

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion thématique

« La LGV POCL et son insertion dans la région lyonnaise »

Villefranche-sur-Saône, le 1^{er} décembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Olivier KLEIN
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Liliane PAUTROT

Maîtrise d'ouvrage

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

Olivier KLEIN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, Président de séance : Bonsoir, je vous propose de commencer cette réunion publique. Avant toute chose, je vais, comme il est de tradition, laisser la parole à Monsieur Perrut pour le mot d'accueil républicain.

Bernard PERRUT, Député-Maire de Villefranche-sur-Saône : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis heureux de saluer chacun et chacune d'entre vous, de saluer les élus qui sont venus nombreux, non seulement du département du Rhône, de la Région Rhône-Alpes, mais aussi des régions voisines, et soyez les bienvenus dans cette ville de Villefranche, cette ville chef-lieu d'arrondissement, au nord du département du Rhône, ville aussi qui se veut un pôle d'équilibre au nord de la Région Rhône-Alpes et qui, bien sûr, est aussi en pleine évolution, en pleine mutation, comme la plupart des villes moyennes de notre région. Je salue peut-être plus particulièrement parmi nous, Madame le Maire de Roanne, ma collègue, qui est aussi présente dans cette salle et qui montre aussi tout l'intérêt qu'elle porte à ce projet.

La réunion de ce soir est une réunion importante et bien sûr, je voulais saluer les représentants de la Commission Nationale du Débat Public qui sont à cette table, autorité administrative indépendante qui lance ce soir, parmi nous, dans ce nord du département du Rhône, le débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon, qui sera présenté au cours de cette soirée, je suppose, par Réseau Ferré de France et je salue ses représentants parmi nous à cette table.

Il est vrai que c'est un projet inhabituel pour nous tous, projet inhabituel par sa taille, plus de 500 kilomètres de voies, cinq régions, quinze départements, 17 millions d'habitants concernés. C'est un projet aussi que je juge inhabituel par son objet car le but est de desservir la France, le Grand Centre de la France par la grande vitesse ferroviaire et de doubler également la liaison Paris-Lyon. Il s'agit par conséquent d'un projet au service des territoires dans leur ensemble pour les déplacements professionnels, pour les déplacements de loisirs, pour les longues et pour les courtes distances. Ce projet, à mon sens, et je le dis clairement, doit prendre en compte, Mesdames, Messieurs, tous les enjeux : les enjeux humains, les enjeux sociaux, les enjeux agricoles, les enjeux environnementaux, les enjeux technologiques. Il est donc important qu'aujourd'hui, ici même à Villefranche, tous les acteurs concernés puissent s'informer, puissent s'exprimer, puissent dialoguer.

Il est important de connaître, et vous allez nous les présenter, ce projet de territoire à travers des scénarii, à travers aussi des variantes sur lesquelles vous pourrez apporter effectivement votre point de vue, d'où l'intérêt de la venue de la Commission Nationale du Débat Public que nous connaissons parfois peu, et je vous prie de nous en excuser, dans nos territoires français. Cette institution présidée par Monsieur Michel Gaillard, qui est représentée ce soir par Monsieur Klein qui animera les débats, cette autorité administrative ne fait que mettre en œuvre un certain nombre de dispositions législatives : la loi de 1995, dite la loi Barnier, la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité et la loi de 2010 qui concerne l'engagement national pour l'environnement.

Je ne voudrais pas être plus long ce soir car je ne suis là que pour cet accueil « républicain » comme on l'appelle, pour souhaiter la bienvenue à celles et ceux qui vont intervenir, souhaiter la bienvenue à celles et ceux qui assistent à cette soirée.

Pourtant, je conclurai en posant quelques questions, Mesdames, Messieurs : Faut-il ce projet ? Quel coût pour ce projet ? Pourrons-nous y faire face ? Quels changements va apporter ce projet sur nos territoires, dans nos paysages ? Et enfin une question concernant ce projet et son arrivée sur Lyon : Lyon pourra-t-il faire à cette évolution d'un nœud ferroviaire très important ?

Telles sont simplement quelques lignes, quelques pensées qui me viennent à l'esprit, mais bien évidemment, tout au long de la soirée, vous saurez, les uns et les autres, vous exprimer. Nous savons bien que toute évolution doit se faire en termes de communication, que toute évolution aussi doit se faire mais toujours dans le respect de la qualité de la vie et de l'environnement, c'est pour moi en tout cas une donnée essentielle, mais je sais aussi que dans cette ville de Villefranche qui a quelques neuf siècles d'histoire puisqu'elle a été fondée par Humbert III qui, descendu de Beaujeu, a voulu mettre cette ville sur un lieu de passage la grande route de Bourgogne et bien, nous avons toujours su faire face aux adaptations, aux évolutions que l'on ne peut pas renier, mais sur lesquelles nous devons être très vigilants.

En tout cas, Mesdames, Messieurs, je souhaite que cette soirée, aux uns et aux autres, nous permette de connaître le projet, de pouvoir nous exprimer et surtout, Monsieur Klein, d'être entendus. Je vous remercie.

Olivier KLEIN : Merci, Monsieur le Député-Maire.

Je vais d'abord, puisque la procédure du débat public n'est pas toujours très bien connue, vous expliquer ce qu'est un débat public et comment il va fonctionner ce soir. Ensuite, je laisserai la parole au maître d'ouvrage pour qu'il expose son projet, puis nous aurons au moins deux bonnes heures de débat.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est la traduction réglementaire et législative du droit à l'information et du droit à la concertation, à l'expression des populations qui sont concernées par un projet. Vous êtes ici, dans la région lyonnaise et dans le nord de Lyon, concernés par un projet POCL. Ce projet vous est proposé très en amont et vous pouvez exprimer vos avis, poser vos questions sur ce projet. Le débat public ce n'est finalement pas grand-chose d'autre que cela, avec deux grandes questions qui sont posées au débat public :

La première, c'est l'opportunité du projet : faut-il le réaliser ?

La seconde, c'est : quelles en sont les grandes caractéristiques, les grandes fonctionnalités ?

J'espère que vos interventions, vos questions et vos prises de position tenteront de répondre à ces questions.

Les principes du débat public :

- Le principe d'ouverture à tous : le débat public est fait pour que le grand public s'exprime, ce n'est pas fait pour cibler une catégorie d'acteurs particuliers. C'est un moment important pour que toute la population puisse s'exprimer.
- Le second principe est le principe de transparence : le maître d'ouvrage a réalisé des études pour préparer son dossier, toutes ces études nous ont été transmises et nous les avons mises en ligne, de manière à ce que vous puissiez consulter tel ou tel point de manière approfondie. Il y a plusieurs milliers de pages qui vous sont accessibles.
- Le troisième principe est le principe d'équivalence : la réunion est ouverte à tous. Dans le débat public, tout le monde peut s'exprimer de la même manière, que l'on soit un grand élu ou un simple citoyen.
- Le quatrième principe est le principe d'argumentation : le débat public n'est pas là pour décompter les gens qui sont pour, contre telle ou telle version ou le projet tout court, nous sommes là pour entendre des arguments, les développer, éventuellement les contredire, de manière à ce que nous puissions nous, Commission du débat, appuyer notre compte-rendu de la recension de ces arguments et que le maître d'ouvrage puisse être éclairé par ces arguments. Le fait qu'il y ait 550 personnes qui soient pour et 480 qui soient contre ne change finalement pas grand-chose à la décision.

J'apporte une petite précision : le débat est animé par une Commission Particulière du Débat, sous l'autorité d'une Commission Nationale qui est une autorité administrative indépendante et qui a décidé de l'organisation de ce débat. Nous ne sommes que membres de la Commission Particulière du Débat qui est présidée par Michel Gaillard que je dois excuser ce soir, mais nous sommes trois pour animer et prendre note de ce qui se dira dans cette soirée : Marie-Françoise Sévrain, Liliane Pautrot et les autres membres : Arlette Dubois-Besnard, Claude Leroy et Bruno de Trémiolles. Nous sommes sept membres.

La CPDP a une mission d'information sur le débat lui-même et le projet à travers :

- le site du débat qui est un élément essentiel. Je vous invite, si vous ne l'avez pas fait, à aller visiter ce site où il y a une foule d'informations et sur le projet, et sur les avis qui ont déjà été exprimés,
- la Commission Mobile : c'est un bus itinérant qui est venu il y a une petite semaine à Villefranche pour informer sur la tenue de la réunion de ce soir,

- les cahiers d'acteurs : vous en avez trouvé à l'entrée de la salle, qui sont une expression des personnes morales pour exprimer leur point de vue sur un quatre-pages qui est édité et diffusé par les soins de la Commission au même titre que le dossier du maître d'ouvrage,
- la Newsletter du débat pour avoir les informations sur le débat,
- un certain nombre d'outils de communication.

Comment participer au débat :

- en prenant part aux réunions publiques, c'est évident, c'est le moyen essentiel de participation. Ces réunions publiques sont là pour recueillir vos questions, recueillir vos opinions et sont ouvertes à tous,
- en utilisant le site web de la Commission sur lequel vous pouvez vous informer mais vous pouvez aussi poser des questions. Toutes les questions écrites que nous recevons par cartes T que vous avez sur vos sièges ou par l'intermédiaire du site de la Commission, reçoivent, de la part du maître d'ouvrage si c'est une question sur le projet, une réponse écrite qui est validée par la Commission, non pas pour dire qu'il a raison mais pour dire simplement qu'il a bien été répondu à la question. Aujourd'hui, de mémoire, 330 questions ont été posées, dont une bonne moitié a déjà reçu une réponse.

Les réunions publiques du débat :

- les réunions de proximité : ce sont des réunions qui se tiennent tout au long du territoire,
- les réunions thématiques sont des réunions qui sont plus centrées sur un objet particulier.

Ce soir, nous sommes dans une réunion un petit peu mixte puisqu'elle est sur une thématique de proximité : le projet dans la grande région lyonnaise. Nous allons essayer de nous centrer sur ce thème-là mais nous sommes évidemment ouverts à l'expression des rhodaniens sur le projet, son opportunité et ses grandes fonctionnalités. Nous n'allons pas arrêter notre regard aux frontières du département.

- Les auditions publiques, organisées plus autour de l'intervention d'un certain nombre d'experts ou d'acteurs institutionnels et qui laissent une part moindre à l'expression dans la salle dans le timing de la réunion. Il y en aura une à Lyon le 13 décembre, spécifiquement sur les questions de fret.

C'est vrai que dans le Rhône, le bon lieu et le bon moment pour s'exprimer sur le projet dans sa globalité, c'est ici et maintenant.

Il y aura en Rhône-Alpes une autre réunion le 12 janvier à Saint-Etienne, une réunion de proximité cette fois-ci, où vous êtes cordialement invités. Il y en a un certain nombre d'autres, je vous laisse consulter le calendrier.

Ce débat public dure quatre mois, depuis le début octobre jusqu'à la fin janvier. Que se passe-t-il ensuite ? Ensuite, la Commission Particulière fait un compte-rendu du débat et la Commission Nationale en tire un bilan, à échéance fin mars 2012. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois, ce qui nous mène fin juin 2012, pour prendre sa décision.

Sa décision va porter sur : faut-il poursuivre le projet ? Et éventuellement, quelles variantes privilégier ou pas ? Is vous expliquera ce qu'il entend faire. Il est effectivement très rare qu'un projet qui passe en débat public en ressorte complètement indemne. Un débat réussi c'est un débat qui a apporté des arguments qui permettent de faire avancer le projet et donc de le modifier.

Fin juin, RFF prend sa décision de poursuivre ou non le projet. Si RFF poursuit le projet, la Commission Nationale nommera un garant pour la concertation qui suivra, qui durera plusieurs années, sur le travail d'étude du projet, au moins jusqu'à la période d'enquête publique, mais nous y reviendrons dans l'exposé.

Nous avons trois thèmes à traiter ce soir :

- Premier thème : Paris-Orléans-Clermont-Lyon et ses grandes fonctionnalités dans la desserte de l'agglomération et de la région lyonnaise,
- Deuxième partie du débat : l'insertion de ce projet dans le territoire parce qu'un projet de TGV, ce sont des trains qui arrivent mais ce sont aussi des trains qui passent et donc la question se pose,
- Troisième temps, nous avons décidé de commencer cela début décembre, nous sommes le 1^{er} décembre, nous aurons un troisième temps comme dans pratiquement toutes les réunions qui vont suivre, sur les modalités de la concertation après débat. La loi nous impose de mettre ce thème – et nous le faisons bien volontiers – au débat et donc, si le projet se poursuit, RFF va proposer des modalités de concertation. Nous n'en sommes qu'au début, c'est la première fois que nous allons aborder ce thème et RFF exposera comment il envisage cette partie.

Nous aurons donc trois thèmes et trois moments dans le débat, les deux premiers qui vont nous occuper avec la majeure partie des échanges avec la salle, et le troisième que nous commencerons dans la dernière partie. Si nous tenons jusque-là et que nous avons beaucoup de choses à nous dire, surtout vous d'ailleurs, la réunion se clôturera aux alentours de 22 heures.

Maintenant, je laisse la parole à Thomas Allary, chef de projet POCL, qui va vous présenter ce projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) :
Merci. Quelques mots pour présenter le projet en plusieurs temps :

- une présentation globale du projet pour que tout le monde comprenne la perspective globale dans laquelle nous nous inscrivons,
- logiquement, nous parlerons très rapidement de la suite du débat pour introduire la troisième partie évoquée par Olivier Klein juste avant sur la concertation post-débat,
- nous ferons ensuite un zoom sur les problématiques plus directement liées à l'arrivée dans l'agglomération lyonnaise.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet a été inscrit dans la Loi Grenelle de 2009, avec quatre objectifs fixés par l'État lorsqu'il a commandé des études à RFF :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.

- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures,
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre.

Ces trois premiers objectifs constituent le premier « pilier du projet » : la desserte ferroviaire à grande vitesse du Grand Centre de la France (Centre, Bourgogne, Auvergne) qui aujourd'hui et à l'issue du premier programme du Grenelle n'auront pas accès à la grande vitesse ferroviaire.

