tel bassin de vie ne peut pas ne pas être intégré au niveau du POCL.

La deuxième idée qui me paraît importante est au niveau des quatre allers-retours aujourd'hui entre Paris et Saint-Étienne. C'est très insuffisant. J'aimerais donner quelques chiffres. Des communautés d'agglomération qui ont 80 000 habitants, comme Narbonne et Thionville, ont aujourd'hui quatre allers-retours. Certaines, comme Metz et Brest, qui comptent nettement moins d'habitants, ont 8 à 10 allers-retours.

Contrairement à ce que vous nous disiez tout à l'heure, M. Allary, la question est de maintenir les quatre allers-retours, passant aujourd'hui notamment par la gare de Lyon Part-Dieu, mais notre volonté est d'obtenir des allers-retours supplémentaires passant par la gare de Saint-Étienne. Il est hors de question pour nous que nous passions de quatre allers-retours à cinq. Il faut que les quatre allers-retours passant par Lyon soient bien évidemment maintenus ou alors, vraiment, nous faisons une croix sur un territoire de 700 000 habitants. J'aimerais rappeler qu'un des projets du POCL est de desservir Clermont-Ferrand et son agglomération. C'est le même nombre d'habitants. Il faut donc là aussi une équité territoriale au niveau national.

Une autre chose qui a été évoquée tout à l'heure, et il y avait notamment une question au niveau environnemental, nous avons de la chance, nous avons une liaison ferroviaire entre Saint-Étienne et Roanne. Donc, nous n'avons pas besoin et le coût environnemental est quasi nul, puisque la liaison existe. Par contre, il faut l'électrifier. Le coût de l'électrification, cela a été noté, est peu élevé. 150 millions d'euros, par rapport à 12,2 milliards d'euros, vous l'évoquiez tout à l'heure, ou 14 milliards d'euros. Nous voyons que le coût est faible par rapport à l'ensemble du projet.

Donc, le coût environnemental est quasi nul. Par contre, cette électrification, comme l'évoquait tout à l'heure le député Jean-Louis Gagnaire, peut permettre de développer des liaisons intercités entre Lyon, Saint-Étienne, Roanne et Clermont-Ferrand. Si nous avons l'électrification, nous pourrions utiliser cette voie pour d'autres liaisons. Je dirais que c'est donc un enjeu extrêmement important et il ne nous paraît pas possible que notre territoire, au niveau Sud-Loire et Haute-Loire, ne soit pas pris en compte. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Une question, puis nous donnerons la parole à M. Allary.

Bernard VIEL, adjoint à la commune de Villars et conseiller communautaire : Merci. Je suis donc un élu de base. Il n'y a pas trop d'élus qui se sont exprimés depuis un certain temps et j'aimerais simplement aborder un problème bien précis. Nous sommes aujourd'hui dans une situation, notamment dans le bassin Sud-Loire, un peu compliquée dans la mesure où nous avons un problème, qui date déjà depuis un certain temps, d'enclavement. Aujourd'hui, le problème de l'A45 se pose, avec de grosses incertitudes. Donc, je verrais assez mal, compte tenu de tout ce qui a été dit depuis le début de cette réunion publique, notamment par rapport au tissu des entreprises qui sont pour beaucoup d'entre elles des entreprises hi-tech, notamment avec l'enseignement supérieur et la recherche qu'à Saint-Étienne métropole, nous développons, et nous mettons vraiment le paquet sur ces structures universitaires et les grandes écoles, l'école des mines, France Telecom Saint-Étienne, le potentiel est énorme ; je verrai donc vraiment très mal que nous passions devant la glace, si je puis m'exprimer ainsi, par rapport à cette desserte sur Saint-Étienne. Comme beaucoup d'autres interlocuteurs qui se sont exprimés tout à l'heure, je ne comprends pas que nous puissions proposer Saint-Étienne en tant qu'option, elle aurait dû être effectivement intégrée dans le projet. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. M. Allary ?

Thomas ALLARY : Sur les trois questions qui avaient été posées à la tribune, la conséquence d'une desserte centrale de Roanne sur l'équilibre économique de la liaison, en fait, les arrêts à Roanne sont intégrés dans les calculs d'équilibre économique de la liaison, que ce soit en gare nouvelle ou en gare centrale. Ensuite, c'est le potentiel de trafic qui compte et il ne dépend pas forcément de la gare à Roanne. Que ce soit gare nouvelle ou gare

centre, le trafic ne va pas changer par rapport à la démographie du secteur. Par contre, le fait de desservir Roanne en gare centrale augmente le temps de parcours sur Clermont-Lyon. Donc, cela amène l'effet inverse, d'après les modèles, cela fait légèrement baisser le potentiel de trafic de Roanne, enfin de l'ensemble de la liaison Clermont-Lyon. Nous avons donc des gains sur Paris-Roanne, sur Paris-Saint-Étienne, avec les quelques allers-retours en plus qui sont permis. Par contre, nous avons une baisse sur Clermont-Lyon. Donc, l'équilibre économique de la liaison, en termes de gain de trafic, reste modeste, de l'ordre d'un peu plus de 100 000 voyageurs nouveaux en plus. En revanche, nous avons bien nos 400 millions d'euros en plus.

La synthèse est qu'en termes de bilan socio-économique, nous avons quand même plutôt un poids nouveau sur les variantes qui passent par Roanne. C'est quelque chose qu'il faut très clairement prendre en compte.

Que deviendrait Saint-Étienne sans l'option ? Ce n'est pas à moi de répondre, puisque la LGV apporte des temps de parcours. Après, ces temps de parcours, c'est aux acteurs locaux de les utiliser dans le cadre d'un projet territorial, cela a été évoqué.

La gare parisienne d'arrivée et de départ, nous venons d'en parler avant. Je confirme qu'au stade actuel des études, c'est bien en Gare d'Austerlitz que sont prévus les arrivées et départs à Paris.

Je voulais en venir à la fréquence qui serait envisageable. Je parlais de cinq allers-retours quotidiens Paris-Saint-Étienne via Roanne et je disais bien que, d'après nos études, il y a en même temps le report des quatre allers-retours qui actuellement passent par Lyon. Il n'est pas question, d'après nos études, d'avoir à la fois quatre allers-retours par Lyon et cinq allers-retours par Roanne. Le potentiel de trafic de Saint-Étienne ne le permet absolument pas et des TGV aujourd'hui sont exploités par les opérateurs à leurs risques et périls. Donc, un opérateur, que ce soit la SNCF ou d'autres plus tard, ne mettront jamais en place des TGV s'ils ne sont pas capables de les remplir et d'assumer le coût de leur exploitation. Je le dis très clairement : d'après les potentiels de trafic, il n'existe pas un potentiel de neuf allers-retours quotidiens pour Saint-Étienne.

Un autre point sur ce sujet était que vous avez mentionné que le coût de l'option était faible en le rapportant à un pourcentage du coût total du projet. A nouveau, comme le surplus de voyageurs nouveaux reste modeste, la participation de RFF ne va pas bouger. Autrement dit, la participation que nous avons demandée aux collectivités va augmenter du coût de l'option. J'entends que ce coût est faible, donc il appartient maintenant aux collectivités de se prononcer aussi sur le financement de ce coût faible et elles peuvent le faire dès le débat public.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Cécile CUKIERMAN, Sénatrice de la Loire, Conseillère régionale : Merci. Je représente Jean-Jack Queyranne et l'assemblée régionale dans les différentes instances du Massif central. J'avais, pour finir mon propos, comme objectif de parler financement. Je crois que cela tombe bien.

Je souhaite rappeler tout d'abord l'objectif de cette ligne, qui était en partie de désengorger la ligne existante Paris-Lyon et aussi de mieux irriguer les différents territoires du Massif central. Je crois que c'est l'enjeu qui doit nous guider et qui nous guide pour choisir le meilleur tracé, tout en prenant en compte les différents impacts que vous avez évoqués dans votre présentation.

Il est important de prendre en compte la question financière, mais aussi la question environnementale. En ce sens, et je l'ai déjà dit, nous aurons, une fois le choix principal du

tracé fait, à regarder au plus près le tracé, les vitesses retenues, pour limiter aussi l'impact environnemental au plus près des territoires, et à prendre en compte, une fois le tracé choisi, les répercussions aussi sur les exploitations agricoles et l'ensemble du monde agricole. Quel que soit le tracé retenu, nous le savons, nous passons dans des espaces agricoles. La Chambre d'agriculture de la Loire l'a rappelé récemment, et nous aurons, si le tracé passe par Roanne, à prendre en compte cette question, dans notre département comme dans les autres.

Beaucoup l'ont dit, je crois que la question du passage par Roanne avec une liaison Saint-Étienne n'est pas qu'une simple option, justement dans cet objectif de désengorger un Paris-Lyon qui sera saturé, mais aussi d'irriguer mieux des territoires qui ont été oubliés de tout grand aménagement d'envergure nationale que sont notre département, cela a été rappelé, une partie de la Haute-Loire, mais aussi le Nord du département de l'Ardèche, puisque nous pouvons largement penser que le bassin d'Annonay bénéficiera, avec une liaison réduite, de cette infrastructure. Je crois qu'en ce sens, elle n'est pas simplement une option ligérienne, elle n'est pas simplement une option de l'agglomération stéphanoise, mais elle est bien une option qui s'intègre dans une meilleure irrigation des territoires du Massif central.

C'est pour cela que je pense qu'il nous faut ce tracé-là, qui va jusqu'à Saint-Étienne. Parallèlement, pour irriguer le Nord de notre département, il faut une véritable liaison qui va jusqu'à Lyon et qui pose la question de l'entrée dans Lyon, parce que sinon, elle n'aurait que peu d'intérêt.