- Quatrième objectif : constituer un itinéraire pertinent, alternatif à l'actuelle LGV entre Paris et Lyon, sachant que cette ligne est déjà aujourd'hui dans une exploitation assez critique, il y aura des mesures d'exploitation qui seront prises pour absorber l'augmentation du trafic d'ici 2025 mais à l'horizon 2025, nous serons devant un problème de saturation, définitif j'allais dire, et nous n'aurons pas d'autre choix que de doubler la ligne.

Toute l'idée de POCL est de rassembler ces deux enjeux en un seul projet et de doubler la ligne Paris-Lyon tout en desservant les territoires du Grand Centre de la France.

RFF a travaillé avec ses partenaires pour répondre à ces quatre objectifs et lors des travaux préliminaires au débat public, d'autres objectifs ont émergé dans le cadre de cette pré-concertation, en particulier des objectifs directement liés à Lyon, à l'amélioration de la relation Clermont-Lyon, en général des relations Auvergne-Rhône Alpes, à l'amélioration des relations transversales Est-Ouest, typiquement vers Lyon et à la connexion aux plates-formes aéroportuaires, qu'elles soient parisiennes d'un côté ou lyonnaises de l'autre.

Dans ce cadre-là, quatre scénarios ont été élaborés qui ont tous des hypothèses communes d'arrivée en Ile-de-France et en région lyonnaise. Nous allons zoomer sur Lyon ce soir, mais les caractéristiques lyonnaises ne sont pas discriminantes entre les scénarios présentés pour l'ensemble du projet.

Pour trois de ces scénarios, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est, il y a deux variantes d'arrivée possible sur la région Lyonnaise, soit par Roanne et par les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon en doublant dans ce cas-là la ligne à grande vitesse qui existe entre Mâcon et Lyon, en construisant une deuxième ligne parallèle à la première. Nous y reviendrons ensuite en détail.

Trois options sont présentées également au débat, une option étant une opportunité ou un élément technique dont aujourd'hui le bénéfice coût/avantages n'est pas totalement avéré et pour lesquels on attend du débat des enseignements pour savoir si nous maintenons ou pas ces éléments dans le projet :

- une nouvelle gare TGV à Orly, sous l'aéroport, pour permettre une intermodalité air-fer ;
 - la desserte directe TGV de Saint-Étienne sans passer par Lyon, mais en passant par Roanne, en électrifiant la ligne entre Roanne et Saint-Etienne ;
 - un raccordement direct de la ligne à la Gare de Lyon Perrache, pour rejoindre Perrache sans passer par Part-Dieu dans le centre de Lyon.
- Le scénario Ouest-Sud :

Nous voyons avec le grand trait bleu la zone dans laquelle la ligne à grande vitesse pourrait être construite. Vous voyez sur la carte les 13 villes qui seraient desservies par le TGV grâce au projet. La ligne n'irait dans ces 13 villes car on ne pourrait plus parler de ligne à grande

vitesse, ce serait beaucoup trop tortueux. L'idée est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passerait au milieu des territoires et que les TGV, régulièrement, rejoignent le réseau existant pour aller desservir un maximum de ces villes.

Par exemple, si l'on regarde la relation Paris-Clermont, on voit que le TGV partirait de Paris, utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy, et à partir du nord de Vichy rejoindrait le réseau existant par ce qu'on appellerait un « échangeur » sur une autoroute et de là, irait jusqu'à Clermont-Ferrand sur le réseau existant. C'est bien le TGV qui changerait de voie, ce n'est pas l'usager qui changerait de train. Ce n'est pas un parcours avec correspondance, c'est bien un trajet direct.

De la même façon, pour ce qui concerne Lyon, nous pouvons regarder la relation directe TGV que permettrait le projet sur Clermont-Lyon, avec un TGV qui partirait de Clermont en utilisant le réseau existant jusqu'au nord de Vichy où il récupérerait la ligne à grande vitesse et irait donc à grande vitesse jusqu'à Lyon.

Nous retrouvons exactement les mêmes choses sur les autres scénarios.

- Le scénario Ouest :

Nous voyons des passages de la LGV qui seraient différents, qui ne seraient pas au même endroit mais le principe d'utilisation de la ligne nouvelle puis du réseau existant est le même dans tous les cas.

- Le scénario Médian :

C'est exactement le même principe mais, à nouveau, avec des hypothèses de tracés qui seraient différentes puisqu'il s'agit d'un tracé au nord, décalé par rapport à la Sologne en particulier, mais on retrouve les arrivées sur Lyon qui sont similaires.

- Le scénario Est :

Ce sont les mêmes principes, nous voyons à nouveau les TGV circuler, avec toujours des arrivées sur Lyon qui, de toute façon, sont similaires.

Nous allons maintenant regarder ce que cela donnerait en termes de services.

J'ai expliqué que la ligne passait au milieu des territoires et que les TGV retrouvaient le réseau existant pour desservir ces 13 villes car la ligne ne peut pas passer dans les 13 villes, mais de la même façon, un seul TGV ne va pas pouvoir aller dans les 13 villes puisque s'il va dans une ville, qu'il fait demi-tour pour aller dans la seconde, puis qu'il va dans la troisième, etc., le temps de parcours entre les deux villes d'extrémité n'atteindra pas du tout l'objectif recherché, en l'occurrence Paris-Lyon en deux heures pour faire aussi bien que le temps actuel.

Nous devons donc travailler à des dessertes qui seront différentes selon les villes. Juste un mot pour dire que ces dessertes, si la ligne était réalisée, ce sont évidemment les opérateurs qui les décideraient, la SNCF et éventuellement ses futurs concurrents à l'échéance de réalisation du projet.

A ce stade, c'est RFF qui a réalisé des hypothèses puisque pour une mise en service à l'horizon 2025, la SNCF ne sait pas aujourd'hui décider de la desserte qu'elle mettrait en place, donc nous réalisons des hypothèses sur la base très simple : peut-on remplir ou non assez de trains pour que la desserte soit viable et que les trains puissent être assez remplis ? L'objectif recherché est de maximiser le nombre de trains pour chacune des villes.

Nous allons regarder comment cela fonctionne sur le scénario Ouest-Sud :

Un premier type de TGV relierait Paris, Orléans et Blois. Typiquement, nous voyons que ce train-là n'irait pas à Lyon. Si on habite à Blois et que l'on veut aller à Lyon, ce n'est pas avec ce train-là.

Un deuxième type de TGV irait de Paris à Orléans, à Vierzon et à Châteauroux.

Un troisième type de TGV irait d'Orléans à Bourges, jusqu'à Montluçon. Ce sont à nouveau des trains qui ne vont pas jusqu'à Lyon.

Le train Paris-Clermont pourrait en l'occurrence passer par Orléans, Bourges, la gare nouvelle de Vichy-Moulins puis Vichy, mais n'irait toujours pas à Lyon.

Nous voyons ensuite un Paris-Lyon qui pourrait poursuivre au-delà vers Saint-Etienne ou vers la Méditerranée.

Il est important, car il faut voir qu'aujourd'hui, pour assurer le temps de parcours en 2 heures, il y a au maximum un arrêt sur un trajet Paris-Lyon, soit au Creusot, soit à Mâcon TGV. De la même façon, il faudrait qu'il y ait au maximum un seul arrêt pour pouvoir assurer ce temps de parcours sur la ligne nouvelle. Dans les hypothèses de desserte et dans les travaux qui ont été réalisés, c'est l'hypothèse d'un arrêt à Roanne qui a été retenue et qui a semblé la plus pertinente, ce qui signifie que ce train Paris-Lyon ne s'arrêterait pas à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins, dans les gares intermédiaires qui existent sur le projet. Pour aller de toutes ces villes à Lyon, cela sera encore d'autres trains.

Nous retrouvons un train Clermont-Lyon, spécifique, que nous avons précédemment vu circuler sur l'infrastructure. Nous voyons un train un peu particulier dans le scénario Ouest-Sud qui est la desserte dédiée de Nevers et de Moulins via Bourges, puisque ces deux villes étant à l'écart géographique de la ligne à grande vitesse dans ce scénario, cela nous impose d'imaginer des dessertes dédiées pour ces deux villes.

Voilà un train qui va à Lyon mais qui ne vient pas de Paris, qui arrive du Nord, de Roissy ou de Lille par exemple. Ce sont des trains province-province. Ces trains-là n'ont pas forcément d'impératifs de temps de parcours, l'idée est plutôt qu'ils irriguent au maximum le territoire et qu'ils s'arrêtent à toutes les gares ou presque sur le passage. En l'occurrence, c'est ce train-là qui pourrait s'arrêter à Orléans, à Bourges, à Vichy-Moulins et à Roanne. C'est par ce train-là que les villes du territoire central de la France pourraient relier Lyon et même par exemple, un habitant de Blois pourrait aller à Lyon sans aller à Paris. Il aurait une correspondance à Orléans.

Autres types de trains qui iraient à Lyon et qui ne passeraient pas par Paris, des trains Est-Ouest, en l'occurrence Nantes-Lyon puisque les gains de parcours offerts par le projet permettraient d'imaginer des TGV entre Nantes et Lyon, avec un gain de temps de parcours particulièrement intéressant. Là aussi, ces trains pourraient s'arrêter à Vierzon, à Bourges, à Vichy-Moulins et à Roanne.

C'est comme cela qu'il faut lire les « schémas de desserte » que vous pouvez d'ailleurs retrouver sur les synthèses que vous avez peut-être prises à l'entrée de la salle.

Tous ces scénarios permettent de répondre au premier pilier qui est la desserte à grande vitesse ferroviaire du centre de la France. Nous ne l'avons pas vu en détail mais pour chacune des villes concernées, cela apporte des gains de temps de parcours particulièrement importants qui peuvent être de l'ordre d'une heure, voire plus, et des gains de fréquence, de nombres d'allers et retours quotidiens particulièrement importants.

En plus, cela répond bien au deuxième pilier, la désaturation de la ligne existante entre Paris et Lyon, puisque dans tous les scénarios, le fait de reporter des trains de la ligne actuelle sur la ligne nouvelle (c'est ce qui est symbolisé avec la flèche jaune) permettra de désaturer la ligne et d'améliorer la régularité sur la ligne existante puisque c'est le problème constaté à l'horizon 2025. Ce gain de régularité serait à la fois pour les voyageurs qui seraient sur la ligne nouvelle et pour ceux qui resteraient sur la ligne actuelle.

En termes de temps de parcours, les scénarios Ouest et Ouest-Sud permettent de maintenir le temps actuel de parcours, 2 heures entre Paris et Lyon, donc l'objectif est bien rempli. En plus, du fait de leur configuration géographique, les scénarios Médian et Est permettent même un gain de temps de parcours de 10 minutes, ce qui est intéressant pas tellement sur Paris-Lyon, plutôt sur Paris-Marseille pour permettre un report modal depuis l'avion.

Un comparatif extrêmement rapide de ces scénarios pour avoir une vue globale :

En termes d'accessibilité des territoires, le premier pilier du projet, tous les scénarios répondent à ces objectifs, avec un petit bémol symbolisé en jaune sur les variantes d'arrivée à Lyon par Mâcon puisque, on va le voir tout à l'heure, c'est un renforcement de fonctionnalités qui existent déjà, Mâcon étant déjà desservi par le TGV, alors que les variantes Roanne ouvrent des territoires nouveaux à la grande vitesse ferroviaire.

En termes de doublement de Paris-Lyon, l'objectif est également rempli dans tous les cas, avec un petit surplus pour les scénarios Médian et Est puisqu'on a vu ce gain de temps de parcours de 10 minutes sur Paris-Lyon et Paris-Méditerranée.

En termes de gain de voyageurs permis par le projet, c'est-à-dire les voyageurs nouveaux que le projet va permettre, autrement dit ceux qui ne circulaient pas avant ou qui se déplaçaient par d'autres modes, voiture ou avion, et qui maintenant trouveraient intérêt à se déplacer parce qu'ils vont y trouver un intérêt en termes de temps, de sécurité, de confort, etc., l'évaluation selon nos études de trafic se situe entre 5,1 et 6,5 millions par an de voyageurs nouveaux permis par la ligne, ce qui est relativement intéressant. Là aussi, nous avons fait une petite séparation entre les scénarios.

En termes d'investissements, tous ces avantages ont évidemment un coût, compte tenu de la taille du projet. Nous sommes beaucoup plus en rouge puisque le coût du projet est évalué entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios. C'est une épine importante dans le pied du projet.

En termes de risques d'impacts environnementaux, nous ferons un zoom tout à l'heure sur la région lyonnaise, mais de façon générale sur l'ensemble des scénarios, nous avons essayé de regarder quel était le risque que chaque scénario impacte plus ou moins des zones sensibles. Compte tenu de la taille du projet, aucun scénario ne sait éviter l'ensemble des zones sensibles croisées sur le projet que ce soit en termes de milieux humains comme le bâti, en termes de milieux physiques comme les grands cours d'eau ou en termes de milieux naturels comme les zones écologiques sensibles.

De façon générale, nous avons à nouveau beaucoup de rouge et d'orange, avec une petite pénalisation pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud du fait de la traversée du site d'Orléans qui est extrêmement contraint, avec en particulier la traversée du Val de Loire qui est classé au Patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco et du fait de la traversée de la Sologne qui est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et qui doit être traversée sur 70 kilomètres.

Un indicateur socioéconomique extrêmement rapide : la valeur actuelle nette, c'est-à-dire le bilan entre les avantages offerts par le projet et ses coûts. Quand je dis les avantages, ce ne sont pas forcément des avantages financiers, cela peut être des avantages environnementaux, des avantages en termes de temps de parcours, de gain de sécurité, etc., et tout cela est

monétarisé, une valeur est donnée à chacun de ces éléments en euros et on retranche le coût financier, le coût environnemental ce qui permet un bilan coûts/avantages. D'après nos études, cela oscille entre 1,1 milliard d'euros et un peu plus de 10 milliards d'euros selon les scénarios, ce qui signifie que c'est positif dans tous les cas, donc plus d'avantages que de coûts pour l'ensemble de la collectivité mais dans des proportions contrastées, nous pourrions y revenir éventuellement.