Enfin, sur la question financière, je crois que je l'ai dit et j'ai souhaité le noter, nous sommes dans une question d'envergure nationale, dans un grand projet, comme il y en a peu. L'État doit jouer tout son rôle, tant dans l'aménagement du territoire que dans le financement de cette réalisation et, je l'ai dit à Roanne le 13 octobre dernier, bien évidemment, chacun doit jouer son rôle, mais l'État en tout premier lieu, dans le financement de cette infrastructure qui doit prendre en compte le Roanne-Saint-Étienne et donc son électrification. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLES : Merci beaucoup. Je voulais juste dire que sur les questions agricoles, la semaine prochaine à Gien, nous aurons une réunion thématique sur l'environnement et sur les questions agricoles.

Florian CATEX, étudiant à l'école Telecom Saint-Étienne : Bonjour. Plus que des questions, je souhaiterais faire plutôt des remarques sur ce qui a été dit et ajouter des réflexions au débat.

Tout d'abord, je souhaiterais rappeler que quelque part, aujourd'hui, nous avons de la chance d'être là. C'est un projet comme nous en verrons rarement, d'ici peut-être une période de retour de 50 ans. Donc, autant saisir une chance qui nous est véritablement donnée, puisqu'il faut rappeler que cette ligne n'a pas pour but de desservir Saint-Étienne, mais nous avons une occasion historique, qui est la saturation de Paris-Lyon, pour pouvoir tirer notre épingle du jeu. Etant donnée l'importance du bassin, que nous pouvons étendre jusqu'au Puy pour éventuellement renforcer cette desserte, il paraît intéressant de raisonner sur l'ensemble du territoire.

Le but est de ne plus courir après les aménagements, comme cela a été le cas pendant des années, et c'est d'ailleurs toujours le cas, avec l'A47. La situation catastrophique de cette desserte n'a pas empêché le développement de Lyon au détriment de Saint-Étienne. Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, je pense que cette ligne n'est pas un aspirateur à Stéphanois, mais au contraire une chance. En effet, elle permet d'offrir une alternative de développement par rapport à la couronne lyonnaise et ainsi d'assurer un équilibre des territoires, le but étant d'ouvrir les vannes entre une retenue lyonnaise et une région

stéphanoise encore relativement méconnue d'un point de vue économique et qui a pourtant des atouts. L'Est devra être transformé par des aménagements urbains non ferroviaires, avec des initiatives locales et nationales, c'est-à-dire tant des aménagements de type transport que des aménagements dans tous les sens du terme, si nous pouvons le dire ainsi.

L'exemple le plus flagrant de manque d'aménagement a été le Creusot qui, malgré l'arrivée du TGV trente ans plus tôt, n'a pas réussi à enrayer définitivement une spirale négative de déclin industriel. Il ne faut pas oublier, comme cela a été dit, qu'en ferroviaire, 10 minutes sont importantes et 30 minutes le sont d'autant plus, surtout par rapport à 2h40 voire 3h00 de trajet.

Par ailleurs, le débat ne doit pas contourner les problématiques ferroviaires de Saint-Étienne-Lyon. L'arrivée sur Paris et Lyon Part-Dieu, nous avons vu pour Clermont le problème de la gare de Bercy, pensez à l'aménagement dans les villes, donc à Paris et à Lyon notamment aux dessertes de transport et à Saint-Exupéry qui est sous-utilisée, par un TER qui serait accessible au même tarif que les autres lignes TER de la région. Veillons enfin aux dessertes des gares TGV en ligne pour ne pas recréer la situation de Saint-Exupéry.

Enfin, c'est une chance pour la desserte vitale Saint-Étienne-Roanne, une desserte vitale pour le département. L'urbanisation n'a pas attendu et se pose le problème de l'insertion de la ligne TGV dans Roanne. Là-dessus, nous pourrions avoir une échelle de distance par rapport au centre-ville.

En conclusion, malgré la rivalité, je souhaiterais que nous nous souvenions de profiter enfin de Lyon pour recréer une émulation saine, plutôt qu'une concurrence « déloyale » – je m'excuse auprès de nos amis lyonnais – y compris à l'échelle de la France, avec Paris puisque, comme vous le savez, Paris actuellement aspire une grande partie du PIB français. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Madame le Maire de Roanne.

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Monsieur le Président, chers collègues, bonsoir à tous. J'ai beaucoup de plaisir, avec mes collègues roannais, à me retrouver à Saint-Étienne, avec nos collègues stéphanois. Je souhaite redire que la desserte de Saint-Étienne doit constituer un pilier dans ce projet POCL, cela a été largement dit ce soir. À 15 jours de la fin de ce débat public, je souhaite redire un certain nombre d'éléments qui ont été dits déjà sur l'opportunité de ce projet qui, je pense, a vraiment été vérifiée tout au long du débat public. Nous nous sommes bien rendu compte au cours de ce débat que les lignes existantes, même avec des améliorations, ne répondent pas à toutes les fonctionnalités attendues en termes de dessertes et de liaison avec notamment la capitale ou les métropoles régionales.

Je ne reviendrai pas sur le financement, cela a déjà été abordé. Je souhaite aussi insister sur le fait que POCL à Roanne, c'est conforter une polarité urbaine en pleine redynamisation socio-économique, qui va permettre d'irriguer tout un territoire, bien au-delà de l'amélioration roannaise ; c'est concilier une desserte très rapide pour des TGV longue distance et l'aménagement du territoire avec des trains s'arrêtant à Roanne et desservant Clermont, Lyon, Saint-Étienne.

POCL à Roanne, c'est aussi un choix économique et un choix durable, avec bien sûr la desserte en gare centrale qui constitue pour nous, Roannais, vraiment un pilier de ce projet, permettant la desserte de Saint-Étienne, faisant de Roanne une vraie ville étape sur cette ligne LGV. Je souhaite dire aussi que sur les relations Clermont-Lyon, un tiers de la clientèle roannaise constitue le trafic sur cette desserte. Roanne, donc, devient vraiment incontournable sur cette ligne POCL.

Concernant la desserte en gare centrale, pour nous, c'est tout à fait cohérent en matière d'urbanisme et de transport. Nous l'avons déjà intégré dans nos schémas localement, dans le cadre du SCOT, mais aussi dans le cadre de notre schéma d'agglomération. C'est faire le choix de l'intermodalité : TER, transports interurbains ligériens, Monsieur le Président, bus. Il faut savoir que les collectivités ligériennes ont mis 5 millions d'euros dans un pôle intermodal qui a été inauguré fin 2008. Puis, nous avons travaillé aussi avec SETEC et dans les modèles qu'ils ont faits, sur les 2,6 millions de déplacements longue distance liés à Roanne, la part modale se rapportant au fer est seulement de 20 %. Donc, une desserte TGV de Roanne permettra d'augmenter cette part liée au fer et contribuant au développement durable, cela pas seulement pour une clientèle d'hommes d'affaires, mais aussi pour une clientèle très variée, familiale, universitaire, étudiante et autre.

Une desserte directe de la Loire par le TGV permet aussi à l'ensemble de nos territoires ligériens de changer d'image. Aujourd'hui, nous devons passer par Lyon pour rejoindre Paris ou par le Creusot, mais je pense qu'il y aura vraiment un impact positif en termes d'image.

J'invite, cher M. Allary, RFF à bien intégrer, à bien prendre en considération ces arguments dans les études futures que vous conduirez, en tout cas je l'espère, pour la réalisation de cette LGV POCL cœur de France. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Laurence BUSSIERE, directrice du Scarabée et du Centre de congrès : Merci. Je suis directrice de deux sites événementiels un peu emblématiques sur le territoire, l'un est le Scarabée à Roanne et le second est le Centre de congrès où j'ai le plaisir de vous accueillir ce soir.

Mon propos est simplement un témoignage pour dire tout le bien que peut apporter cette liaison LGV avec Roanne, le bien dans le secteur événementiel, puisque la vocation du Scarabée est d'accueillir des événements d'audience régionale mais nationale, et donc de faire venir des conventions d'affaires, des spectacles et des exposants de la France entière. Donc, l'attractivité du Roannais est essentielle pour le développement économique du Scarabée, l'un des équipements roannais.

Bien sûr que si, ce soir, l'opportunité se présente que de venir raccourcir les temps de trajet pour Saint-Étienne, je ne peux que m'en féliciter. Cela fait 25 ans que Saint-Étienne est relié avec une liaison TGV. En un quart de siècle, nous avons gagné moins d'un quart d'heure de temps de trajet. Nous sommes aujourd'hui, à Saint-Étienne, aussi loin de Paris que Marseille. En termes d'attractivité, pour accueillir des organisateurs de congrès, des conventions d'entreprise, il est temps de revenir dans des normes normales pour une agglomération telle que la nôtre et avoir un temps de trajet satisfaisant pour accueillir cette activité au Centre de congrès. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. M. Allary, souhaitez-vous vous exprimer ?

Thomas ALLARY : Juste pour préciser, il y avait une question tout à l'heure sur la distance d'une éventuelle gare nouvelle à Roanne au tissu urbain. Nous n'avons à nouveau pas de tracé précis, mais l'ordre de grandeur est de 5 km, donc c'est quand même quelque chose de très proche du centre urbain.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci.

Gabriel ROUDON, Chambre de métiers et Conseil économique, social et environnemental Rhône-Alpes : Merci. La genèse de cette opportunité a été faite. Il s'agit bien de doubler la LGV Paris-Lyon et, en cela, nous avons une opportunité magistrale. Par contre, la qualité de service doit être équivalente en temps, bien entendu. La grande qualité des correspondances à Lyon et à Paris est aussi fondamentale que le temps de parcours en ligne.

À Paris, c'est la Gare de Lyon qui focalisera la meilleure connectivité au réseau francilien des transports et permettra la meilleure massification des flux. Toutefois, cette gare est menacée d'asphyxie. RFF propose un accès de la LGV POCL à Paris par la Gare d'Austerlitz, beaucoup moins interconnectée. Cette gare étant distante d'environ 500 m de la Gare de Lyon, nous demandons que cette massification des flux, indispensable pour le projet de LGV POCL, soit garantie par un jumelage avec les deux gares, à l'aide par exemple d'une liaison rapide style trottoirs roulants couverts, tramway, etc.

Il convient aussi de bien articuler la LGV POCL avec l'interconnexion du Sud France. Rapidement, au niveau du choix de scénario, le scénario le plus à l'Ouest compromet la faisabilité économique du POCL, apportant peu d'avantages supplémentaires en matière d'aménagement du territoire. Le scénario Est, défavorable au Centre et à l'Ouest français, ne peut être retenu. Le scénario Ouest-Sud, au vu de la réalité des services, n'apporte aucun avantage décisif pour ces territoires, hormis pour la relation Paris-Montluçon.

Le scénario Médian, capable d'assurer la meilleure faisabilité économique du projet, est également favorable aux agglomérations de l'Ouest, telles que Châteauroux, Bourges, Vierzon, desservies par le réseau existant. Il constitue le meilleur compromis au titre de l'aménagement du territoire. S'agissant de la liaison entre Rhône-Alpes et la façade atlantique, le choix des scénarios est assez marginal. Un scénario Médian peut, en tout état de cause, être considéré comme la première phase d'un barreau Est-Ouest, parcours TGV, réseau existant, Nevers et Bourges.

Améliorer la relation entre Clermont-Ferrand et Lyon en retenant la variante par Roanne est essentiel. La bifurcation de la variante par Mâcon étant positionnée au Sud de Nevers, la liaison Clermont-Lyon provoquerait un détour important par rapport à la variante Roanne bifurquant au Nord de Vichy. Cette hypothèse par Roanne permettrait de réduire le temps de parcours Lyon-Clermont de 2 h 25 à 1 h 20 et de gagner 400 000 voyageurs par an.

Conforter Roanne dans son développement : la variante par Roanne est plus favorable, non seulement pour la desserte de Clermont, mais aussi pour celle de Lyon Perrache, économie de l'ordre de 350 millions d'euros par rapport à la variante Mâcon. Elle permet d'insérer le bassin roannais dans un schéma de desserte de grande vitesse ferroviaire, avec trois allers-retours quotidiens envisagés sur Paris et un meilleur temps de parcours entre Roanne et Lyon, ramené à 1 h 30 minimum.

Le TGV répond à un modèle économique de trains à 500 voyageurs. Pour que le territoire ligérien tire parti du passage de la LGV au Nord de Roanne, il conviendra de ménager la possibilité pour certaines rames de relier la ligne nouvelle au réseau existant pour les liaisons avec Roanne et Saint-Étienne.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le Président.

Bernard BONNE, Président du Conseil général de la Loire : Je serai très rapide, parce que je suis déjà intervenu à Roanne lors du précédent débat, pour redire bien entendu, au niveau de la Loire, de l'ensemble du département, tout l'intérêt que nous avons à cette liaison POCL entre Paris et Lyon.

Je crois que l'option qui ne passe pas par Roanne est à abandonner complètement, et si j'ai bien compris, pour en avoir discuté avec Laure Deroche, Maire de Roanne, il est indispensable aussi que cette liaison se fasse en passant par Roanne. C'est le seul moyen d'avoir une électrification et une liaison directe entre Roanne et Saint-Étienne. N'oublions pas que Saint-Étienne-Paris en passant par Roanne nous fera gagner je crois presque 20 minutes, ce qui est énorme, comme le disait tout à l'heure Jean-Louis Gagnaire. Il faut rappeler aussi que la ligne entre Saint-Étienne et Lyon est la plus utilisée en France, à part les liaisons autour de Paris, et qu'elle est déjà complètement saturée. Donc, la possibilité de rejoindre Paris par une autre voie qu'en passant par Lyon est vraiment indispensable.

Enfin, comme nous l'avons dit, et je ne le répéterai pas, l'intérêt, pas seulement économique, mais l'intérêt pour le développement de notre territoire est évident et je crois que nous avons besoin, dans la Loire, au niveau de notre territoire, à tous points de vue, nous avons absolument besoin de ce type de développement d'infrastructures, comme nous en avons besoin à d'autres niveaux, mais je ne reviendrai pas dessus aujourd'hui. Il faut absolument que cette électrification soit faite, en même temps que la gare de Roanne permettra une desserte beaucoup plus importante que celle qui serait envisagée sans prendre Roanne par le centre, comme il était prévu.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci, Monsieur le Président.

Gilles MONDON, secrétaire général de l'Union régionale UNSA pour la région Rhône-Alpes : Merci. D'abord, il y a deux engorgements. Nous parlons de l'engorgement Lyon-Paris, mais le deuxième engorgement est Lyon Saint-Étienne et il faut aussi le prendre en compte.

Le projet dont nous discutons aujourd'hui, c'est le Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui a cette particularité de ne passer ni par Orléans, ni par Clermont et peut-être par Lyon. En fait, ce projet est un Paris-Lyon bis, qui dessert le territoire pour faire saliver tout le monde et un peu pour se faire plébisciter.

Que nous présente-t-on ? Un beau tracé qui évite tout pour foncer à 320 km/h vers Lyon et Marseille. Posés sur ce tracé, des raccordements se détachent de la ligne et rejoignent chaque ville. Certains auront peut-être une gare nouvelle, beau projet en apparence.

Vous dites que le TGV est carbone compatible. Sauf que, pour faire les 5 à 15 km pour aller à la gare excentrée, il faut prendre sa voiture, souvent de manière individuelle et il faudrait que ce carbone soit comptabilisé.

(Applaudissements)

La ligne passe au large de tout et on fait miroiter à chaque ville des fréquences et même des horaires de dessertes. Chiche ! Regardez le mal que nous avons à obtenir des arrêts dans des gares fréquentées en Rhône-Alpes. Je parle de Nurieux, Culoz, Bourg-en-Bresse, dont le TGV est là depuis longtemps. Allez imaginer ce qu'il adviendra des gares à l'écart, desservies par un TGV dédié d'Orléans, à Bourges, à Clermont, etc. Je doute que les collectivités locales soient un jour vite réduites à leur part congrue et payent parfois deux fois, l'une pour avoir la ligne et la deuxième pour sauvegarder les arrêts.

Si vous doutez, regardez un peu ce qui se passe, ce qu'est devenu feu le TGV, sens Côte d'Azur, qui faisait la fierté de l'Yonne. J'ai un scrupule à évoquer ceux qui font rêver de gares nouvelles, dévoreuses de terre agricole. Voilà 30 ans que nous demandons des arrêts en gare de Saint-Exupéry, il n'y en a pas, même si c'est la troisième gare de Lyon. Certes, quelques

ministres parfois arrivent à s'y arrêter, mais ce n'est pas forcément pour le commun des mortels.

Alors, je ne donne pas cher des dessertes roannaises si la gare est externalisée et excentrée. Parce qu'elles sont en centre-ville, comme à la Part-Dieu, et parce qu'on gagne du temps en définitive pour ajuster des correspondances TER et en irriguant tous les bassins de vie, le seul choix raisonnable, ce sont des gares de centre-ville.

Les Lyonnais, pressés d'arriver en 2 heures, prendront la ligne directe actuellement engorgée, qui sera donc désengorgée, et les voyageurs du Centre pourront arriver réellement auprès de chez eux et utiliser les dessertes TER.

Pour des raisons évidentes de développement économique et d'emploi, il est nécessaire que la ligne à grande vitesse passe par Roanne centre et donc Saint-Étienne. Pour conclure, même si je suis régional, je suis aussi stéphanois, et je dirais que Roanne Saint-Étienne pour le POCL, ce n'est pas une option facultative. Ils ont d'ailleurs essayé, à l'Euro 2016, de nous rendre facultatifs. L'UFA a fait demi-tour et RFF devra changer sa manière de voir.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Raymond VIAL, Président de la Chambre d'agriculture de la Loire : Bonjour. J'ai bien écouté tous vos débats. C'est vrai, nous serons à Gien la semaine prochaine pour aborder le dossier agricole, entre autres, et l'aspect environnement. Toutefois, je voudrais revenir sur un ou deux points concernant ce projet. Au niveau de la Chambre d'agriculture, nous avons pris une motion favorable à ce projet, mais sous certaines conditions que je vais vous énumérer.

La première des choses, je crois qu'aujourd'hui, tout le monde doit savoir que dans ce pays, le foncier disparaît à grande vitesse. Il faut savoir qu'en l'espace de 40 ans, nous sommes passés de 40 000 ha à 80 000 ha qui disparaissent chaque année. Sur le dernier recensement entre 2000 et 2010, en Rhône-Alpes, c'est l'équivalent de la moitié du département de la Savoie qui a disparu.

Donc, je souhaiterais que dans ce projet, nous fassions très attention à l'utilisation du foncier. Tout à l'heure, Jean-Louis Gagnaire l'a abordé, il existe ce que nous appelons les gares betteraves. Dans la Loire, ce ne sera jamais des gares betteraves, parce que nous avons un département d'élevage et là, je peux vous dire que la Chambre d'agriculture s'opposera à une nouvelle gare à Roanne, surtout dans la plaine roannaise. Un certain nombre d'élus sont venus cet été à la finale régionale de labour et c'est ici qu'on nous dit qu'il y aura peut-être demain une gare de TGV. C'est hors de question et il va falloir aménager le centre-ville pour pouvoir recevoir ce nouveau projet du POCL, parce que je crois qu'il faut absolument qu'il passe par Roanne, c'est important au niveau occupation du territoire.

La deuxième chose que je voudrais dire concernant le foncier, et la Loire est très concernée, comme le reste de la France, il faut savoir qu'aujourd'hui, chaque année, la France importe l'équivalent de 35 000 ha de production des pays tiers. Avec l'augmentation de la population mondiale, nous ne pourrons plus le faire demain. Le choix des consommateurs aujourd'hui est d'avoir des produits de plus en plus sains. Donc, nous allons vers un développement de l'agriculture raisonnée et de l'agriculture biologique. De cette façon, il faut que nous soyons très économes sur l'utilisation du foncier. Le seul critère à ne pas prendre en compte est le coût économique du tracé. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. M. Allary.