Je parlais tout à l'heure des investissements qui étaient difficiles, un petit point supplémentaire c'est le besoin de financements publics puisque RFF qui est le maître d'ouvrage du projet n'amène pas la part financière qu'il veut dans ce type de projet. Il apporte ce que le projet va lui rapporter en termes de recettes mais pas au-delà, ainsi que cela est stipulé par l'article 4 de ses statuts qui lui interdit de s'endetter au-delà de ce que le projet peut lui rapporter. Le complément, parce que généralement il y a besoin d'un complément, est constitué d'un appel fait auprès des collectivités publiques : État, Collectivités locales, éventuellement Union Européenne. D'après nos estimations qui sont encore sommaires, mais c'est la première fois que RFF essaie de chiffrer cela au stade du débat public, le besoin de financement public est extrêmement important, entre 9 et un peu plus de 12 milliards d'euros selon les scénarios. Ce point est donc également tout à fait important.

Dans le tableau précédent, il restait une ligne blanche à la fin. L'idée est qu'il s'agit d'éléments d'évaluations techniques mais que nous sommes là pour en débattre. Aujourd'hui, ce qui nous manque c'est la dernière ligne : les échanges avec le public et ce que le débat va pouvoir nous apporter à nous, maître d'ouvrage, pour prendre notre décision de continuer ou pas, sur la base de quel scénario, etc., et vers quoi nous allons orienter nos études, quelles sensibilités plus importantes doivent être prises en compte. Une fois que cette décision sera prise, aux environs du mois de juin comme cela a été rappelé, nous serons au début d'une nouvelle étape où la concertation va continuer.

La poursuite des études :

Notre décision, au mois de juin, sera motivée par des éléments techniques et surtout par tout ce que nous aurons entendu et tous les arguments, j'insiste sur ce point, que nous aurons entendus pendant le débat public :

- les arguments sur l'opportunité : est-ce qu'on continue ou pas ?
- les éléments sur les fonctionnalités attendues du projet. Parfois, il est plus important pour nous de comprendre ce qui est attendu du projet que d'entendre que l'on veut tel ou tel scénario,
- les enjeux environnementaux compte tenu de la taille du projet : quelle sensibilité environnementale doit être intégrée et comment pourra-t-on et saura-t-on avec vous intégrer le projet dans son environnement ?

Tout cela va s'inscrire dans un processus assez long. La décision de RFF sera prise aux alentours du mois de juin sur la base d'études sur des bandes de 10/20 kilomètres de large, ce sont des grands scénarios à ce stade-là. Si le projet se poursuit, nous entrons dans la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique : petit à petit, nous allons rechercher, au sein de ces grandes bandes de 10 kilomètres ce que l'on appelle des « zones de passage préférentielles », puis des fuseaux d'environ 1 kilomètre de large, c'est déjà quelque chose d'un petit plus restreint, et après les avoir comparés, nous allons retenir un fuseau et étudier un tracé dans un fuseau encore plus étroit qui aura été retenu. A la fin de cette étape, nous présenterons le projet qui aura été étudié à l'enquête d'utilité publique pour amorcer des procédures foncières de projet détaillé et éventuellement de travaux.

Tout au long de ces études, vous voyez que la concertation continue. Le débat n'est que l'ouverture d'un dialogue entre le maître d'ouvrage et le public.

Cette concertation est organisée sur la base de deux grands pôles :

- un pôle de pilotage du projet avec un comité de pilotage et un comité technique associé qui réalise des études, les valide aux stades les plus importants et évoque le financement. Ce comité de pilotage est généralement composé de l'État, RFF et les grandes Collectivités territoriales associés,
- parallèlement, un dispositif de concertation continue avec les acteurs et avec le public. Des modalités permettent de partager l'information, tels qu'un site internet, des newsletters, etc., des rencontres publiques et/ou thématiques (groupes locaux constitués éventuellement autour des problématiques des gares par exemple pour parler de choses extrêmement précises) ou des réunions publiques plus larges du type de celles que nous connaissons pendant le débat public et qui permettent de faire un point avec le public de l'avancée des études à différents stades.

Cela a été évoqué tout à l'heure, nous avons généralement dans ce cas un garant de cette concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public qui est indépendante, de la transparence et du bon déroulement de la concertation que le maître d'ouvrage met en œuvre.

Le principe est d'alimenter ces deux pôles l'un par l'autre, en alimentant le comité de pilotage par ce qui ressort des réunions publiques et inversement de pouvoir partager ce qui est évoqué en comité technique et comité de pilotage avec le public, pour nourrir réciproquement ces deux pôles.

Ces éléments sur le projet en général étant rappelés, nous allons maintenant faire un zoom rapide sur l'arrivée en région lyonnaise.

Nous avons deux variantes d'arrivée sur Lyon :

- la variante Mâcon : en termes de fonctionnalité, elle permet de reporter sur la ligne nouvelle des TGV Paris-Genève et de maintenir et éventuellement de renforcer les TGV qui desservent Mâcon. En contrepartie, la desserte TGV de Roanne est un moins performante,
- la seconde variante qui consiste à passer par Roanne et les Monts du Lyonnais permet la desserte TGV directe de Roanne, avec des avantages très nets pour ce secteur, et d'assurer une liaison à grande vitesse directe entre Clermont et Lyon qui est, on l'a vu tout à l'heure, un des objectifs complémentaires.

Dans les deux variantes, le temps de parcours entre Paris et Lyon est identique, ce n'est pas discriminant sur ce sujet-là.

La desserte des trois gares lyonnaises : Part-Dieu, Perrache et Saint-Exupéry est rendue possible par l'infrastructure.

En arrivant par la variante Mâcon, dans tous les cas on arrive au nord de Montanay qui est l'endroit où se trouve la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans Lyon et la ligne qui contourne Lyon par l'Est, donc un TGV qui va directement à Part-Dieu puis à Perrache et un TGV qui contourne Lyon et dessert au passage Saint-Exupéry.

Nous avons aussi cette option d'un raccordement direct à la ligne Paris-Lyon-Marseille historique, non TGV, aux environs de Neuville-sur-Saône, permettant de relier POCL à cette

ligne, de faire passer le TGV sur cette ligne et de rejoindre directement la Gare de Lyon-Perrache sans passer par Lyon-Part-Dieu.

De la même façon, si on arrive avec la variante Roanne, tout est rendu possible parce que comme on arrive au nord de Montanay, on peut aller à Part-Dieu et Perrache, on peut contourner Lyon et aller à Saint-Exupéry et on peut réaliser un raccordement sur la ligne Paris-Lyon-Marseille existante et relier Perrache directement, sans passer par Part-Dieu.

Quels sont les apports de POCL pour Lyon ?

- des relations directes à grande vitesse avec toutes les villes de ce grand territoire central, y compris avec l'Ouest, nous avons évoqué Nantes tout à l'heure,
- des améliorations significatives avec l'Ouest immédiat, en particulier Roanne et Clermont-Ferrand,
- la régularité qui serait améliorée sur la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon, avec éventuellement dans certains scénarios un gain de temps possible entre Paris et Lyon,
- l'opportunité à discuter, c'est cette fameuse option Perrache direct, de répartir mieux ou de façon plus souple les TGV entre les deux gares de Part-Dieu et Perrache.

En termes d'environnement, nous avons une carte très globale sur laquelle on voit en vert les deux variantes d'arrivée en vert et, de façon plus ou moins foncée dans le fond de la carte, les zones soit à enjeux extrêmement sensibles, soit à cumul d'enjeux importants. Plus c'est foncé, plus les enjeux sont importants. Typiquement dans les variantes Mâcon, on voit la zone Natura 2000 du Clunisois qui se détache assez nettement, dans la Vallée de la Saône on voit le Val de Saône, sur l'Est de Villefranche on voit la Dombes, et juste à l'Ouest lyonnais, l'arrivée par les Monts du Lyonnais et du Beaujolais. On voit également, que ce soit dans une variante ou dans l'autre, la traversée de la Loire.

En faisant un zoom un peu plus serré, en arrivant par la variante Roanne, on se rend compte qu'il y a des enjeux extrêmement divers : des enjeux de bâtis dans l'Ouest immédiat lyonnais, des enjeux physiques avec les Monts du Lyonnais, des enjeux agricoles, en particulier viticoles, avec la traversée du Beaujolais et des enjeux naturels avec le franchissement de la Saône ou les milieux sensibles du Mont d'Or ou on retrouve d'ailleurs aussi des enjeux patrimoniaux. Nous pourrions revenir en détail sur tout cela.

Lorsque l'on arrive par Mâcon, on se rend compte que c'est exactement la même chose, voire pire. Il y a des enjeux très importants en terme naturels au niveau du Clunisois, du Val Lamartinien, au niveau de la plaine humide de la Dombes. Il y a évidemment des enjeux importants en termes de bâtis que ce soit dans le secteur du Mâconnais, dans le secteur de Villefranche ou à l'arrivée immédiate sur Lyon, et à nouveau des enjeux agricoles, en particulier viticoles, ainsi que des enjeux en termes de risques industriels qui ont été assez largement identifiés dans le secteur.

Tous ces risques sont identifiés à ce stade mais comme nous n'avons pas de tracés techniques, cela ne veut pas dire que nous allons les impacter. En particulier, compte tenu du relief, nous savons déjà que nous allons avoir des ouvrages d'art assez nombreux. Nous pourrions revenir sur ces diapositives, l'idée était de montrer que nous avons des contraintes de relief extrêmement fortes qui imposent d'ores et déjà des ouvrages d'art. Nous avons des petites répartitions par type d'ouvrages d'art qui ne sont pas importantes à ce stade mais ce qui est important c'est de voir que nous allons forcément avoir en particulier des tunnels. Typiquement, quand on arrive par l'Ouest du Lyonnais sous les Monts du Lyonnais, nous savons déjà que nous aurons des longueurs de tunnel relativement importantes. Cela signifie

un coût supplémentaire, nous pourrions y revenir, mais cela veut aussi dire que par nature, si on passe sous les Monts du Beaujolais, on n'impacte pas ce qu'il y a sur les Monts du Beaujolais. C'était pour donner une idée de l'ordre de grandeur dans lequel nous évaluons cela aujourd'hui.

L'insertion de POCL dans le nœud ferroviaire lyonnais :

Nous partons d'une ligne entre Paris et Lyon et à l'arrivée, il faut pouvoir arriver dans Lyon, or, vous savez tous ici qu'il y a beaucoup de circulation dans Lyon avec au-delà de 1 000 trains par jour qui circulent dans le réseau lyonnais. Nous avons indiqué quelques chiffres pour voir aussi que dans les gares, les nombres sont particulièrement importants. En fait, la ligne va amener deux types de trafic à Lyon :

des trafics qui existent déjà, ceux qui sont sur la ligne Paris-Lyon et qui vont être reportés sur la ligne nouvelle,

des trafics nouveaux, « des trafics induits » qui sont induits parce qu'il y a nouvelles relations et qu'il y a un gain de temps dans certains scénarios. Ce sont ces trafics induits qui permettent d'évaluer l'impact de POCL sur le réseau lyonnais.

Ces trafics induits sont surtout des TGV province-province, en particulier des Nantes-Lyon ou Nantes-Méditerranée, ou des Nord, Roissy ou Lille-Méditerranée, entre 3 et 4 allers et retours par jour pour l'un et 2 à 3 allers retours par jour pour le second.

En cas de gain de temps, uniquement dans certains scénarios, il y a également un aller et retour par jour Paris-Lyon et 3 allers et retours par jour Paris-Méditerranée en plus. On peut voir qu'avec le projet POCL, on amènerait en plus environ 8 trains par jour, soit au maximum un sillon TGV à l'heure de pointe. Lorsque l'on connaît la problématique du nœud ferroviaire lyonnais, ce n'est évidemment pas du tout dimensionnant, par contre, c'est un problème de plus dans le nœud ferroviaire lyonnais qui en a déjà beaucoup, parce que le problème c'est que beaucoup de projets de ce type arrivent directement sur Lyon.

Le TGV Clermont-Lyon, dans nos hypothèses, se substituerait complètement à la desserte TER qui existe aujourd'hui, la même Clermont-Lyon. C'est un point important, d'une part nous pourrions y revenir pour les aspects économiques et d'autre part parce que cela veut dire que cela n'influe pas à ce stade du projet sur le nœud ferroviaire lyonnais. Un sillon est remplacé par un autre sillon.

En termes d'infrastructures, il est important de voir que tous les scénarios sont compatibles avec tous les scénarios qui sont actuellement travaillés dans le cadre de la démarche nœud ferroviaire lyonnais menée parallèlement au projet POCL.

Voilà pour ces premiers points d'introduction.

Olivier KLEIN : Merci pour cet exposé dont je ne doute pas qu'il va susciter de nombreuses questions.

Je voudrais préciser quelques points avant de vous donner la parole.

Premièrement, la règle du débat c'est qu'on intervient quand je donne la parole à la salle, on n'intervient pas sans avoir obtenu la parole et ce sont les hôtessees qui distribuent le micro. On intervient pour trois minutes au maximum, on n'est pas obligé de consommer ces trois minutes à chaque fois que l'on prend la parole, mais ce sont trois minutes au maximum, sauf pour deux personnes : pour organiser la réunion, puisqu'il s'agit d'une réunion thématique, nous avons le droit de mettre des personnes qualifiées pour six minutes, deux personnes ont répondu positivement, je n'allais pas les mettre toutes seules en tribune, nous allons donc

avoir une intervention de six minutes illustrée par des slides de Monsieur Paix de la SNCF, et une intervention de six minutes également de Madame Rochard de la Coordination des Associations du Beaujolais. Ce sont les deux exceptions, en raison de l'intérêt qu'elles ont manifesté pour cette réunion et de leur compétence. Les autres personnes auront trois minutes pour s'exprimer.

La deuxième chose que j'avais à préciser c'est qu'effectivement, tout le monde n'a pas forcément l'aisance pour s'adresser en public à une salle. Il est possible de poser des questions par écrit et de les transmettre aux hôtesse en vous aidant des cartes T qui étaient sur vos sièges, et nous pouvons relayer ces questions ce qui peut permettre à plus de monde de s'exprimer.

Le troisième point : il y a un droit à l'image qui existe et qui est garanti dans la loi de notre pays. Les réunions sont filmées de manière à pouvoir être mises sur internet, vous pouvez d'ailleurs suivre les réunions qui sont déjà passées sur internet si vous en avez l'envie. En tout cas, si quelqu'un d'entre vous ne souhaite pas être filmé, qu'il l'indique à l'hôtesse avant de prendre la parole.

Ces précisions étant apportées, nous allons ouvrir le débat sur le premier thème qui est celui des fonctionnalités que pourrait remplir le projet POCL dans l'agglomération lyonnaise et plus généralement le projet POCL sur le territoire français. Nous avons 45 minutes à passer sur ce thème, qui veut se lancer ? Je connais un certain nombre des gens qui interviennent parce que ce n'est pas la première fois qu'ils interviennent dans le débat, que ceux dont je ne connais pas le nom ne se sentent pas lésés.

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la CCIT du Roannais, Premier Vice-président de l'Association Consulaire pour la LGV : Je m'exprimerai très rapidement parce que vous m'avez déjà entendu à plusieurs reprises, les uns ou les autres.

Je voudrais pousser plutôt aujourd'hui un cri d'alarme, ou en tout cas faire part de mon inquiétude, parce que je trouve qu'avec le temps, il y a un certain nombre de positions antagonistes qui sont en train de se cristalliser, même au niveau consulaire, je n'ai pas une spécialité de la langue de bois, et je pense que notre intérêt général est commandé par quelques principes simples.

Je pense que la nouvelle infrastructure va constituer en quelque sorte la colonne vertébrale du système ferroviaire à grande vitesse français. Pour être très clair, je crois qu'il y a deux manières de la faire : une bonne et une mauvaise.

La mauvaise, c'est de faire uniquement l'affaire de la SNCF, c'est une grande dame pour laquelle j'ai grand respect.

La deuxième, c'est parce que c'est un enjeu national, la SNCF n'a pas que des intérêts nationaux, je pense que la bonne manière c'est de faire de l'aménagement du territoire, mais clairement, et c'est mon opinion et elle m'engage, en tant que consulaire je ne suis pas d'accord avec tous mes collègues mais je le dis ici et hautement pour que cela soit enregistré, il me semble indispensable, pour qu'il fasse de l'aménagement du territoire, que ce nouveau TGV soit rentable. Il me semble indispensable qu'il acquière une capacité d'autofinancement maximale.

Prudemment, en tant que Vice-président de l'Association Consulaire Auvergne-Rhône Alpes que je copilote avec mes collègues, j'ai délibérément souhaité que nous ne tombions pas dans le piège des tracés, dans le piège des scénarios avant qu'il ne soit absolument nécessaire de le faire. Je crois qu'il faut rester aux fonctionnalités qui sont bien connues : il faut faire de l'aménagement du territoire, il faut que la liaison entre Clermont et Lyon soit aussi bonne que celle qui va être faite entre Clermont et Paris par la même infrastructure, donc c'est vital,

cela définit évidemment un certain nombre d'options quand je dis cela. Il est indispensable également que l'infrastructure permette de renouveler le dynamisme et d'irriguer à nouveau un certain nombre de territoires qui sont compris entre la partie Ouest et le partie Est des scénarii et qui ont été laissés à l'écart.

Il faut être clair, si nous n'arrivons pas à avoir un unisson là-dessus, si nous n'arrivons pas nous ensemble, c'est-à-dire tous les territoires au niveau des élus politiques qui sont des élus de la République, plus les élus des entreprises que nous sommes, si nous n'avons pas un unisson, nous n'arriverons pas à convaincre l'État ou RFF de mettre les sommes qui sont nécessaires dans ce projet et nous risquons de plomber le projet.

Mon message est simple : je crois qu'il est indispensable, qu'il est urgent et qu'il est vital pour ne pas perdre une vingtaine d'années et que, suivant le principe de fongibilité, le projet passe à la remorque de ceux qui sont mieux préparés ou mieux unis, je crois qu'il est vital de nous unir sur un tracé suffisamment central, qui puisse irriguer 95 % des territoires demandeurs de progrès en leur apportant un progrès significatif sur les temps de parcours en direction de Paris ou en direction de Lyon.

Olivier KLEIN : Merci, votre message sera enregistré évidemment.

Une précision : un certain nombre d'acteurs sont déjà engagés sur ce projet et soutiennent un avis quelconque, intéressant toujours. On a le droit aussi, en débat public, de poser des questions, de demander à RFF comment il fait pour passer ici, ce qui se passe si l'on fait ceci, il ne faut pas hésiter. J'insiste un petit peu parce que jusqu'à présent, nous en sommes à la seizième réunion publique, nous avons eu beaucoup de déclarations et d'expressions d'opinions, c'est très bien et c'est louable, nous manquons peut-être un peu de questions, peut-être plus naïves et sans jugement de valeur. N'hésitez pas à donner votre avis, mais n'hésitez pas non plus à poser des questions.

Denis BIDAULT, habitant de Trévoux : J'habite à Trévoux, plutôt proche de Montanay.

Je lis que vous estimez à environ 57 millions le nombre de voyageurs qui emprunteraient la ligne à l'horizon 2025 et qu'ils seraient 67 millions en 2035. Pouvez-vous m'expliquer comment vous trouvez les chiffres ?

Olivier KLEIN : Nous allons prendre une troisième intervention puis nous laisserons RFF répondre.

Jocelyne SAMBARDIER, habitante du Bois d'Oingt : Je suis une simple citoyenne. Je vais poser la question naïve : j'habite au Bois d'Oingt, dans le pays des Pierres Dorées, et je suis très inquiète du passage de ce TGV. J'aimerais avoir plus de détails sur ce que l'on souhaite faire entre Roanne et Lyon pour le passage du TGV.

Olivier KLEIN : Il y avait aussi la question de Monsieur Perrut sur le coût.

Thomas ALLARY : Sur le coût, je peux le rappeler : entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon les scénarios.

Alain Chausse, notre responsable des études socioéconomiques va répondre à la question de Monsieur.

Juste avant, je vais répondre à Madame concernant les détails sur le passage entre Roanne et Lyon pour rappeler qu'à ce stade, nous n'avons pas les détails justement. Nous sommes sur des grandes bandes d'environ 10 kilomètres de large qui permettent de préciser dans quels secteurs serait étudié un éventuel futur tracé, mais nous n'avons pas de tracés techniques, nous n'avons pas de mouvements de terre, de tracés en plans. Nous ne les avons pas encore.

Nous pouvons dire où nous pourrions rechercher un tracé et d'ailleurs, ces bandes ne sont pas du tout figées. On peut très bien les rétrécir ou les élargir, nous ne sommes pas dans quelque chose de juridiquement ficelé comme au stade de l'enquête d'utilité publique.

Nous sommes là pour dire que des enjeux ont été identifiés, que nous avons travaillé à des scénarios qui permettraient de répondre à ces enjeux, mais avant de nous engager dans des études précises, nous les présentons au public pour savoir justement comment orienter ces études.

En termes beaucoup plus précis et en particulier au niveau du foncier, à quel endroit le tracé passe ou ne passe pas, c'est quelque chose que nous ne savons pas et qui sera développé, approfondi au fur et à mesure des études, avec les étapes que l'on retrouve à l'écran, en rétrécissant de plus en plus les fuseaux de passage jusqu'à avoir un tracé un peu plus précis au stade de l'enquête d'utilité publique, dans 6 à 8 ans dans le meilleur des cas.

Je n'ai peut-être pas répondu assez bien à la question ?

Olivier KLEIN : Madame, vous estimez que la réponse n'a pas été suffisamment précise ?

Jocelyne SAMBARDIER : Je voulais juste ajouter que la question était posée par rapport à l'inquiétude que nous avons concernant le vignoble du Beaujolais entre autres, puisque le tracé passe en plein dedans, et le secteur des Pierres Dorées qui est un secteur bien précis, touristique, avec de très beaux paysages.

Thomas ALLARY : Très rapidement, je vais préciser un peu ma réponse. La problématique, agricole et en particulier viticole, est évidemment identifiée et même si je ne sais pas dire aujourd'hui où le tracé passerait, c'est un enjeu que nous avons identifié et que nous prendrions en compte. Pour être encore plus précis s'agissant des Pierres Dorées, nous sommes face à un enjeu patrimonial qui est tellement important qu'évidemment tout serait mis en œuvre pour éviter ce secteur-là. Les Pierres Dorées sont situées dans la grande bande actuelle des scénarios mais nous savons déjà quasiment que jamais une LGV ne passera au milieu des Pierres Dorées. C'est suffisamment petit pour que l'on puisse chercher un évitement. Il y a des zones sensibles qui sont beaucoup plus larges et dont l'évitement est beaucoup moins aisé à qualifier, à ce stade des études en tout cas.

Alain CHAUSSE, en charge des études de trafics et des études économiques sur le projet POCL à RFF : Pour évaluer le nombre de voyageurs sur cette ligne, nous utilisons des modèles de trafic permettant de modaliser la réalité sur la base d'enquêtes. Nous construisons ces modèles sur la base de données objectives, de données d'enquêtes que nous faisons ou qui nous sont fournies par la SNCF ou par des bases de données. Ces modèles permettent de simuler les croissances de population, les croissances d'emplois, les années qui passent, les évolutions du système de déplacement et notamment les évolutions que le projet va apporter en termes de gains de temps, en termes de fréquence. Cela nous permet de savoir à peu près quel nombre de personnes nous pourrions avoir sur la ligne.

Je voudrais apporter une précision au sujet des 63 millions de voyageurs dont vous parliez, il s'agit plutôt de voyageurs potentiellement concernés par le projet, tous ne seront pas sur la ligne. Une partie restera, notamment par rapport au moteur Sud-Est, par rapport à l'objectif de doublement de la LGV Paris-Lyon, une grande partie restera sur la ligne actuelle Paris-Lyon. C'est donc un trafic qui est potentiellement intéressé mais tout ne passera pas sur la ligne Paris-Lyon. C'est plutôt autour de 45 millions de voyageurs que nous pourrions avoir sur la ligne POCL, répartis en environ 20 millions pour tous les trains du territoire, ceux qui ne sont pas dans l'objectif de doublement de la ligne, et autour de 25/26 millions de voyageurs qui seraient des « reportés » de la LGV Paris-Lyon.

Olivier KLEIN : Nous allons reprendre des questions.

Danielle LEBAIL, Conseillère Régionale du Rhône : A ce titre, j'anime la ligne TER Lyon-Mâcon. Je n'ai pas vocation à me prononcer sur la ligne TGV Paris-Clermont, je n'ai pas vocation à refuser à une partie de la France ce que nous avons-nous-mêmes, une ligne à grande vitesse.

Ceci dit, mon interrogation porte, précisément, sur le nœud lyonnais. La ligne Lyon-Mâcon, vous le savez tous, est une des quinze lignes dites « malades », ou en tout cas signalées comme malades par l'État. C'est une ligne qui subit des retards, des difficultés de régularité et, chaque fois, l'explication qui nous est donnée par la SNCF et par RFF, c'est : la saturation du nœud lyonnais.

Au moment de la nouvelle desserte, du 11 décembre au 8 janvier, 8 allers et retours vont être supprimés entre Mâcon et Lyon. Explication de la SNCF : difficultés ou attente de voir ce qui se passe à la Gare de Lyon Part-Dieu avec la nouvelle desserte et le changement des horaires au niveau de toute la France. Première chose.

Deuxième chose : cette ligne est aussi saturée à partir de Saint-Germain au Mont D'Or parce que tous les habitants du Val de Saône viennent prendre le train à Saint-Germain, à Villevert, etc., ce sont des petites gares, parce que depuis 20 ans, la population du Val de Saône se bat pour l'ouverture de Lyon-Trévoux et nous n'avons toujours pas en vue d'ouverture du Lyon-Trévoux.

Je n'ai pas vocation à opposer TGV et TER. Ce n'est pas ma façon de fonctionner en tant qu'élue. Ceci dit, aujourd'hui, je me dis que la priorité sur le territoire c'est répondre à la régularité de cette ligne Lyon-Mâcon, répondre à l'attente d'une ouverture d'une ligne TER entre Lyon et Trévoux. Or, aujourd'hui, on m'annonce que la priorité finalement, puisque je n'ai pas de réponse précise quant à la désaturation du nœud lyonnais, quelles propositions concrètes sont faites, quel financement et par qui, et je n'ai pas de réponse non plus précise aujourd'hui sur le Lyon-Trévoux.

Les questions sont : est-ce qu'aujourd'hui, et c'est en tout cas mon avis, on donne priorité à l'amélioration de ces deux lignes et quelles sont les conséquences de cette arrivée de lignes TGV ? J'avoue que je ne comprends pas comment on peut faire arriver aujourd'hui une ligne TGV. Comme je suis Conseillère régionale et que j'ai entendu que sur le financement de ce projet, vous attendez des collectivités, ma question est simple : est-ce que vous attendez un financement de la collectivité Région Rhône-Alpes ? (*applaudissements*).

Olivier KLEIN : Merci de la question. Nous allons prendre deux autres questions avant de laisser RFF répondre.

Sur cette question du nœud ferroviaire lyonnais : la Commission Nationale a été saisie sur un projet qui s'appelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Elle n'a pas le droit, la loi le lui interdit, de s'autosaisir d'un autre projet. Le projet Nœud Ferroviaire Lyonnais n'est pas dans le cadre de notre débat. Évidemment, ce projet arrivant sur Lyon, il y a des interférences plus que fortes entre les deux projets.