Thomas ALLARY : Il a été mentionné que le tracé évitait Orléans et Clermont-Ferrand. Le tracé n'évite pas Orléans et Clermont-Ferrand. Les tracés sont élaborés pour desservir Orléans et Clermont-Ferrand. L'idée de POCL est justement de ne pas être un tuyau qui va d'un point A à un point B, mais d'être un projet cohérent, articulé avec le réseau existant. Que n'aurions-nous pas entendu si nous avions fait un tuyau qui ne s'arrête nulle part et qui va d'un point A à un point B sur 500 km ? Non, l'idée est justement de desservir 13 villes en articulant un projet de ligne nouvelle avec le réseau existant. C'est comme cela que nous arrivons à faire en même temps de l'aménagement du territoire et du trafic longue distance sur Paris-Lyon et Paris-Sud-Est.

Cette desserte des 13 villes – je l'ai dit tout à l'heure et je le répète très fort parce que je n'ai peut-être pas été entendu – est prévue dans les gares centre des 13 villes concernées. J'ai dit que très exceptionnellement, pour des raisons d'opportunité ou de possibilité, en tout cas pour un questionnement, des opportunités et des questions de gares nouvelles ont été posées dans certains scénarios, à Bourges, à Nevers, à Roanne, et elles sont soumises au débat public. Par contre, ce que je n'ai effectivement pas précisé, c'est que dans ces cas-là, le principe de ces gares, en tout cas telles que nous les avons pensées, est d'être à l'intersection avec le réseau existant, de façon à permettre une desserte en TER et absolument pas en voiture individuelle. L'évaluation carbone que nous proposons prend bien en compte cet aspect.

Je voulais revenir aussi sur l'arrivée à Paris. J'ai bien noté ce qui avait été dit sur Gare de Lyon Gare d'Austerlitz, puisque cela a été dit deux fois. Je voulais m'appuyer sur cette diapositive qui essaye d'identifier – regardons surtout les premières colonnes –, pour la Gare de Lyon et la Gare d'Austerlitz, quelle population est accessible en moins de 30 minutes, en moins de 1 heure, en moins de 2 heures et en plus de 2 heures. Nous voyons qu'une petite différence existe effectivement, au bénéfice de la Gare de Lyon, mais vous constaterez avec moi que cette différence n'est pas si grande que cela. Donc, oui, ce ne sont pas les mêmes lignes de transports en commun que nous retrouvons à l'arrivée à Austerlitz et en Gare de Lyon. Ceci dit, en termes d'accessibilité, les chiffres méritent probablement d'être nuancés.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur le Sénateur Maire, s'il vous plaît.

Maurice VINCENT : Merci. Je voudrais simplement faire trois remarques complémentaires à celles que j'ai faites en introduction.

La première est pour répondre à la personne qui nous a interrogés sur nos relations et notre coopération avec l'Auvergne. Saint-Étienne métropole et les élus de la Loire ont toujours soutenu ce projet dès le début. J'ai été notamment avec Serge Godard et avec d'autres élus locaux soutenir, il y a près de deux ans, y compris à Clermont, ce projet. Je vois que c'est un projet qui avance réellement, avec la tenue de ce débat et tous les développements techniques qu'il a pu réaliser depuis. Nous sommes donc bien dans cette approche commune, cette convergence. Ensuite, il s'agit de choisir des tracés qui, tous, de toute façon, bénéficieront à l'Auvergne et à Clermont-Ferrand.

Pour Saint-Étienne métropole, dans cette affaire, la question de la gare de Roanne est centrale, c'est le cas de le dire. Nous souhaitons, je souhaite et je pense qu'il est de l'intérêt général, que ce tracé passe par la gare de Roanne centre, car nous devons, me semble-t-il, intégrer le fait que tous nos documents d'urbanisme depuis maintenant quelques années, c'est le cas du SCOT Loire et du SCOT Loire Sud en particulier, mettent l'accent sur le renforcement des centres-villes. Même à 5 ou à 7 km, créer un pôle secondaire d'activité au Nord de Roanne, à mon avis, va contre cette orientation et peut poser quelques questions au développement du centre de Roanne et à la régénérescence de la ville de Roanne.

Donc, intégrons bien ces dimensions d'aménagement du territoire, comme ensuite, mais Laure Deroche l'a dit tout à l'heure, je n'insiste pas, la capacité d'interconnexion est évidemment très différente en centre-ville, par opposition à une gare extérieure.

Enfin, quand nous intégrons toutes ces dimensions d'aménagement du territoire, je crois que nous ne pouvons pas avoir un discours pour les centres-villes, pour reconstruire les villes sur la ville en permanence dans toutes nos réflexions et, sur une infrastructure de cette importance, considérer que malgré tout, il faut la mettre à l'extérieur.

Dernier point, les 400 millions, parce que, vous répondez de manière tout à fait honnête et je vous en remercie, mais j'ai bien senti tout à l'heure que c'était quelque chose... Alors, je voudrais vous inviter à relativiser. C'est important, 400 millions d'euros, mais nous sommes sur un projet qui va s'amortir en 50 ans, peut-être plus. D'abord, 400 millions d'euros au regard de 12 milliards, c'est un plus qui est non négligeable, mais rapporté à la durée d'amortissement, c'est quelque chose qui à mon avis n'est pas négligeable mais est aisément amortissable. D'un point de vue économique, je crois que cela se discute et moi personnellement, évidemment, je suis pour qu'à cet horizon d'investissement, nous intégrions le fait que 400 millions d'euros, nous ne dirons pas que c'est *peanuts*, mais c'est quand même secondaire au regard des bénéfices tirés pour l'aménagement du territoire.

Enfin, une très large convergence de vues s'est exprimée. Je m'en félicite. Je voudrais que tout le monde en prenne conscience, c'est finalement un territoire très largement uni, quasi unanime, qui propose, suggère, que ce soit cette option qui soit retenue.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jacques ROLLIN : Bonsoir à tous. Je suis contribuable en Rhône-Alpes et je me suis beaucoup déplacé en France. Quand nous parlons d'un projet à 14 milliards, qui sera certainement supérieur, il ne faut plus parler simplement du doublement de la ligne Paris-Lyon par la Bourgogne, il faut parler d'un aménagement du territoire. Je crois que le cœur du problème, c'est l'aménagement du territoire en reliant les bassins de vie au maximum.

Le tracé préconisé par une association qui s'appelle ALTRO et qui est soutenu par la région Auvergne, dit Ouest-Sud, qui n'est pas celui de RFF, a l'avantage de se combiner avec une transversalité là où il n'y a rien, là où il y a une infrastructure ferroviaire tout à fait médiocre. Pour parler plus particulièrement du département de la Loire, je pense que Roanne a intérêt à avoir et la desserte dans le centre, donc un crochet Est et Ouest, et une gare TGV, parce que le nombre de TGV qui desserviront Roanne ville ne sera pas aussi important que nous l'imaginons. Les trains transversaux, ainsi que les trains Lyon-Paris, vont se compter sur les doigts d'une main.

Personne ne parle jamais de prolonger un jour la LGV de Roanne jusqu'à Saint-Étienne et Valence TGV. Quand on sait faire un tunnel sous la Manche, quand on sait faire le tunnel sous les Alpes, on sait aussi faire un tunnel sous le massif du Pilat. Cela peut servir non seulement pour les voyageurs, je pense aux 500 000 ou 700 000 habitants de la plaque urbaine de Saint-Étienne, mais aussi pour les marchandises, en se raccordant dans le secteur de Serrières où il y a la possibilité d'aller sur les deux lignes Rive Droite et Rive Gauche du Rhône et en même temps de permettre aux stéphanois, au bassin stéphanois, d'aller plus rapidement sur le Midi et de ne pas aller congestionner les gares de Lyon Part-Dieu ou Perrache.

Je souhaite que la région Rhône-Alpes dise clairement quelle est sa position sur le tracé, qu'elle opte pour le meilleur tracé d'aménagement du territoire et qu'elle le fasse de façon solidaire avec la région Auvergne. La région Auvergne est au cœur de la France, elle est la

mieux placée de toutes pour dire quel est l'aménagement qui convient le mieux pour relier des zones qui sont peu peuplées, pour relier des bassins de vie qui ne sont pas riches. Quand j'entends la querelle entre Nevers et Moulins d'une part, et Montluçon, je suis profondément choqué. Ces villes, qui méritent tout à fait d'être desservies, mais desservies par la SNCF, ces villes ont déjà des lignes à 160 ou 180 km/h. Il faut partager les ressources et les biens entre tout le monde et il faut valoriser tous les kilomètres carrés de notre pays France.

C'est donc un projet sur lequel il existe beaucoup d'éléments intéressants, mais il faut le revoir dans un cadre beaucoup plus large, RFF et les ministres concernés doivent revoir cette copie. Il ne faut pas dire que RFF veut ou ne veut pas, il ne faut pas dire non plus que le ministre a voulu ceci ou cela. Cela se fait par concertation, et je sais comment cela se passe. Alors voilà, travaillez davantage, travaillez mieux pour mieux desservir toute la France par le réseau grande vitesse connecté au réseau classique.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Marie-Hélène RIAMON, Conseillère régionale en charge du suivi du dossier POCL à la Région Rhône-Alpes : Je suis également première adjointe au maire de Roanne, ceci expliquant cela, dans la confiance que le président Queyranne m'a accordée sur ce dossier.