Le NFL a donné lieu à des études, il y aura peut-être un débat public sur ce projet-là, un autre. Nous pouvons parler de ce projet-là dans la mesure où il interfère avec POCL mais nous ne sommes pas là pour débattre du NFL. Ce n'est pas du tout une réponse à votre question, je saisis simplement l'occasion pour dire que nous ne sommes pas là pour débattre du NFL, nous sommes là pour débattre de POCL qui peut entre-autres avoir des connexions avec le NFL, mais également avec plein d'autres projets.

Monique COSSON, Conseillère Régionale du Rhône : Je ne reprends pas ce qu'a dit ma collègue, je suis tout à fait d'accord avec cette question de la priorité.

Je voulais donner aussi l'exemple, puisque nous avons eu un comité de ligne il y a très peu de temps sur le Lyon-Roanne-Clermont, vous évoquez dans votre présentation que l'on répondra à l'inter-cités Roanne-Lyon avec le nouveau TGV. Il se trouve que la question qui se pose de façon importante, c'est toute la desserte des petites gares pour des trajets quotidiens, pour les trajets de ceux qui habitent sur le territoire, entre Roanne et Lyon. Ce n'est pas vrai que ce TGV répondra à cela. Nous savons que les TER ne seront pas prioritaires et c'est bien cette question-là, c'est-à-dire qu'avec le nœud ferroviaire lyonnais, les TER ne sont plus prioritaires et du coup, cela devient simplement de l'inter-cités Roanne-Lyon ce qui ne répond pas aux besoins des habitants du territoire.

Je reviens donc sur la question de la priorité qui est plutôt l'amélioration de la desserte locale et l'amélioration des techniques au niveau des lignes.

J'ai une autre question concernant les espaces naturels et agricoles traversés : vous parlez de tunnels, mais les tunnels, même s'ils sont longs, ne passent pas sous le Beaujolais d'un bout à l'autre du Beaujolais vert pour commencer, avant le Beaujolais viticole, et je souhaite avoir un peu plus de réponses sur les espaces naturels agricoles qui seront traversés en-dehors des tunnels, avec les questions des remblais, de l'importance du nombre de kilomètres carrés qui vont être détruits en termes d'espaces naturels et agricoles. Je crois que c'est tout un paysage, un pays qui va être modifié par ce passage. Il faut donc que vous puissiez donner des éléments un peu plus précis sur cette question (*applaudissements*).

Jean-Claude DESSEIGNE, Vice-président du Grand Lyon : La position qui est celle des élus, je voudrais tout d'abord qu'il soit remarqué qu'elle participe d'une mobilisation des collectivités, la Région, les deux départements, mais également les collectivités qui vont de la Communauté des Ports de l'Isère, la CAPI, jusqu'au Grand Roanne, avec Saint-Etienne métropole.

Il y a dans mon propos trois points :

Un premier qui concerne les dynamiques engagées autour de ce projet POCL qui doit répondre à une véritable dimension d'aménagement du territoire et ouvrir de nouvelles fonctionnalités et de nouvelles perspectives d'échanges au-travers de la région Rhône-Alpes et de la région Auvergne.

Il faut aussi, au-travers de ce projet, renforcer l'attractivité des territoires à l'Ouest du département du Rhône. Finalement, cela revient, on l'a cité mais cela mérite d'être souligné, à placer Roanne au cœur des liaisons Paris-Lyon, Paris-Saint Etienne et Lyon Clermont-Ferrand. Il faudra donc être très exigeant sur les futures fonctionnalités qui seront offertes par la ligne à grande vitesse POCL.

Les fonctionnalités sur lesquelles je voudrais attirer l'attention, c'est d'une part Clermont-Ferrand – Lyon, les liaisons entre ces deux capitales régionales constituent à l'évidence une dimension forte du projet, Saint-Etienne – Paris, car il faudra consolider la variante de Roanne, avec une desserte de Saint-Etienne, et une fonctionnalité qui sera, c'est le souhait des élus, tout à fait intégrée au projet POCL.

Cela m'amène à une première conclusion sur cette première partie des observations : afin d'asseoir, en termes d'aménagement du territoire, la dimension de ce projet, il faut privilégier la famille de scénarios de variante Roanne et l'option de desserte de Saint-Etienne, avec une amélioration de la desserte de Clermont-Ferrand.

A été évoquée aussi la question du nœud ferroviaire lyonnais. Il est bien évident qu'il faut désaturer le nœud ferroviaire lyonnais. Le projet POCL se confronte directement à la problématique de la saturation ferroviaire au sein de l'agglomération lyonnaise. Ce que l'on peut regretter c'est que le débat public aura lieu après celui concernant le projet POCL. La

désaturation du nœud ferroviaire lyonnais constitue une condition majeure de réussite pour le projet POCL.

Enfin, le troisième point sur lequel je voulais apporter quelques précisions c'est la situation de la gare de La Part-Dieu. Aujourd'hui, la gare de la Part-Dieu est la première gare européenne de correspondance, elle accueille quotidiennement plus de 100 000 usagers ferroviaires. Elle assure une fonction de hub de transports et garantit l'accessibilité des services pour l'utilisateur par l'accueil de l'ensemble des TGV. La gare de Lyon La Part-Dieu doit rester la gare principale pour les TGV desservant Lyon. POCL doit donc s'appuyer sur ce hub de correspondance de La Part-Dieu afin d'offrir de nouvelles opportunités. Certes, il peut y avoir une opportunité de desserte complémentaire sur Lyon-Perrache par une connexion, mais il ne faut pas faire basculer l'ensemble des lignes POCL sur Lyon-Perrache.

(Applaudissements).

Voilà les quelques précisions que je souhaitais apporter.

Olivier KLEIN : Thomas Allary, avez-vous des éléments de réponses ?

Thomas ALLARY : Je commence par remercier Monsieur le Vice-président du Grand Lyon pour la liste de fonctionnalités qu'il vient de faire, c'est exactement le genre d'éléments qui nourrissent la réflexion de RFF pour la suite du débat.

Pour revenir sur les éléments précédents : le nœud ferroviaire lyonnais a été évoqué plusieurs fois. Nous ne sommes pas dans le débat du nœud ferroviaire lyonnais, ceci dit, pour éclairer l'ensemble de la salle, nous sommes prêts à faire un petit exposé de 4/5 minutes sur le sujet pour peut-être y voir plus clair.

Concernant l'aspect priorité qui a été évoqué et même de façon plus générale, parce que c'est aussi ce qu'il y a derrière la question des espaces naturels sensibles, je voudrais à nouveau revenir sur le fait que nous sommes au stade du débat public. C'est un projet de long terme avec une mise en service en 2025, et aujourd'hui, nous n'avons pas d'éléments précis volontairement. Ce sont des éclairages que nous souhaitons apporter au public pour avoir en retour des éclairages. Cela signifie qu'en termes de priorité, nous ne sommes pas en train de parler d'un projet forcément ultra-prioritaire quand nous parlons de POCL, simplement c'est le temps du débat public. La priorité par rapport au réseau existant est bien aujourd'hui la priorité n°1 de RFF qui est engagé dans un plan de rénovation du réseau en particulier qui est le plus important qui ait jamais existé. Aujourd'hui, RFF est très prioritairement mobilisé sur l'existant et la rénovation de l'existant mais cela peut être le temps aussi du débat public pour des LGV à plus long terme.

La question du financement attendu de la Région Rhône-Alpes ou des Régions en général était posée. Tout à l'heure, l'exposé ne consistait pas à dire que nous attendions un financement, l'exposé consistait à dire : quand on connaît le mode de financement actuel des LGV, voilà comment cela se calculerait et ce que cela voudrait dire sur le projet POCL, mais personne ici ne sait si dans 15 ans les LGV seront financées de la même façon qu'aujourd'hui. Ce n'est pas un appel au financement des collectivités puisque la question du financement et du tour de table financier viendra beaucoup plus tard dans le projet, dans 10 à 12 ans par exemple.

Sur la problématique plus précise de la substitution des TER Clermont-Lyon par des TGV : je me suis peut-être mal exprimé parce que quand je parlais du remplacement de ces TER par des TGV, je parlais des TER entiers qui vont de Clermont jusqu'à Lyon qui, aujourd'hui, s'arrêtent à Vichy, à Roanne, à Tarare, à Riom, mais nous ne parlons pas de la totalité des TER qui assurent par exemple les relations Roanne-Lyon avec toutes les gares intermédiaires, ou de ceux qui relient Clermont à Vichy avec toutes les gares intermédiaires.

Nous parlons bien des 7 à 8 TER qui font ce trajet complet Clermont-Lyon qui seraient reportés sur des TGV, ce sont ces 7 à 8 allers et retours qui étaient évoqués.

Sur la question des espaces naturels sensibles, je confirme le fait qu'à ce stade, nous n'avons pas d'éléments, c'est volontaire, qui permettent de dire que l'on passe à tel endroit, que l'on impacte tel site très précis, etc. Nous savons identifier les grandes zones d'enjeu, les Monts du Beaujolais et l'enjeu viticole qui y est associé sont précisés, mais quand je parlais par exemple de tunnels, ce n'est effectivement pas sous l'ensemble des Monts du Beaujolais, ce sont aujourd'hui des grands ratios qui ont été étudiés mais nous ne savons pas dire qu'à tel endroit il y aura un tunnel, qu'il ressortira à tel autre endroit, etc. Nous ne sommes pas au stade de l'enquête d'utilité publique où nous saurons très précisément dire quels sont les impacts. C'est quelque chose qui va venir et la concertation, tout au long des études, associera le public à ces approfondissements successifs.

Olivier KLEIN : Nous reviendrons sur ces questions d'options de passage dans la seconde partie. Monsieur Chausse va faire un petit point sur le nœud ferroviaire lyonnais.

Alain CHAUSSE, RFF : Nous avons vu que c'était quelque chose qui manifestement était important et important dans la vie quotidienne des usagers. En fait, ce grand carrefour qui est un carrefour à l'échelle nationale, a fait l'objet d'une mission qui a été confiée à un haut fonctionnaire à la suite d'une demande du Secrétaire d'État. Cette mission qui a été confiée à Madame Marilynne Meaux dont certains connaissent le nom aujourd'hui, a été lancée en 2009 et vient de s'achever par la remise de son rapport en octobre dernier.

Les études ont été menées sous son égide mais ont impliqué très fortement différents partenaires, notamment la Région, le Grand Lyon, le Département du Rhône, la SNCF a été aussi présente, l'Autorité organisatrice des transports urbains, le CITRAL, et évidemment RFF.

L'objet de cette mission, vous l'avez sous les yeux, défini par le Secrétaire d'État, était de trouver ou de proposer des réponses au problème de capacité du nœud ferroviaire lyonnais, pas seulement à long termes mais aussi à court terme.

Qu'est-ce que le nœud ferroviaire lyonnais ?

Vous l'avez sous les yeux, repérez-vous avec les deux rectangles noirs, celui qui est un peu sur la droite représente la Part-Dieu, l'autre Perrache.

Les points d'étranglement majeurs du Nord au Sud, se situent d'abord sur la convergence de plusieurs axes : Roanne, Villefranche, Paris, Bourg, Ambérieu sur un site que l'on appelle Saint-Clair où il y a une convergence de six voies qui ensuite se transforment en quatre donc cela coince, on passe à La Part-Dieu. Il y a ensuite un deuxième point de convergence qui pose problème, que l'on appelle « La Guillotière », et enfin un autre axe qui est lui aussi dans une fonction de distribution importante qui est l'axe entre Saint-Fons et Grenay.

Ce sont les trois points majeurs qui posent difficulté dans le fonctionnement quotidien de ce nœud ferroviaire. Ils sont aujourd'hui fortement sollicités et il ne reste que très peu ou pas de marge de manœuvre. C'est donc une vraie difficulté que chacun connaît.

A moyen et long terme, cette capacité si elle est inchangée sera insuffisante en heure de pointe, on raisonne en heure de pointe parce que c'est ce qui est dimensionnant, pour accueillir l'ensemble des nouvelles dessertes, que ce soit des nouvelles dessertes à grande vitesse, POCL, mais il y a aussi Lyon-Turin, il y a d'autres projets, ou que ce soit les nouveaux TER envisagés par la Région à moyen ou long terme.

Nous avons raisonné en prenant des hypothèses volontaristes de développement de ces dessertes à long terme, vous avez un exemple sur la section entre Saint-Clair et Guillotière qui passe par La Part-Dieu. Aujourd'hui, en heure de pointe, le nombre de sillons de trains deux sens confondus est de 38, il faudrait pouvoir en passer 20 de plus à long terme. Par rapport à cela et par rapport aux différentes discussions avec les partenaires, l'idée de maintenir La Part-Dieu comme un pôle central a été retenue, avec en parallèle l'idée de développer Lyon Saint-Exupéry, mais comme un projet en soi.

Que propose Marilyne Meaux ?

Je suis mal placé pour parler à sa place, pas mal d'autres partenaires sont impliqués mais je vais essayer d'être simple, chacun pourra le cas échéant compléter.

Elle propose de garder deux grands scénarios d'aménagement en lice. Ces deux scénarios consistent à mettre deux voies supplémentaires sur la section la plus chargée, du Nord au Sud entre Saint-Clair, Part-Dieu et Guillotière, et ces scénarios varient selon que ces deux voies sont faites en surface le long des voies existantes, 400 à 600 millions d'euros, ou en souterrain avec une gare souterraine au droit de la Part-Dieu, 1,4 à 2,1 milliards. Ce sont des ordres de grandeur évidemment, nous sommes très en amont, plus en amont que le POCL sur ce projet.

Dans tous les cas, il faudrait aménager Saint-Fonds – Grenay pour permettre de passer l'ensemble de dessertes voyageuses prévues, 180 à 360 millions d'euros, cela vous donne un ordre d'idée.

Dans tous les cas, ce que l'on voit et cela a été dit, c'est que POCL intervient mais parmi un ensemble d'autres projets, avec une souplesse que pourrait présenter POCL le cas échéant, à travers un raccordement, cela a été dit tout à l'heure, à la ligne Paris-Lyon-Marseille, de façon à pouvoir orienter les TGV sur Perrache, ne serait-ce par exemple que pour gérer des situations perturbées au droit de La Part-Dieu. C'est le long terme.

A court terme, nous savons qu'il faut apporter des solutions, nous y travaillons, nous sommes en train de mettre au point des programmes d'actions avec les différents partenaires en essayant d'abord de raisonner à infrastructures constantes.

Que peut-on faire et de façon immédiate ?

Que peut-on faire avec des aménagements ponctuels ?

Un exemple d'aménagement envisagé consisterait à mettre une voie quai supplémentaire, au-delà de la voie K que vous apercevez comme étant en travaux mais qui sera en service dans les semaines qui viennent, à La Part-Dieu puisque le fonctionnement de la Part-Dieu lui-même pose problème, cela a été dit, le fonctionnement ferroviaire : le nombre de voies à quai, et le fonctionnement de la gare elle-même. Sur cette gare, des projets sont aujourd'hui étudiés, RFF est impliqué mais ils sont placés sous l'égide de la SNCF, du Grand Lyon puisqu'il s'agit de regarder cela dans une logique de pôle d'échanges, la Région est impliquée. Finalement, nous sommes devant un enjeu qui consiste à apporter des réponses à l'ensemble des horizons, le très court terme, le moyen terme et aussi de préparer le long terme, il ne faut pas l'oublier, sur cet ensemble.

Merci de votre attention.

Olivier KLEIN : Merci de toutes ces précisions. Nous allons prendre deux questions au fond et peut-être l'intervention de la SNCF que j'ai annoncée tout à l'heure.

Didier DUFOURQ, Association « Vivre en Pierres Dorées » : Je voudrais intervenir sur deux choses, je rejoindrai ce qui a été dit tout à l'heure sur le fait éventuellement d'améliorer les lignes existantes et de se poser la question aujourd'hui sur la fréquentation des TGV, et de se demander si cela ne sert pas seulement à une minorité de personnes qui sont capables de se payer ces services, en laissant de côté une grande partie de la population qui n'a pas cette possibilité.

Je pense aussi qu'il serait peut-être possible d'envisager un report du financement du projet vers cette création et la modernisation de lignes existantes qui répondraient certainement mieux aux besoins réels des différents usagers de notre région, montreraient une meilleure cohérence des politiques publiques et rendraient de cette façon le chemin de fer plus attractif.

Je pense également que la crise économique durable que l'on connaît et la situation globale des finances publiques devraient nous faire réfléchir avant d'engager une dégradation importante des patrimoines et des territoires traversés pour un coût qui est annoncé à 12 milliards.

Je parle de patrimoines et de territoires et je voulais revenir sur la partie qui nous intéresse plus en tant qu'Association proche des Pierres Dorées : c'est tout ce qui touche la partie environnementale et les recommandations du SCOT. Il y a un certain nombre de recommandations du SCOT qui parlent de la Vallée de la Saône avec une sensibilité environnementale, la présence de milieux naturels remarquables et un corridor écologique d'intérêt national, les ressources en eau, les prairies humides, les intérêts paysagers, les Pierres Dorées, les secteurs versant viticole du Beaujolais qui occupent une position d'équilibre entre les crêtes du Mont Lyonnais et la Vallée de la Saône, les villages remarquables des Pierres Dorées, également, encore plus proche, la sensibilité environnementale de la Vallée d'Azergues qui est très étroite, très sensible d'un point de vue paysager et qui constitue un corridor d'intérêt régional en lien avec la Vallée de la Saône.

La dernière chose, encore plus importante si je puis dire, il s'agit du Beaujolais qui souhaite s'affirmer dans son cœur vert, autour des centres d'agglomération internes comme Villefranche ou Tarare, tout comme autour d'agglomérations externes comme Roanne, Mâcon et Lyon, et qui désire s'inscrire pleinement dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Je pose la question : toutes ces remarques et recommandations du SCOT ne valent-elles rien ? Toutes ces considérations ne vont-elles pas à l'encontre d'un projet dont on sait qu'il défigurera de manière irréversible le paysage des Pierres Dorées et de la Vallée de la Saône ? Merci de votre attention.

(Applaudissements).

Olivier KLEIN : Une précision : SCOT veut dire Schéma de Cohérence et d'Organisation du Territoire. Évitions les acronymes de manière à ce que tous, y compris ceux qui ne sont pas spécialistes, puissent comprendre.

Marie-Hélène RIAMON, Conseillère Régionale Rhône-Alpes : Je salue mes collègues ici présents et je représente le Président Queyranne et la Vice-Présidente, Bernadette Laclais, en charge des transports.

J'annonce ici que nous aurons un débat public au Conseil Régional le 14 décembre prochain relatif à notre proposition concernant la LGV POCL. Je précise que les éléments qui sont mis au débat ce soir ainsi que tous les éléments qui ont été débattus dans les réunions publiques seront pris en compte bien sûr dans nos réflexions.

L'Exécutif et le Président Queyranne proposent la position suivante, elle est à évaluer au regard de ce qui est actuellement mis au débat :

Nous proposons que ce soit la variante Roanne qui soit retenue dans les études qui vont suivre. Cette position nous semble répondre à deux fonctionnalités : d'abord et avant tout, l'aménagement du territoire, et bien sûr, nous y sommes sensibles en Rhône-Alpes, une desserte rapide, efficace entre Lyon et Paris, et au-delà un certain nombre d'autres villes en France et en Europe. Il faut constater que nos concitoyens, et c'est heureux, plébiscitent le train pour aller vite d'un point à l'autre, de préférence à d'autres modes de transport tels que la route et en particulier l'avion. Ceci est un fait de société indéniable.

Il nous semble que ce choix, cette réponse que l'on pourrait apporter est aussi bonne pour l'environnement. C'est pourquoi, nous nous intéressons de très près à cette ligne et nous ne sommes pas les seuls puisque nous partageons avec RFF et les cinq autres régions de programme le financement des études qui ont permis de présenter les éléments que nous voyons ce soir. Nous cofinçons aussi, et j'y reviendrai ensuite, les études préalables à la définition de la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.

En tout cas, nous sommes extrêmement vigilants et c'est une condition absolue que nous mettons à la réussite de ce projet, à l'impact environnemental au sens de la protection de la nature, mais aussi à l'impact sur les riverains. Ce soir, la question qui nous est posée c'est un choix de scénario, mais par la suite, nous serons très vigilants, c'est une question de cohérence. Nous finançons des contrats de rivières, nous participons aux aménagements du territoire en matière de lutte contre l'étalement urbain, nous finançons un certain nombre d'infrastructures de transports et de transports ferroviaires, il va de soi que nous devons être cohérents.

Je voudrais indiquer ici aux habitants du Beaujolais qui sont aussi en Rhône-Alpes que nous serons à leurs côtés pour exiger les contreparties, les aménagements qui pourraient concerner leur territoire et que c'est dans ce sens-là que nous réfléchissons publiquement dans quelques jours.

J'en viens, je vous remercie, Président, d'avoir prévu une thématique sur le nœud ferroviaire lyonnais, à nos inquiétudes, celles que nous avons exprimées tout au long de ces réunions et je n'ai cessé de le faire lors de mes précédentes interventions, à savoir que cette LGV aurait peu d'effets escomptés dans le transport si elle devait effectivement buter sur le nœud ferroviaire lyonnais, c'est pourquoi il nous semble qu'il n'y a pas de concurrence entre ces deux éléments, mais au contraire une complémentarité à rechercher de telle sorte que le nœud ferroviaire lyonnais soit désaturé, avant que la ligne LGV arrive, avec les effets que l'on en attend, plutôt positifs, dans le système ferroviaire. C'est pourquoi il aurait été heureux que le débat public que nous appelons de nos vœux puisse avoir lieu aussi avant le débat de POCL, mais je ne désespère pas qu'on y arrive. En réalité, ce qui est important pour nous aussi c'est de préserver et nous y mettons suffisamment de moyens, et les transports régionaux, et le fret dans la traversée en particulier de l'agglomération lyonnaise.

Nous souhaitons réellement que le calendrier POCL – NFL soit cohérent, c'est pour cela que je terminerai par une question précise : sachant, et vous l'avez exposé, que la désaturation d'une NFL serait programmée pour 2030 et que la LGV POCL est prévue pour 2025, que se passe-t-il à ce moment-là ? Je le dis aussi au nom des usagers de la ligne Roanne-Lyon et de la ligne Roanne-Saint Etienne, très concernés par l'évolution de ce projet, je suis Présidente aussi des Comités de Lignes.

Olivier KLEIN : Un tout petit élément de réponse sur le débat public NFL : pour l'instant, comme je vous le disais tout à l'heure, la Commission Nationale ne peut pas s'autosaisir d'un projet. Elle n'a pas été saisie à propos d'un projet NFL qui vient juste de faire l'objet d'une première étude et d'un premier rapport, il n'était donc pas question d'organiser un débat

public sur un projet dont la Commission n'a pas été saisie. Sur l'ordonnancement des deux projets, c'est RFF, évidemment qui répondra.

Je vous ai promis l'intervention de la SNCF, Monsieur PAIX.

Jean-François PAIX, Direction Grands Projets et Prospective SNCF : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, mon nom est Jean-François PAIX, je suis Directeur Adjoint Grands Projets et Prospective à la SNCF et je vous présente ce soir l'avis de la SNCF sur les avantages que procure le projet POCL à Lyon et à la Région Rhône-Alpes ainsi que les éléments qui nous paraissent essentiels sur l'articulation entre le projet POCL et le projet de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Je commence tout d'abord mon propos en rappelant quelques éléments, quelques données de base sur la place particulière de Lyon et de la Région Rhône-Alpes dans le système ferroviaire à grande vitesse.

Lyon Part-Dieu est la troisième gare française pour sa fréquentation et c'est la première gare de province. En comparaison, Grenoble est au 16^{ème} rang et Lyon-Perrache est au 20^{ème} rang. Paris-Lyon est la relation origine-destination la plus importante en termes de voyageurs-kilomètres, c'est-à-dire de trafic, et de recettes. Lille-Lyon est la relation la plus importante, hors les relations avec Paris, suivie de Lyon-Marseille. Les flux de trafic entre l'Île-de-France et Rhône-Alpes sont le deuxième flux de voyageurs le plus important dans les flux de région à région.

Quels sont les avantages que procure le projet à Lyon et à la Région Rhône-Alpes, vu par la SNCF ?

- Les gains de temps :

Tout d'abord, on trouve les gains de temps et ceux-ci ne sont pas négligeables. Avec certains scénarios, le scénario Médian ou le scénario Est, on peut gagner 10 minutes vers Paris. On peut également gagner vers Clermont de l'ordre d'une heure, quel que soit le scénario, entre 15 à 30 minutes vers Nantes, là aussi, selon les scénarios.

On peut noter également que si la vitesse retenue dans la conception de la ligne est de 360 km/heure, les temps de parcours pourront à nouveau être réduits de 10 minutes. Il serait donc possible d'obtenir des temps de trajet de 1H35 entre Paris et Lyon, donc un gain de 20 minutes, ce qui est tout à fait significatif.

Ces gains de temps vers Lyon sont également acquis pour l'ensemble des agglomérations de la région et pour toutes les villes du pourtour méditerranéen, compte tenu de la continuité du réseau à grande vitesse.

- Le projet POCL permettra d'améliorer l'accessibilité de plusieurs territoires :

Pour Lyon, il s'agit plutôt d'un renforcement car Lyon est déjà une ville très accessible, comme le montrent les cartes projetées. De Lyon, on accède à Paris en 1H55, à Strasbourg en 3H40, à Marseille en 1H40, à Montpellier en 1H50, à Lille en 3H, à Roissy en 2H, à Rennes en 4H10 et à Nantes 4H20.

Ce projet ouvre surtout l'agglomération lyonnaise vers Roanne, le Massif Central et le Centre, et donc on complète à nouveau l'accessibilité de Lyon et de la région Rhône-Alpes.

- Un gain de régularité qui nous paraît tout à fait indispensable :

Le projet POCL permettra de désaturer la LGV Sud-Est, c'est-à-dire évidemment d'accroître le trafic mais surtout d'améliorer la régularité. Il est clair que la baisse de régularité observée ces dernières années est très corrélée à la densité de circulation qui est la plus importante sur cette ligne, en France et sans doute en Europe.

On peut voir d'ailleurs que cette régularité est plus faible sur la LGV Sud-Est, avec un taux de 89% de trains qui sont à l'heure à 10 minutes, par rapport à la régularité que l'on observe sur les lignes Atlantique ou Est. Évidemment, si l'on ne fait rien, le trafic continuera à progresser et la régularité pourrait à nouveau décroître. Pour cela, le projet POCL, en répartissant mieux les circulations entre deux lignes, permettra des gains de régularité tout à fait significatifs.

L'articulation entre le projet POCL et le projet NFL :

Je commencerai par rappeler que Lyon Part-Dieu est un hub ferroviaire très performant, c'est l'un des plus performants que l'on a pu réaliser jusqu'à présent.

Le système de desserte de Lyon est organisé de la façon suivante : Lyon est desservi par des TGV depuis Paris, qui s'arrêtent dans les deux gares, Part-Dieu et Perrache, en commençant par la plus importante d'entre elles : Part-Dieu. La clientèle peut se rendre à la gare la plus proche de sa destination et à l'inverse, là où son origine est proche, soit de Perrache, soit de Part-Dieu, la clientèle va trouver un accès bien amélioré par la présence de deux gares.

Lyon est également desservi par des TGV dits « inter secteurs ». Ce sont des TGV qui ne relient pas Paris mais qui permettent de relier plusieurs régions entre elles. Tous ces TGV passent par Part-Dieu. Finalement, le système est très lisible : tous les trains pour toutes les destinations passent par Part-Dieu et ceux qui vont ou viennent de Paris ont le choix entre deux gares lyonnaises.

On trouve à Part-Dieu des correspondances avec des TER quasiment dans toutes les directions et il est possible d'organiser son voyage de façon excellente.

La SNCF souligne la nécessité de conserver toutes ces fonctions et recommande surtout de maintenir le hub à Part-Dieu et d'avoir des TGV qui desservent à la fois Part-Dieu et Perrache, dans cet ordre-là, depuis Paris.