D'abord, pour une information pour tout le monde, nous avons, le 14 décembre dernier, délibéré au sein de la région Rhône-Alpes pour déposer ensemble, avec neuf collectivités rhônalpines, un cahier d'acteurs qui est très clair, en faveur, bien sûr, de la variante Roanne, la variante qui permet la plus forte réponse aux fonctionnalités d'aménagement du territoire que nous souhaitons pour cette ligne ; la variante Roanne, qui permet aussi d'irriguer le territoire ligérien, de relier Lyon à Clermont-Ferrand. Je ne reviens pas dessus, mes collègues rhônalpins ont parfaitement défendu le sujet.

Je veux relater ici le fait que le débat que nous avons eu a fait la liste de tout ce que nous avons vu et bien vu au cours de ces débats publics. Au moment où nous arrivons à la fin de l'ensemble de ces débats, au moment où vous avez souhaité, Président Gaillard, que se tienne aussi à Saint-Étienne cette réunion, nous avons bien vu, au sein du débat rhônalpin, tous les sujets qui peuvent à la fois emporter l'enthousiasme, mais aussi inquiéter nos concitoyens concernant cette ligne.

J'en relève quelques-uns qui ont mûri au cours de nos débats et je relève à quel point, M. Allary, avec vos collègues, vous avez su aussi prendre en compte, au fur et à mesure, nos préoccupations, nos questions. D'abord, et avant tout, la question environnementale. Nous avons, au sein de la région Rhône-Alpes, évoqué par exemple l'échange très riche que nous avons eu à Villefranche-sur-Saône, pour dire que le Sud Beaujolais, qui sera inévitablement, et nous souhaitons le moins possible, impacté par cette éventuelle ligne, soit pris en compte de manière extrêmement particulière.

Nous avons aussi évoqué l'indispensable résolution du nœud ferroviaire lyonnais, de manière à permettre à encore plus de TER de circuler dans de bonnes conditions et aussi à permettre le fret. Vous avez souhaité qu'il y ait aussi un débat sur le fret, dont nous avons retenu que cette ligne permettrait aussi plus de fret. Encore faut-il que le fret passe correctement par Lyon. Je note ce soir, avec beaucoup d'attention et d'intérêt, et l'ensemble des services de la région Rhône-Alpes, vous le savez, sont à vos côtés dans les réflexions apportées, je note ce soir que vous prenez la pleine dimension de cette question du nœud ferroviaire lyonnais, bien mieux encore qu'au début du débat le 4 octobre à Clermont-Ferrand. Je vous en remercie.

En fait, le point qui a aussi rassemblé une très large majorité à la région est la question, et je dois le redire ici, du financement de cette ligne. Nous souhaitons, nous demandons, au nom des cinq régions qui sont concernées par ce programme, que notre participation inévitable et normale à l'accompagnement de ce grand projet s'en tienne strictement à nos compétences et pas plus, pas au-delà. Je crois qu'il est raisonnable d'expliquer aussi à nos concitoyens contribuables que c'est dans cette optique que nous nous mettons.

Enfin, je veux insister sur le fait qu'il est très important que nous soyons présents dans ces débats publics, mais aussi dans les comités de pilotage. C'est notre mission, en tant qu'élus, quand nous y représentons nos concitoyens et je me rappelle que le 19 mai 2010, la variante Saint-Étienne, l'option Saint-Étienne, n'existait pas dans les cartes de RFF. C'est pourquoi, et vous connaissez cela tous, quand vous siégez à Paris ou à Lyon, avec un œil tout de suite acéré en tant que ligérienne, j'ai demandé à ce que nous homogénéisions d'abord les cartes et que nous fassions en sorte que la desserte de Saint-Étienne soit prise en compte. C'est chose faite, je m'en réjouis et je compte bien sûr que les études poursuivent sur l'approfondissement de cette option.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Monsieur.

Dominique ROCHE, Conseiller communautaire délégué du pays d'Astrée : Bonsoir. Le Pays d'Astrée, c'est 13 000 habitants au sein des pays du Forez. Accessoirement, il m'arrive pour mon travail de monter à Paris pour une journée. Effectivement, 10 minutes de trajet gagnées, c'est deux fois 10 et quand il faut partir à 5 h 30 ou 6 h du matin de chez soi, rentrer à 22 h 00 ou 23 h 00 et retravailler le lendemain, c'est un gain appréciable.

Au niveau de l'environnement, une date marquée chez nous est le 12/12/12, inauguration de l'autoroute A89 qui va traverser les monts du Lyonnais. Cela veut dire que, parmi les 180 000 habitants des Pays du Forez qui vont aller sur Paris, pour diverses raisons, le temps le meilleur sera d'aller prendre le TGV à Mâcon-Loché, en faisant 100 km d'autoroute aller. Au niveau développement durable, ce n'est pas très réjouissant. C'est pour cela qu'au niveau du Pays d'Astrée, et aussi au niveau du syndicat mixte des Pays du Forez, une délibération a été prise demandant un tracé TGV par Roanne, avec électrification de la ligne Saint-Étienne Roanne.

Au niveau environnemental, cette ligne passe par la plaine du Forez, qui est en ZNIEFF, mais elle y passe depuis 1833. Je pense qu'une électrification de la ligne au lieu des trains diesel qui y passent actuellement serait aussi un plus environnemental. Voilà pourquoi, tant au niveau des Pays du Forez qu'au niveau de la Communauté de communes du pays d'Astrée, pour la desserte de nos habitants, 180 000 habitants dans le Massif central, ce n'est pas négligeable, nous demandons un tracé par Roanne avec électrification de Saint-Étienne-Roanne. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Lela BENCHARIF, Vice-présidente du Conseil régional Rhône-Alpes en charge de la vie associative, éducation populaire et démocratie participative : Bonsoir à toutes et à tous. Comme nous aimons tous ce soir la démocratie participative, je remercie tout particulièrement les organisateurs de ce débat.

Très rapidement, je voudrais revenir sur la question financière, après l'intervention de Marie-Hélène Riamon qui m'a précédée tout à l'heure, et l'intervention également de Cécile Cukierman qui rappelait combien il était nécessaire que l'État s'engage dans cette affaire.

C'est quand même important aujourd'hui de resituer, dans ce contexte marqué par un déficit structurel sans précédent pour RFF, que c'est dans ce contexte que naît le projet POCL qui, faut-il le dire ou le réaffirmer, démarre sur fond d'une insécurité financière qui nous interroge tous encore et toujours.

Donc, je voudrais que nous puissions répondre à des questions très précises concernant notamment la participation. Vous avez évoqué tout à l'heure dans votre propos la possible participation financière des collectivités locales, en laissant entendre que sans cette contribution, peut-être que le projet ne verrait pas le jour. Avez-vous étudié des scénarii qui permettent d'apprécier, d'évaluer cet engagement des collectivités locales. Puisque nous y avons fait référence et à juste titre, Marie-Hélène Riamon est intervenue, oui, la région Rhône-Alpes a privilégié le tracé via Roanne et, comme la région Rhône-Alpes ne s'est en aucun cas engagée financièrement pour accompagner le projet POCL, la région Rhône-Alpes étant totalement impliquée dans la mise en œuvre de sa politique publique régionale en faveur du développement des TER, au service des usagers.

Au sujet des TER, je vais vous raconter une très courte histoire. Je suis présidente du Comité de ligne de Saint-Étienne-Clermont-Ferrand, ce que parfois des professionnels de RFF qualifient de « ligne en survie ». Parler de ligne en survie, ce n'est pas très développement durable, parce que forcément, cela engage des usagers qui ne pourront plus prendre le TER un jour. Cela les engage, cela les oblige, je dirais même, à utiliser leur voiture et cela au bénéfice des autoroutes.

Deuxième question concrète, et je sais qu'elle a été un peu évoquée au cours des interventions dans la salle, concrètement, quels sont les opportunités et les impacts du POCL sur le réseau TER local ? Comment et jusqu'où cette dynamique, cet intérêt pour le territoire ligérien que va traverser en partie ce POCL, comment cette dynamique territoriale autour du transport collectif ferroviaire va-t-elle véritablement engager RFF aux côtés de la SNCF et des collectivités locales, mais surtout RFF et SNCF, pour rénover des lignes que l'on qualifie encore et malheureusement de « lignes en survie » ?

Puis, une dernière question qui concerne, parce que cela n'a jamais été évoqué en tout cas ce soir, le coût du billet. Question très pratico-pratique : combien coûtera un billet pour voyager dans une ligne du TGV POCL ?

Enfin, pourriez-vous nous apporter des précisions pour mieux connaître les modalités de mise en œuvre des études d'impact environnemental ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Beaucoup de questions. M. Allary ?

Thomas ALLARY : Nous allons essayer de prendre quelques secondes pour y répondre, pour commencer par le financement, peut-être pour dire, dans un premier temps, que le débat public n'est pas du tout le temps du débat ou de la négociation sur le financement de la ligne. Nous sommes évidemment beaucoup trop tôt dans le temps du projet. Nous sommes en train de parler de l'opportunité des grandes caractéristiques du projet, nous ne sommes pas du tout en train de parler de financement, de tour de table financier.

Pour éclairer le débat, nous essayons de dire comment aujourd'hui nous finançons une ligne à grande vitesse de ce type. Donc, nous sommes capables d'expliquer comment elle se finance aujourd'hui, ce qui ne préjuge en rien de ce qui se passerait dans 10 ans pour financer celle-ci, par exemple, ni de ce que feront les collectivités locales le moment venu. Donc, il est bien entendu que la région Rhône-Alpes n'est engagée en rien pour l'instant.

Un petit mot pour dire comment nous calculons le financement, parce que je l'ai dit très vite tout à l'heure, le premier financeur, c'est forcément le maître d'ouvrage, c'est normal. Or Réseau Ferré de France, vous l'avez dit, quand il a été créé, a eu une dette. C'était la dette

historique liée aux infrastructures que la SNCF avait contractées en construisant elle aussi des lignes. Donc, le cadeau de naissance était une dette et, en même temps, nous avons eu un autre cadeau de naissance qui était : vous n'avez pas le droit de vous endetter plus structurellement ; si vous construisez de nouvelles lignes, il n'est pas question que vous reconstituiez de la dette comme cela, ce sera uniquement de la dette remboursable et vous payerez pour les investissements ce que le projet peut vous rapporter. Si cela ne suffit pas pour payer l'investissement nécessaire, alors, il faudra avoir des subventions publiques, autrement dit des subventions de l'État, des collectivités locales et je disais éventuellement Union européenne tout à l'heure.