Plusieurs scénarios du projet NFL ont été proposés. Ils ont été récemment précédemment.

POCL et NFL doivent être, de notre point de vue, articulés pour désaturer les infrastructures et améliorer la régularité, et conserver cette position de hub ferroviaire. Le développement des dessertes pour Lyon dépendra donc, de notre point de vue, des conditions de réalisation de ces projets et des options qui auront été prises pour chacun d'entre eux.

Merci de votre attention.

Olivier KLEIN : Quelques éléments de réponse de RFF sur les questions précédemment posées ?

Alain CHAUSSE : La question des temporalités : je reviens sur un élément de présentation où je n'ai pas été suffisamment clair. La réflexion a été menée à un horizon que nous avons qualifié de long terme, 2030 +, pour dire qu'en fait nous étions bien sur une logique de prospective, que nous raisonnions à long terme et que nous avions des hypothèses qui visaient à calibrer en quelque sorte le projet sur une base sérieuse et suffisamment solide. Cela ne veut pas dire que le NFL n'est réalisable qu'à l'horizon 2030 +. Pour autant, sur des projets de ce type-là et cela été montré pour POCL, les temps de procédure, d'études, de concertation, les temps de réalisation font que nous aurons du mal à le sortir avant 2025, ce qui souligne d'ailleurs qu'entre temps, il faut faire des choses. J'espère avoir clarifié ce point.

Thomas ALLARY : Deux autres petits points, il y a une question à nouveau sur l'aspect environnemental en général. Nous ferons donc avec notre responsable environnement un petit point sur la méthodologie que nous avons utilisée pour essayer d'illustrer un peu...

Olivier KLEIN : En deuxième partie de la réunion plutôt.

Thomas ALLARY : Nous y reviendrons après. Un petit point a été souligné : le fait de ne pas réaliser cette ligne à grande vitesse pourrait permettre de mieux financer les lignes existantes, leur rénovation par exemple. Je voulais préciser sur ce sujet que l'apport financier de Réseau Ferré de France à un projet de ligne à grande vitesse est représenté par ce que les voyageurs nouveaux vont pouvoir lui apporter en recettes nouvelles, en péages nouveaux versé par les opérateurs, par exemple par la SNCF. Autrement dit, si le projet ne se fait pas, il n'y a évidemment pas de voyageurs nouveaux. S'il n'y a pas de voyageurs nouveaux, il n'y a pas de recettes nouvelles pour RFF qui n'a donc pas plus d'argent à mettre dans la rénovation du réseau. Pour Réseau Ferré de France, ce sont des financements totalement étanches entre la rénovation du réseau d'une part et les lignes à grande vitesse d'autre part.

Stéphane CONQUES, habitant du Beaujolais : Je suis un simple citoyen et habitant du Beaujolais. Si j'ai bien compris en examinant tous les projets, a priori ce serait plutôt la ligne Roanne-Montanay qui serait privilégiée, d'après ce que j'ai lu dans les journaux et ce que j'ai entendu ce soir. Cela passe donc en plein dans le Beaujolais et cela risque de détruire les paysages.

Je voudrais avoir des renseignements complémentaires car on a parlé des Pierres Dorées tout à l'heure, mais les villages des Pierres Dorées ne représentent pas juste une petite zone, cela entoure toute la ville de Villefranche, Nord Villefranche, Ouest Villefranche, Sud Villefranche. Monsieur Allary, je crois que c'est vous qui en avez parlé tout à l'heure, les villages du Beaujolais ne se limitent pas à une petite parcelle, cela entoure tout Villefranche, vous avez dit tout à l'heure que cela éviterait les Pierres Dorées. Si on évite Nord Villefranche, Ouest Villefranche, Sud Villefranche, par où va passer la ligne ? Si vous faites un tunnel de 80 kilomètres, il n'y a pas de souci.

Danielle CHUZEVILLE, Vice-présidente du Conseil Général du Rhône : et Présidente du Beaujolais Vert, c'est-à-dire le Beaujolais des quatre communautés de communes qui sont au Nord-Ouest du Rhône et qui sont directement impactées par cette ligne, en particulier si elle passe par Roanne.

Je comprends bien et je suis d'accord sur les beaux paysages du Beaujolais Vert, le Beaujolais des forêts et des prairies, ce sont des paysages magnifiques mais ce sont des paysages où le développement est en berne. Je rejoins ce que disait Monsieur Devernois tout à l'heure : c'est en berne parce que nous sommes loin des infrastructures. Cette ligne de TGV avec Roanne est une vraie chance pour nous. Évidemment, il y a les problèmes de TER inter-cités, il est certain que nous en avons besoin, mais pour le développement de nos territoires, cette ligne TGV avec arrêt à Roanne est vraiment pour nous indispensable et elle serait encore plus intéressante si, parallèlement à cette réflexion avec les voyageurs, se joignait la réflexion avec le fret.

Je crois beaucoup en ce projet et j'espère qu'il sera retenu (*applaudissements*).

Jean-Charles KOHLAAS, Conseiller Régional et Président de la Commission Transports, Infrastructures et Déplacement de la Région Rhône-Alpes : Pour compléter ce qu'a dit Marie-Hélène Riamon, effectivement la Région Rhône-Alpes aura un débat dans 15 jours, donc aujourd'hui, il n'y a pas encore de position puisque nous n'avons pas débattu. Je pense que nous avons un certain nombre de points de vue différents même si nous avons beaucoup de points d'accord.

Je ne parle donc qu'en mon nom propre et celui de mon groupe qui est celui des élus écologistes à la Région Rhône-Alpes.

Je me pose un certain nombre de questions et les réponses que j'ai entendues en particulier de la SNCF et un petit peu de RFF ne me satisfont pas complètement.

D'abord, sur la question de la saturation de la ligne LGV Paris-Lyon à 2025/2030, je pense qu'on ne peut pas aujourd'hui faire des prévisions sur les mêmes modèles du développement que nous avons eu depuis 50 ans, ou bien nous sommes complètement aveugles, mais vous êtes tous des citoyens touchés par les plans de rigueur dont on parle depuis quelques mois et depuis quelques années, nous savons tous l'endettement de l'État, nous savons l'endettement des Collectivités locales, nous savons tous quels sont les chiffres des croissance prévus par l'OCDE pour les années à venir des pays européens, donc nous ne sommes pas dans les Trente Glorieuses ni dans les années 1950 et le développement passé. La saturation de la ligne LGV Paris-Lyon, je n'en suis pas du tout certain à l'horizon 2025-2030 et les modèles qui ont servi pour dire que cette ligne allait être saturée ne sont pas ceux que nous devons prendre en charge pour avoir une idée de ce qui va se passer. Le fil de l'eau n'est plus du tout ce qui nous permet de faire des prévisions.

J'aimerais attirer votre attention sur le débat sur la vitesse. Le Monsieur de la SNCF a dit des choses qui ne me semblent pas tout à fait exactes : lorsque l'on dit que Lyon-Paris ou Lyon-Roanne ou Lyon-Mâcon, c'est tel temps de parcours, non c'est de gare à gare et il y a peu de gens qui se déplacent de gare à gare. Les gens n'habitent pas et ne travaillent pas en général dans les gares et donc, plus que de vitesse, on parle d'accessibilité en matière de transport et de déplacements. L'accessibilité est quelque chose d'extrêmement complexe, cela a été étudié depuis les années 1970, c'est étudié aussi par des universitaires, pas seulement par des ingénieurs qui travaillent sur des infrastructures. Je pense en particulier au Laboratoire d'Économie et des Transports de l'Université de Lyon 2 à Lyon, qui ont montré que l'accessibilité c'est beaucoup de choses : la fréquence par exemple, l'amplitude horaire. C'est bien d'avoir un TGV qui va mettre deux fois moins de temps pour faire Roanne-Lyon mais combien de fois va-t-il passer ? Si je rate le train, combien de temps vais-je attendre le suivant ? Du coup, mon temps de parcours est rallongé d'autant. La fréquence est donc un élément essentiel du temps de parcours et de la régularité, mais aussi les services qui sont au bout. Tout cela se calcule et, jusqu'à preuve du contraire, aujourd'hui, en matière d'aménagement du territoire, le temps de parcours n'est pas l'élément essentiel, de nombreux autres facteurs entrent en compte et le TGV n'a jamais apporté des améliorations en matière d'aménagement du territoire.

On parle d'aménagement du territoire dans les liaisons Est-Ouest et dans les dessertes du Centre. S'il y a un arrêt toutes les 2 heures, toutes les 3 heures ou toutes les 4 heures, peut-on parler d'aménagement du territoire ? Si on parle d'une échelle de temps à 2025/2030, est-ce qu'on peut dire que l'on parle d'aménagement du territoire alors qu'aujourd'hui, on parle du besoin quotidien de nos citoyens, qu'ils soient ceux de Rhône-Alpes ou ceux d'ailleurs. Aujourd'hui, les déplacements en TGV représentent environ 15% des déplacements en train, la majorité sont des déplacements au quotidien, des déplacements en TER. Ceux-là se plaignent tous les jours de temps de parcours qui sont rallongés, de retards, de manque de fiabilité et de dessertes qui vont diminuer parce qu'on va mettre de la grande vitesse plutôt que de la desserte de proximité.

Je voudrais vraiment insister sur ce point : sur une ligne Lyon-Paris, le gain en temps de parcours par rapport au nombre de voyageurs concernés entre Lyon et Paris-même est très intéressant. Sur une desserte d'aménagement du territoire, le nombre de villes moyennes qui devront obligatoirement rebrousser chemin en prenant un train ou une voiture pour aller rejoindre une gare TGV qui sera à quelques dizaines voire une cinquantaine de kilomètres pour gagner après du temps de parcours, fait que le temps de parcours global va être rallongé pour au moins autant de citoyens.

Pour conclure, il y a quand même une question d'argent public. Je veux bien que les budgets soient fermés entre RFF TGV et RFF infrastructures classiques. Une étude a été faite il y a quelques années, peut-être 5 ou 6 ans, par l'École Polytechnique de Lausanne qui disait qu'en France rien n'avait été fait sur l'infrastructure classique ou quasiment rien depuis 30 ans mais qu'il y avait 15 milliards de retard de paiement pour simplement que la voie ferrée classique soit à niveau, qu'elle fonctionne correctement. On ne parle même pas de la régénérer et de la développer, ce que beaucoup de nos concitoyens souhaitent, par exemple entre Roanne et Lyon puisqu'il y a beaucoup de problèmes matériels entre Roanne et Lyon.

Je sais que l'État est endetté énormément, que RFF est une entreprise publique, qu'elle a aussi une dette de 29 milliards d'euros si je ne m'abuse et qu'il est question de faire reprendre ou non cette dette par l'État. Je me dis qu'on ne peut pas à la fois mettre 15 milliards d'euros, ou 10, ou 12 ou 14 dans ce TGV-là, qui n'est pas le seul, oserais-je rappeler que dans le SNIT, il y a plus de 200 milliards d'euros de projets d'infrastructures, il n'y a pas que le TGV POCL, et mettre de l'argent dans les lignes quotidiennes. Vous dites que RFF fait un gros effort de régénération : aujourd'hui, c'est 2 milliards d'euros par an, avec 15 milliards de retard, vous imaginez en combien d'années on va rattraper le retard.

(applaudissements).

Thomas ALLARY : Nous reparlerons de la problématique environnementale tout à l'heure, je voudrais juste répondre pour dire qu'effectivement je me suis peut-être mal exprimé. Je ne voulais pas dire que le secteur des Pierres Dorées était petit, je voulais dire qu'il était plus petit que notre option de passage ce qui permettait de rechercher des solutions d'évitement, mais nous reviendrons tout à l'heure sur cette problématique.

J'ai noté à nouveau l'évocation de l'importance de ce qui a été appelé « TER inter-cités » entre Roanne et Lyon. Je voulais bien confirmer, d'ailleurs cela rejoint une question suivante, puisque je ne l'ai pas fait au début, la fréquence envisagée. Le nombre de TGV quotidiens entre Clermont et Lyon serait de 8 allers et retours quotidiens à l'horizon de la mise en service du projet. Ils remplaceraient les 7 à 8 allers et retours quotidiens que nous avons aujourd'hui en TER de Clermont jusqu'à Lyon. Les autres TER existants entre Roanne et Lyon seraient évidemment maintenus et au contraire, le fait que des TER Clermont-Lyon n'existent plus sur la ligne mais soient « devenus » des TGV sur la ligne nouvelle, cela va permettre de dégager des capacités, des sillons sur la ligne existante pour éventuellement développer encore, à l'initiative de l'autorité organisatrice, les TER entre Roanne et Lyon.

Concernant les dernières remarques qui ont été faites sur finalement toutes les études et le concept même de POCL : déjà, de façon générale, je vous invite tous à consulter l'ensemble des données parce que les éléments que nous vous donnons sont synthétisés au maximum, mais l'ensemble des études est disponible sur le site de la Commission. Nous avons remis l'intégralité de nos études à la Commission qui a pris la décision de les mettre intégralement à disposition du public, donc tous les éléments techniques, y compris extrêmement précis, sont à disposition sur le site. Il est possible de lire dans ces études que le modèle utilisé par exemple pour évaluer l'effet de saturation de la LGV à l'horizon 2025-2030, repose sur un modèle de trafic qui est éprouvé puisqu'il a été étalonné au fur et à mesure des projets sur ce que l'on constatait, ce que l'on voyait dans les autres projets. Au niveau de la fiabilité du modèle, nous sommes sur quelque chose qui est le plus abouti possible.

Nous avons également des hypothèses qui font fonctionner ce modèle. Nous avons des hypothèses de report de trafic d'une ligne sur l'autre, nous avons des hypothèses démographiques, on s'appuie dans ce cas-là sur les travaux de l'INSEE, nous avons des hypothèses de développement d'infrastructures ou de projets locaux, dans ce cas également nous prenons en compte ce que nous connaissons à ce stade. Nous avons également des hypothèses par exemple d'évolution du prix du pétrole. Nous sommes dans des hypothèses que l'on pourrait plutôt qualifier de conservatrices, si nous devons vérifier l'existence d'un

pic de prix du pétrole brut dans quelques années, nous aurions un modèle qui montrerait un gain de trafic absolument énorme sur le ferroviaire. Nous avons effectivement des hypothèses qui peuvent très bien faire varier les données mais elles peuvent les faire varier dans les deux sens.