Comment se passe le financement ? Très clairement, avant le projet, l'opérateur a des recettes. Je me place côté SNCF au début, opérateur en général, elle a des recettes voyageurs. Elle s'en sert pour payer ses coûts de production, pour faire rouler les trains, elle s'en sert pour payer des péages à RFF. Cela sert à RFF à entretenir et à maintenir la voie ferrée. Puis, elle réalise une marge en tant que transporteur. Si nous faisons le projet, nous avons vu que nous pourrions avoir plus de voyageurs, il y aurait des voyageurs nouveaux. Donc, la SNCF ou les opérateurs ont toujours leurs coûts de production, qui augmentent un peu aussi puisqu'il y a plus de trains. Là, nous retrouvons le péage et nous voyons que la marge du transporteur augmente. L'idée est qu'une partie de cette marge soit captée par RFF dans ces péages, donc que nous en récupérons une partie, pour payer la maintenance et l'entretien de la nouvelle infrastructure, et il en reste un petit bout qui va servir à financer l'investissement. C'est ce que nous pourrions apporter au projet, mais nous ne pourrions pas aller au-delà. C'est calculé sur la durée de vie de l'infrastructure, en l'occurrence une hypothèse de 50 ans pour POCL.

A ce stade, nous n'allons pas plus loin normalement en débat public. Pour essayer de caractériser les choses, pour la première fois sur POCL, nous avons essayé de dire : qu'est-ce que cela veut dire, combien RFF pourrait-il apporter dans le projet ? Nous sommes vraiment sur de grands ordres de grandeur à ce stade, mais cela donne des idées. L'autofinancement du projet, l'amortissement généré par les nouveaux voyageurs, c'est l'apport possible de RFF : nous sommes entre 1,8 et 3,6 milliards d'euros. C'est tout à fait conséquent. Il ne faut pas croire que c'est faible. Apporter plusieurs milliards d'euros de revenus par le projet, c'est important. Le problème est qu'il faut le comparer à un coût d'investissement colossal. Il reste donc un reste à financer par des contributions publiques, qui reste tout particulièrement important, entre 9,5 et 12,2 milliards d'euros.

Vous avez posé une autre question sur les opportunités que peut faire naître le projet pour l'amélioration du réseau existant. Effectivement, il y en a, puisque chaque fois que nous aurons besoin directement d'aménager le réseau existant pour faire circuler un TGV, c'est inclus dans le projet. Typiquement, par exemple pour aller jusqu'à Montluçon, on doit emprunter la ligne entre Bourges et Montluçon. Cela nécessite de l'électrifier et le coût de l'électrification est inclus dans le projet.

Par contre, nous ne prenons pas du tout en compte d'éventuels autres projets connexes qui pourraient devenir intéressants, du fait de l'arrivée de POCL. Cela peut arriver, mais ce seront d'autres projets le moment venu. Vous demandiez d'ailleurs en quoi la SNCF et RFF peuvent s'engager. C'est bien uniquement RFF qui s'engage sur ce type de choses, la SNCF est un transporteur.

Vous avez posé une question sur le prix du billet. Nous avons vu que des services nouveaux étaient apportés, avec plus de fiabilité par exemple sur la ligne existante Paris-Lyon, avec des gains de temps de parcours particulièrement importants sur les villes du Grand Centre. Cela a un coût, en termes d'investissement, en termes d'exploitation, donc le prix du billet, et c'est ce que nous avons constaté sur les exemples récents de mises en service de LGV, augmente. Dans tous les modèles que nous avons utilisés, nous avons pris en compte une hypothèse d'augmentation du prix du billet qui correspond à ce que nous avons pu constater sur des projets déjà existants. L'hypothèse est en fait à rapporter au temps gagné. Pour donner le

chiffre, c'est 0,13 € d'euro à la minute gagnée. Pour donner un exemple, sur Paris-Clermont, cela veut dire une augmentation du prix du billet de 9 à 10 € environ. Nous sommes sur des ordres de grandeur qui dépendent de la politique tarifaire du transporteur. Pour donner un exemple lyonnais, Clermont-Lyon, nous sommes sur une augmentation du prix du billet de 5 à 6 € environ.

Vous avez posé une dernière question sur les modalités d'études sur l'impact environnemental. Je vais l'élargir, si possible, à tout ce qui va se passer après le débat public, pour expliquer que RFF va prendre une décision à l'issue du débat : nous poursuivons ou ne poursuivons pas le projet. Si nous le poursuivons, quel projet, sur la base tous les échanges que nous aurons eus, donc en enrichissant le dossier et nos réflexions de tous les débats. À l'issue de cette décision, si nous devons poursuivre le projet, nous allons petit à petit resserrer les zones d'étude pour progressivement aboutir à un tracé technique qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique dans un délai d'environ 5 à 8 ans.

Pendant toute cette période qui démarrera, la concertation continuera. C'est maintenant une obligation du Grenelle II, mais RFF le pratiquait déjà avant sur ses projets de lignes à grande vitesse, comment cette concertation peut se faire tout au long des études. Nous aurons un dispositif de pilotage du projet, le comité de pilotage, avec les cofinanceurs, l'État, RFF, qui valide les études, qui évoque le financement et il faut nourrir ce comité de pilotage avec des réflexions et des études.

Ces études s'enrichissent d'une concertation avec le public, avec les grands acteurs socio-économiques, en partageant l'information. Cela veut dire un site Internet, des réunions publiques qui seront organisées à l'initiative de l'État ou du maître d'ouvrage, des rencontres thématiques, en rassemblant plus les services techniques des collectivités ou des acteurs socio-économiques pour discuter de problématiques bien précises. Cela peut être l'environnement, que ce soit la méthodologie ou les études d'impact environnemental, avec le milieu associatif en particulier. Cela peut être la problématique des gares nouvelles, puisque nous l'avons beaucoup entendu dans ce débat et nous voyons bien que nous pourrions avoir un atelier thématique sur cette question. Cela peut être pour approfondir des sujets d'infrastructure : pouvons-nous vraiment passer à un endroit ou un autre avec des problèmes techniques particuliers.

Dernier point, RFF pourra demander à la Commission Nationale du Débat Public qu'elle norme un garant de cette concertation qui garantira que cette concertation permet des échanges réguliers, permet une suite du débat public et une totale transparence, en tout cas la plus large et la plus longue possible, du maître d'ouvrage avec un maximum d'acteurs.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Jean-François BARNIER, Président des Maires du département de la Loire : Vous l'avez compris, l'ensemble des élus, notamment les Maires, sont tout à fait favorables à la variante de Roanne, toutes tendances confondues. C'est si rare que cela mérite d'être signalé. Donc, la Loire, comme l'ont dit le Président du Conseil général et les différents élus, est vraiment mobilisée sur ce projet avec la variante par Roanne. Cela fait l'objet de cahier d'acteurs et je pense que c'est important.

C'est important, mais Roanne ville, d'une part ce sera plus proche pour aller chez Troisgros éventuellement, cela peut favoriser son développement. C'est une boutade, bien entendu. Je rappellerai que les lignes entre Lyon et Saint-Étienne sont complètement saturées et que nous ne pouvons pas mettre de trains supplémentaires, malgré la bonne volonté que pourrait avoir RFF ainsi que la SNCF.

La particularité de pouvoir développer cette ligne par Roanne permettra justement d'alléger un peu l'axe Lyon-Saint-Étienne et permettra éventuellement, comme l'a dit tout à l'heure le

Maire de Firminy, Marc Petit, d'avoir des liaisons supplémentaires en direction de la Haute-Loire et bien entendu de l'Ondaine. Pour nous, c'est important aussi.

Je pense que favoriser cette ligne, c'est favoriser le cœur de la France, aussi. C'est important, parce que cela permettra de renforcer les transversalités, en évitant le passage obligatoire en région parisienne. C'est quelque chose d'important, qui domine même certainement l'ensemble de la problématique.

Pour être le plus court possible, oui, la Loire souhaite le projet en passant par Roanne, mais en intégrant obligatoirement Saint-Étienne. Merci.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Olivier LONGEON, Conseiller régional Rhône-Alpes : J'ai exprimé une position avec le groupe dont je fais partie par l'intermédiaire d'un cahier d'acteurs, donc il est disponible. Maintenant, il y a un certain nombre de questions que j'aimerais voir soulevées. Nous avons parlé des gares. Vous avez parlé des gares à Paris, en parlant notamment de la population parisienne et du temps de desserte par rapport à ces gares parisiennes. J'aurais peut-être aimé un coefficient de modération ou d'accentuation qui aurait été la distance par rapport à un certain nombre de m² utiles. Finalement, si nous sommes dans le 1^{er} arrondissement de Paris près des Halles, il y a peut-être moins d'habitants que, par exemple, si nous sommes directement à la Courneuve ou ainsi de suite. Donc, il aurait peut-être fallu cette modération de l'analyse et j'aurais aimé savoir si vous l'aviez étudiée.

Un autre problème pour moi est l'arrivée. Parfois, nous entendons parler par vous d'arrivée possible sur Perrache, ce qui est complètement différent en termes de projet, parce que si nous arrivons sur Perrache, il y a une rupture de correspondance par rapport à la Part-Dieu et je me pose une question : RFF, vous êtes en train de développer un système TER où vous êtes en train d'empêcher les TER progressivement d'aller à la Part-Dieu pour libérer cette gare, qui est la première gare de correspondance européenne, et de nous emmener à Perrache. Pour nous, entre Perrache et Part-Dieu, il y a 20 minutes d'écart au minimum en transports en commun, donc ce n'est pas exactement le même projet. J'aimerais que vous définissiez où, à Lyon, vous arrivez.

Vous avez parlé de 2 h 10. Question simple : est-ce 2 h 10 brut ou net ? Parce que quand un TGV part de Saint-Étienne, il part généralement à 15 % de remplissage. Donc, imaginons qu'il s'arrête à Roanne, qu'il reprenne 10 %, cela fait 25 % ; il s'arrêtera ailleurs pour se remplir. Donc, sommes-nous à 2 h 10 de temps réel ou à 2 h 10 de temps si, à partir de Saint-Étienne, il n'y a plus d'arrêt ?

Dernière question, parce que je voudrais revenir sur la question qui a été abordée, je n'apprécie pas du tout votre réponse sur le prix des tickets. Nous vivons ce souci tous les jours en comité de ligne, c'est-à-dire qu'actuellement, nous avons des TGV entre Saint-Étienne et Lyon, mais si un usager de tous les jours veut prendre ces TGV pour faire Saint-Étienne-Lyon – ce qui n'est peut-être pas forcément souhaitable en termes d'aménagement du territoire, vous allez me répondre, parce que nous allons les rapprocher, peut-être, etc. –, il doit 16 euros par aller, 16 € de réservation. Donc, quand vous vendez par exemple un TGV Roanne-Lyon en 30 minutes, ce TGV, actuellement, avec le système de fonctionnement de la tarification, n'est pas valable pour les gens qui font les allers-retours tous les jours. Eux, ce n'est pas 9 € de plus par voyage, parce que pour un Saint-Étienne-Lyon, avec les deux réseaux de transport en commun, le coût est d'environ 175 € mensuels. Si nous rajoutons à chaque aller 15 à 16 € pour prendre le TGV, nous comprenons bien que nous ne sommes plus du tout dans le même équilibre financier. Quand vous dites 9 € de plus sur Clermont-Lyon ou Lyon-Roanne, j'aimerais que vous précisiez que c'est uniquement pour les gens qui prennent

le TGV et que ce qu'on appelle les navetteurs, ceux qui le font tous les jours, eux... Ou alors, vous nous annoncez une très bonne nouvelle et je dis banco, c'est qu'en fait, la SNCF a un accord avec vous et vous ne prenez plus cette réservation. A ce moment-là, banco.

Une dernière chose, quand même, c'est ce que précise notre cahier d'acteurs. Un scénario qui n'a pas du tout été étudié est que si nous utilisons ces 12 à 14 milliards d'euros d'investissement pour renforcer l'existant, c'est-à-dire si nous investissons tout cet argent sur le réseau existant, que gagnons-nous ? Quelle est la différence de temps ? Etc. Cela n'a apparemment jamais été étudié.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Nous allons laisser M. Allary réfléchir et je vais prendre une question.

Bertrand SALVAT, secrétaire général d'ALTRO : J'ai trois questions à poser à RFF. L'animation qui a été projetée et présentée au public ce soir est-elle bien conforme au mode de desserte future des 13 villes concernées par le fuseau POCL ? Vous avez bien dit, M. Allary, le voyageur reste dans le TGV. Pouvez-vous l'affirmer et affirmer qu'il en sera ainsi ?

Deuxième question : un opérateur ferroviaire a affirmé que les TGV Paris-Saint-Étienne effectueraient leur trajet via Lyon et non directement à partir de Roanne. Il y aurait donc pénalisation des voyageurs sur le plan du prix du ticket, pénalisation en temps de transport, 20 minutes, nous l'avons dit tout à l'heure. Que répond RFF ? Que nous dit RFF ce soir à ce sujet ?

Enfin, en ce qui concerne vos chiffres de temps de parcours, dont vous reconnaissez qu'ils sont approximatifs à 5 minutes près, c'est-à-dire 5 minutes de plus, ne devraient-ils pas être présentés avec davantage de précaution ? Nous avons une leçon très récente, c'est le parcours Paris-Genève direct. Il était promis aux Suisses en 3 heures. Les Suisses ont payé par des dizaines de millions d'euros, par conséquent, chaque minute gagnée. Résultat des courses : le TGV qui va le plus vite met 3 h 05, le suivant 3 h 08. Par conséquent, ils s'estiment lésés. Quelles seront les villes qui seront lésées demain, bien qu'elles aient payé ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. M. Allary ?

Thomas ALLARY : Il y a déjà une réponse globale aux deux dernières interventions, qui est que nous sommes au niveau du débat public. Je pense avoir dit de très nombreuses fois depuis le début du débat – je dis : depuis le début du débat, parce que vous êtes quand même très souvent là, M. Salvat –, à ce stade, nous ne présentons pas un projet technique ficelé, nous présentons l'état de nos réflexions pour répondre aux enjeux identifiés et aux objectifs fixés par l'État. En termes de politique de desserte, cela veut dire que la politique de desserte n'est pas connue. C'est le ou les opérateurs, le moment venu, qui la définiront. Évidemment, ils ne sont pas en mesure aujourd'hui de connaître leur politique commerciale, leur politique de desserte, leur politique de matériel roulant, etc., à l'horizon de 15 à 20 ans.

Donc, très légitimement, ils ne peuvent pas s'engager et c'est nous, RFF, qui élaborons des hypothèses, les plus réalistes possibles, en se basant sur un seul principe : ces dessertes sont-elles viables économiquement ou pas ? Autrement dit, y a-t-il assez de monde pour remplir X trains ? C'est la seule considération utilisée pour les hypothèses de desserte.

Autrement dit, la desserte, quand nous disons qu'elle est directe sans correspondance, c'est effectivement dans nos hypothèses. Ceci dit, si les dessertes que nous présentons comme directes étaient un jour imaginées avec correspondance, nous estimons, nous RFF, que cela enlève tout l'intérêt du projet qui est justement de créer, comme je le disais tout à l'heure, l'articulation ligne nouvelle réseau existant pour permettre la circulation des TGV de bout en bout.

Vous avez évoqué après les temps de parcours, en disant : ne devraient-ils pas être évoqués avec plus de précaution ? Alors, oui et non. Oui, parce que nous restons sur des grandes zones, puisque nous n'avons pas de tracé définitif et cela peut varier d'une à deux minutes ; non, parce que ce sont des temps théoriques sans arrêt. Je réponds à la question de Monsieur en même temps : 2 h 10, c'est bien un temps théorique, c'est-à-dire que nous avons utilisé la vitesse probable et la longueur probable aussi, vu que nous sommes sur des grandes zones d'un point A à un point B, et sans arrêt parce que, comme nous ne connaissons pas précisément cette politique de desserte, pour comparer de façon honnête entre les différents scénarios, la seule façon est de comparer la capacité de l'infrastructure et donc, ce sont ces temps-là que nous comparons. Ce sont aussi ces temps-là que nous recalculons pour l'existant, de façon à comparer avec la situation existante.

Votre deuxième question portait sur ce qu'a dit un opérateur et je n'ai pas à commenter ce que disent les opérateurs.

Sur l'accessibilité des gares parisiennes, vous proposiez de pondérer la population accessible que nous avons montrée tout à l'heure par des mètres carrés utiles. Sur le principe, oui, mais l'utilité du mètre carré n'est pas la même pour chacun. Donc, nous rentrons dans des questions un peu plus compliquées à gérer.

Vous avez posé une question que nous pouvons peut-être développer sur l'arrivée à Lyon. Je vais déjà redire une chose : la ligne POCL, la ligne principale, arriverait au Nord de Montanet. C'est là son point d'ancrage, juste au Nord de la bifurcation entre la ligne qui va dans Lyon et la ligne qui contourne Lyon par l'Est. Quand nous arrivons ici, soit les TGV desservent Saint-Exupéry, soit ils desservent Lyon centre, à savoir Part-Dieu et, dans son prolongement, Perrache. À côté de cela, nous avons identifié une option, la deuxième option du projet : un raccordement direct de la ligne POCL à Lyon Perrache. Nous le voyons symbolisé avec un petit pointillé sur cette carte dans les variantes qui arrivent par Roanne. L'idée est que dans le cadre des discussions sur le nœud ferroviaire lyonnais, nous savons qu'il y a eu des hypothèses de scénarios de rééquilibrage des gares lyonnaises Part-Dieu et Perrache. Dans ce cadre, nous avons identifié la possibilité d'accompagner ce rééquilibrage en permettant un accès direct sans passer par Part-Dieu et donc d'accompagner un scénario de rééquilibrage urbain, au sens large, sur Lyon.

A priori, pour l'instant, ce n'est pas forcément ce qui se dessine dans les travaux du nœud ferroviaire lyonnais. Ceci dit, nous avons maintenu le principe de l'option, car elle peut aussi avoir des intérêts en termes d'exploitation ferroviaire. Par exemple, s'il y a des encombrements ou des engorgements côté Part-Dieu, cela peut peut-être permettre des exploitations de secours. A ce stade, l'option a été maintenue.

Il y avait une autre question sur des précisions que j'avais apportées au prix du billet. Ce que j'ai dit, là aussi, est que nous devons éclairer le débat. Pour éclairer le débat, nous devons prendre des hypothèses ; l'hypothèse est que nous savons que le prix du billet augmente et nous nous basons sur une moyenne correspondant à ce que nous avons pu constater sur des projets existants. La question que vous me posez est une question de politique tarifaire. Elle dépend totalement des opérateurs, le cas échéant d'autorités organisatrices dans le cadre de transports conventionnés, mais là, nous ne parlons pas du tout de transports conventionnés, nous sommes dans du TGV. Donc, dans ce cas, c'est l'opérateur ou les opérateurs, le moment venu, qui fixent leur politique tarifaire.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Nous allons prendre deux ou trois dernières questions.

Régis JUANICO, Député de la Loire et conseiller général : Bonsoir. Je serai extrêmement bref, mes collègues élus ligériens ayant été très complets avant moi. Puis, nous avons l'habitude à l'assemblée nationale, avec Jean-Louis Gagnaire, de nous exprimer en deux minutes.

L'utilité d'un débat public comme celui de ce soir, pour un territoire comme la Loire, pour des élus ligériens, c'est de pouvoir se projeter, projeter l'avenir d'un territoire sur 10, 15, 20 ou 30 ans. Je crois qu'il y a aujourd'hui, puisque l'A89 est maintenant faite, trois dossiers d'infrastructure de transport qui sont structurants et vitaux pour l'avenir de notre département : c'est, à l'horizon 2020-2025, l'A45 ; le CFAL, Contournement Ferré de l'Agglomération Lyonnaise, qui est acté, avec un bon tracé qui nous permettra aussi de relier Saint-Exupéry ; et, bien évidemment, la LGV POCL.

Je crois que c'est une solution de désenclavement par l'Ouest de notre territoire, mais qui présente beaucoup d'autres avantages : un gain de temps appréciable pour la liaison avec Paris et je dirais qu'après, peu importe le point d'arrivée, Gare d'Austerlitz ou Gare de Lyon, je crois que ce sont quand même deux gares extrêmement bien desservies en transports en commun sur la ville de Paris ; je crois aussi que l'avantage que nous aurons avec un tracé qui passe par Roanne et la gare centrale, la desserte de Saint-Étienne et l'électrification entre Saint-Étienne et Roanne, c'est aussi d'améliorer les relations entre le Nord et le Sud de notre département. De nombreux élus roannais sont présents aussi ce soir à Saint-Étienne. Nous aimons quand les Roannais sont présents à Saint-Étienne et les élus stéphanois aiment aussi se rendre à Roanne et cette liaison sera aussi facilitée. J'ajoute que l'électrification entre Roanne et Saint-Étienne permettra aussi une meilleure desserte des autres modes ferroviaires, type TER, entre nos deux villes.

Un point aussi important est que nous pouvons tous constater, puisque nous prenons le train TER ou TGV chaque semaine pour nous rendre à Paris, la saturation du sillon rhodanien et la saturation aujourd'hui de la gare de la Part-Dieu. Aujourd'hui, cela se traduit par une dégradation aussi du service. Il n'y a pas que la question du flux et du trafic, il y a aussi peut-être parfois le manque de financement dans l'entretien du réseau. C'est une remarque au passage, mais je crois que c'est aussi un point important de ce dossier ce soir.

Voilà ce que je voulais dire, simplement pour rappeler tous ces avantages et pour me féliciter que, ce soir, nous ayons un très fort consensus de tous les acteurs, les élus, les forces économiques, tous les acteurs socioéconomiques aussi du département autour des hypothèses que nous avons rappelées tout à l'heure, un tracé qui passe par la gare centrale de Roanne et une desserte de Saint-Étienne avec un gain de temps appréciable.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup.

Gérard HALAUNBRENNER, chargé de mission à l'association TGV Grand Centre Auvergne : Bonsoir. J'ai tout à fait compris les desiderata de nos membres ici présents, desiderata en faveur de la variante Roanne et desiderata d'une desserte de Saint-Étienne. Donc, l'association Grand Centre Auvergne les appuiera dans ces desiderata.

Maintenant, je voudrais aborder un autre angle de vue qui est celui de l'utilisateur que je suis de la ligne Paris-Saint-Étienne. Là aussi, j'ai très bien compris les avantages du passage par Roanne, qui sont une amélioration du temps de trajet et aussi un passage de quatre à cinq TGV directs. Je dis que ces TGV directs, il faudra les remplir. Nous en avons déjà parlé.

Une question sur la desserte résiduelle des TGV passant par Lyon, avec correspondance à Lyon pour Saint-Étienne. À l'heure actuelle, il y a 20 fréquences par jour de TGV qui font Paris-Lyon, puis correspondance à Lyon pour Saint-Étienne. Alors, que deviendront ces 20 fréquences ? J'ai déjà noté qu'il y en aurait quatre de moins, puisque quatre passeront par Roanne. J'ai déjà noté qu'il y avait deux gares à l'arrivée et deux gares au départ, Lyon et Austerlitz et, d'un autre côté, Perrache et Part-Dieu. Que restera-t-il de ces 20 possibilités par jour – c'est presque du métro – qui actuellement sont possibles par Lyon ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Avant que M. Allary réponde, une dernière question.

Philippe CHARLOT, collectif Stop LGV POCL : Bonsoir. Je voudrais revenir sur la question financière et le tableau de RFF qui nous annonce une douzaine de milliards à financer par les collectivités publiques. Selon la règle du partage 50/50, 6 milliards par l'État et 6 milliards par les collectivités locales. Donc, Mesdames et Messieurs les élus, à vos poches ou à nos poches, plutôt, parce qu'il va bien falloir augmenter les impôts.

Tout à l'heure, il a été dit que Rhône-Alpes n'avait pas prévu de donner de l'argent à POCL. Hier, j'étais à Orly, la région Île-de-France ne veut rien donner pour POCL parce que POCL n'apporte que des nuisances à l'Île-de-France. Au contraire, l'Île-de-France demande une gare terminale à Orly, trouve ridicule que le POCL aille jusqu'à Austerlitz, et la région Île-de-France voudrait une gare terminale à Orly, ce qui pourrait rajouter une demi-heure pour aller jusqu'au centre de Paris.

Pour le TGV Rhin-Rhône qui vient d'être inauguré, la région Bourgogne a donné 75 millions. Si Rhône-Alpes donne zéro, Île-de-France zéro, Bourgogne 75 millions, il reste encore le Centre et l'Auvergne et peut-être la ville de Saint-Étienne pour arriver à 6 milliards. Je vous souhaite bon courage.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. M. Allary, s'il vous plaît.

Thomas ALLARY : Un mot sur les 20 fréquences quotidiennes sur Lyon, effectivement, nous avons bien dit qu'il n'y aurait plus de prolongation à Saint-Étienne. Par contre, il n'y a pas forcément de raison de baisser le nombre de fréquences vers Lyon, parce que déjà les trafics augmenteraient sur Paris-Lyon de façon générale, et parce que nous sommes aujourd'hui sur des TGV couplés, dont l'un se découple et va jusqu'à Saint-Étienne. Ce serait juste un mode d'exploitation différent, mais la fréquence sur Paris-Lyon n'a pas de raison de baisser. Autrement dit, nous pourrions toujours trouver ces 20 correspondances.

En ce qui concerne les gares d'arrivée parisiennes et lyonnaises, j'ai dit déjà tout à l'heure que, sur Lyon, ce sont des choses qui restent encore largement à discuter. Il n'est pas du tout dit que nous arriverions à Perrache ; pour l'instant, nous restons quand même très clairement sur une priorité Part-Dieu. Par contre, le fonctionnement de chaque ligne et des allers-retours avec des gares différentes sont des choses qui restent à analyser et à approfondir dans une éventuelle suite des études.

Je voulais rebondir aussi sur les propos de M. Charlot, puisque j'étais moi aussi à Orly hier. Je n'ai pas entendu la région Île-de-France dire qu'elle ne voulait pas payer pour POCL. Il y a eu effectivement des considérations liées au financement, des considérations liées aux transports du quotidien. C'était plus pour dire que POCL pouvait être au contraire un accélérateur ou en tout cas un sujet de mutualisation avec les transports du quotidien. Ce n'était pas pour en prioriser un sur l'autre, si j'ai bien entendu.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Je vais demander à Michel Gaillard de bien vouloir conclure la réunion de ce soir.

Michel GAILLARD : Les opinions sont toutes recevables et figureront toutes au même titre dans le compte rendu. Une formule a été exprimée. Si nous nous amusons à redonner la parole à tous ceux qui veulent réagir sur ce qu'a dit le voisin, nous voyons bien que cela peut quand même être un peu long.

Je voudrais simplement dire que nous retenons de cette soirée que les ligériens sont très attentifs à ce projet et en revendiquent la réalisation, en tout cas dans la Loire, dans cette connexion avec Saint-Étienne. C'est bien entendu.

J'ai noté tout à l'heure une personne au fond de la salle qui évoquait le risque attaché à une ligne de ce type de voir des petites villes se vider, le fameux effet chasse d'eau dont j'ai souvent entendu parler, à propos notamment des autoroutes. Je voulais simplement dire que nous avons eu une réunion à Clermont-Ferrand sur l'aménagement du territoire. À cette occasion, j'avais fait remarquer, et je le redis, que j'ai très peu entendu les collectivités d'une part, les Chambres de commerce, etc., s'exprimer ce jour-là sur leurs intentions pour préparer l'arrivée d'une telle ligne. Je sais bien que c'est dans 15 ans, c'est loin, mais nous avons eu un exposé de quelqu'un de la ville de Reims, par exemple, qui était tout à fait intéressant et qui montre qu'il faut s'y prendre longtemps à l'avance pour que les choses se produisent à l'arrivée de la ligne. Je voulais juste revenir là-dessus.

Je voudrais dire également que ce débat suscite beaucoup d'intérêt. Juste pour votre information, nous nous approchons des chiffres du dossier du Grand Paris, qui a été quand même le très grand débat public de l'an dernier, qui concernait un projet transports Grand Paris de plus de 30 milliards d'euros, donc nous parlons vraiment de quelque chose de gigantesque. Ce débat POCL est en train de rejoindre tous les chiffres du dossier Grand Paris en termes de débat public. C'est vous dire l'importance de la mobilisation. Merci à tous de contribuer au succès de ce débat public, qui montre l'intérêt que vous portez à ce dossier.

Je rappelle également que la clôture est le 24-25 janvier à Clermont-Ferrand et Orléans et que ce sera une occasion, non pas de faire le compte rendu, nous aurons le mois de février pour y travailler et penser à tout cela, mais déjà de commencer à dire un peu ce que RFF a retenu de ce débat public, commencer à l'amorcer, et ce que nous, Commission, avons entendu de ce débat public.