Cela a été souligné mais à ce stade-là, il ne faut pas être au fil de l'eau, au contraire, l'utilisation d'un maximum de données prospectives fait que le modèle reste soumis à des hypothèses, en revanche, il n'est pas du tout un modèle au fil de l'eau. Il est bien un modèle qui intègre au maximum l'ensemble des projections qui peuvent être observées ou espérées.

Sur le fait que, je reprends ce qui a été dit, pour aménager le territoire avec le TGV, il faudrait beaucoup de fréquences. C'est peut-être un point sur lequel nous n'avons pas insisté pour l'ensemble des villes concernées par le projet, mais pour toutes ces villes, non seulement le gain d'accessibilité en termes de temps de parcours serait très important, mais en termes de fréquence, il serait également très important. Prenons l'exemple de Clermont-Ferrand qui est évidemment une ville pivot du projet, nous sommes sur une hypothèse selon les scénarios de 10 à 13 allers et retours quotidiens contre 8 aujourd'hui, cela n'est pas un TGV toutes les quatre heures.

Sur le même sujet, il a été dit qu'il faudrait de toute façon pour les habitants du centre de la France aller chercher une gare nouvelle en voiture pour avoir le TGV et que le gain d'accessibilité total n'était pas intéressant. Non, POCL c'est tout l'inverse puisque la ligne va permettre de desservir 13 villes dont la grande majorité n'ont pas aujourd'hui de desserte de TGV, donc il ne faut pas aller plus loin pour les habitants, il faut aller plus près. Il faut aller dans chacune de ces gares, les TGV viendront en gares existantes dans chacune des villes que nous avons pu voir : Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, je ne les recite pas toutes.

Jacques ROLLIN : Je suis contribuable en Rhône-Alpes et contribuable en France et à ce titre, je vais dire ce que je crois. Je connais bien la France, je m'y suis promené pendant de longues années. Nous sommes ici à Villefranche sur un thème particulier : l'insertion de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans la zone lyonnaise. Il manque quand même singulièrement l'illustration de tracés en hypothèse qui desserviraient la zone de Villefranche, Villefranche au Nord, Villefranche au Sud. J'interprète votre flèche comme un sillon passant entre Quincieux et Anse. Pourquoi pas, au plan technique ?

Je note aussi que votre flèche de Roanne sur Quincieux-Anse prend la montagne beaujolaise en coupe braise, c'est-à-dire que cela allonge considérablement le linéaire de tunnel. Ici, à Villefranche sur Saône, on ne dit pas quel intéressement sera proposé à l'agglomération de Villefranche sur Saône. Je dis qu'il faut intéresser l'agglomération de Villefranche sur Saône en contournant cette agglomération par le Nord, avec un raccordement, de façon à ce que les TGV ou les trains rapides inter-agglomérations Lyon – Clermont-Ferrand desservent deux gares en Rhône-Alpes, Villefranche sur Saône, Roanne, Vichy et Riom en Auvergne. C'est une question de principe dans l'aménagement du territoire.

D'une façon plus générale, pour l'avenir, parlez des hypothèses de tracés parce qu'une grande flèche ou un grand balayage, ce n'est pas parlant pour les gens qui ne savent pas vers quoi ils vont.

Deuxième chose, en terme très général, il y a deux grandes tendances pour cette ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon : il y a la thèse de la SNCF dans son tracé Est et dans son tracé Médian qui veut se donner un fuseau supplémentaire pour faire de la vitesse et pour gagner de l'argent. Ce ne sont pas des tracés d'aménagement du territoire. Le tracé d'aménagement du territoire par excellence c'est le tracé Ouest-Sud qui est soutenu fortement par la Région Auvergne et une Association, qui combine un axe Nord-Sud avec un axe transversal où une branche depuis le secteur de Montluçon viendrait sur Lyon, donc une économie de linéaire. Au départ, cela fait plus de linéaire mais au bout du compte, si on

restructure une desserte au cœur de la France, parce que c'est comme cela qu'il faut appeler ce TGV, c'est le TGV cœur de France, avec une flèche depuis Montluçon vers Lyon, Méditerranée, Italie, une flèche vers Bourges, Orléans, Paris et le Nord de la France, une flèche non pas seulement vers Nantes comme on le dit toujours ce qui m'énerve beaucoup, une flèche vers la zone Atlantique, vers les trois pôles : Bordeaux, La Rochelle-Rochefort et Nantes. La question des dessertes sera à discuter ensuite parce qu'elles se complètent les unes les autres, la desserte Lyon-Clermont peut servir à épauler des dessertes transversales. La desserte Lyon-Roanne peut servir à épauler des dessertes Saint-Etienne - Paris. C'est un deuxième volet qui est très important et sur lequel la population a le droit et le devoir de peser.

(applaudissements).

Rémi CHAINE, simple citoyen lyonnais : Je suis frappé de voir toujours comment en France on est fasciné par les très grands projets et relativement incapable de gérer les problèmes de proximité. Je comprends très bien que Roanne ait envie de se rapprocher de Paris, c'est légitime. Je suis par contre surpris d'entendre la représentante du Président du Conseil Régional se féliciter du fait que nos concitoyens plébiscitent le train. C'est à croire que le Président du Conseil Régional ne prend pas souvent le tunnel de Fourvière. Car quel est le problème que nous avons à Lyon ? A Lyon d'abord, je parlerai de la région ensuite, c'est une saturation exponentielle des accès à la ville. Il faut savoir que le bouchon de Fourvière, c'est 80 à 90%, plutôt 90%, du trafic local qui rentre à Lyon et qui sort de Lyon. Je parle de Fourvière mais je pourrais aussi bien parler des autres portes de Lyon.

Quel est le problème dans les relations entre Lyon et les autres grandes villes de la région ? C'est évidemment une difficulté de transport, largement, on veut faire une autoroute entre Saint-Etienne et Lyon mais on sait bien que c'est le train seul qui peut résoudre ces problèmes-là. Ce ne serait pas grave si on pouvait faire les deux : on peut améliorer la desserte locale et prévoir les très grands projets, mais ce n'est pas honnête de dire que l'on peut faire les deux. On sait parfaitement qu'on ne fera jamais les deux et on sait parfaitement que c'est un choix qui est fait aujourd'hui de toujours privilégier ces très grands projets et de négliger les problèmes de proximité locale qui sont des vrais problèmes ensuite, qui causent de vraies difficultés économiques. Ce n'est pas parce qu'il y aura quelques TGV supplémentaires sur Paris que la région sera irriguée sur le plan économique et qu'il y aura les liaisons nécessaires, indispensables entre ces villes que sont Roanne, Saint-Etienne, Grenoble. Prenez le train pour Grenoble par exemple et essayez d'aller en autoroute à Grenoble, qui n'a pas fait cette expérience-là ? Ce sont des choix à faire et je crois que nous sommes en train de faire les mauvais choix parce que nous raisonnons toujours comme autrefois.

Vous connaissez sans doute l'anecdote, et j'en terminerai par-là, de gens qui au 18^{ème} siècle essayaient de savoir ce que deviendrait la circulation dans Paris si elle continuait à augmenter comme cela et certains disaient qu'il y aurait 3 à 4 mètres de crottin de hauteur dans les rues de Paris si rien n'était fait. Je crois que, là encore, nous avons une vision qui est relativement anachronique des problèmes et de l'avenir.

(applaudissements).

Bertrand SALVAT, Secrétaire Général d'ALTRO : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, nous avons pris acte de la nécessité de construire une ligne bis entre Paris et Lyon. Il y a un bouchon à faire sauter sinon, de cette immobilisation qui naîtrait sur la ligne LGV n°1, apparaîtrait très rapidement une paralysie de l'ensemble du réseau ferré français. Par conséquent, il faut le faire.

Deuxième chose, cette ligne ressort de la loi Grenelle sur l'environnement. Veut-on continuer à rouler en voiture ? Veut-on encourager le transport aérien ou veut-on promouvoir un report des uns sur l'autre ? Nous avons choisi la dernière option, naturellement.

Les fonctionnalités coûtent cher si elles sont multiples, nous sommes bien d'accord, plus il y a de fonctionnalités, plus le projet coûtera cher. Le tout est de savoir si l'on souhaite laisser des régions à l'écart des grands réseaux de communication rapide de demain. Je dis, au nom de ces régions qui sont aujourd'hui déshéritées, qu'on ne peut pas les laisser en-dehors du champ de ces relations rapides.

Deuxième chose également : un certain nombre de villes vont être rejointes à partir de la LGV par l'utilisation du réseau historique. J'ai lu la dernière livraison du bulletin de RFF, d'excellente qualité d'ailleurs, et j'ai constaté que les trains à grande vitesse subissaient des retards, subissaient des incidents en lignes et où précisément ? Précisément là où ils utilisent le réseau historique. Par conséquent, quand on sait que sur ce réseau historique doivent circuler des TER, il faut les encourager, il faut les multiplier, lorsque l'on veut revivifier le fret qui utilise le réseau historique, lorsque l'on veut revivifier aussi les trains d'équilibre du territoire, les trains trans ou inter-régionaux, il est évident qu'on ne peut pas faire circuler sur ces mêmes voies des TGV qui ont besoin, je dirais, d'une certaine ampleur pour pouvoir justifier leur vitesse commerciale. Par conséquent, je voudrais vous demander, Monsieur Allary, de bien vouloir nous confirmer que là où les TGV ont le plus d'incidents et de difficultés, c'est bien sur la part de réseau historique qu'ils utilisent et non pas sur les lignes LGV.

Thomas ALLARY : Pour répondre directement à la dernière question : la statistique est vraie. Cela me permet de rappeler deux choses : les travaux nécessaires sur le réseau existant dans le cadre du projet sont inclus dans l'estimation de l'investissement qui a été proposé tout à l'heure et le deuxième point, pour rappeler que de toute façon, il n'y aura pas forcément besoin d'attendre l'échéance du projet de ligne à grande vitesse pour envisager ces travaux sur le réseau existant, mais d'autres travaux sur le réseau existant. Je voudrais vraiment à nouveau insister sur ce plan de rénovation du réseau qui aujourd'hui est la priorité de l'entreprise. Le chiffre de 15 milliards de retard d'investissement a été évoqué tout à l'heure, il faut voir que le plan de rénovation du réseau qui a été décidé en 2008 représente 13 milliards d'euros investis à l'horizon 2015. En ce moment, ce sont près de 1 000 kilomètres de voies par an qui sont renouvelées. Le chiffre a été donné de 2 milliards d'euros investis par an pour la rénovation du réseau en ce moment par RFF, j'ai cru comprendre qu'il était évoqué comme un chiffre qui semblait faible, je vous garantis que c'est un chiffre qui est énorme, 2 milliards d'investissement par an. En fait, aujourd'hui, le système ferroviaire est au maximum de ce qu'il peut supporter en travaux sur le réseau existant, tant en termes de trains qui doivent continuer à circuler que de moyens mis en œuvre. Nous sommes vraiment sur un plan de très grande ampleur qui témoigne très concrètement, dès aujourd'hui, de la priorité qui est affichée pour ce réseau.

Je profite du moment pour revenir sur ce qui a été évoqué concernant une éventuelle desserte de Villefranche.

Ce sont des choses que nous pourrions continuer à approfondir dans la suite des études. Juste un mot pour dire pourquoi à ce stade cela n'a pas été envisagé : très clairement parce que cela demande de prévoir un arrêt à Villefranche et de rejoindre la ligne Paris-Lyon-Marseille pour rejoindre Lyon depuis Villefranche. Dans ce cas, nous avons des problématiques de temps de parcours. Si on arrive depuis Mâcon, il faut reprendre la ligne existante Paris-Lyon-Marseille depuis Mâcon et le temps de parcours Paris-Lyon passerait à 2H20, bien au-delà de ce qui existe sur la ligne LGV actuelle Paris-Lyon. Si on arrive par Roanne, nous retrouvons d'autres problématiques environnementales et à nouveau des problématiques d'insertion dans la ville, puis de temps de trajet pour rejoindre Lyon et à nouveau nous sommes au-delà du temps de parcours de 2 heures.

Pour revenir sur la longueur de linéaire de tunnel qui conduisait à la réflexion « il faut présenter des tracés ». A nouveau, j'insiste, non il ne faut pas présenter de tracés, nous sommes au stade du débat public. Le débat public a été créé par le législateur justement parce que le maître d'ouvrage arrivait avec des tracés ficelés, définis, définitifs même presque, et les présentait à l'enquête d'utilité publique. Il pouvait y avoir des levées de boucliers de riverains, d'acteurs socioéconomiques peu importe, qui disaient que tout était ficelé, tout était déjà fait et que l'on ne pouvait plus rien dire. Le débat public est justement là pour que les choses soient évoquées avant le début des études précises, de façon à ce que les études éventuelles pour ces tracés intègrent ce qui aura déjà été entendu. En plus, nous évoquions tout à l'heure la concertation post-débat, cette concertation va se poursuivre et les études des tracés au fur et à mesure intégreront régulièrement ce qui sera partagé et entendu avec le public.

Dernier point : « les scénarios Médian et Est ont été définis comme ayant été élaborés pour faire gagner de l'argent au projet ». Déjà, aucun des scénarios ne permet de gagner de l'argent, on a parlé tout à l'heure de l'apport de financement public nécessaire, inutile de le rappeler, entre 9 et 12 milliards, c'est un projet qui n'est pas rentable. C'est une politique publique de transport qui est mise en œuvre. Deuxièmement, aucun des scénarios n'a été élaboré pour quelque chose. Ce sont les évaluations techniques de scénarios déjà élaborés par RFF et ses partenaires qui ont abouti aux résultats que nous avons montrés.

Olivier KLEIN : Je vous ai annoncé une intervention de Madame Rochard.

Marie-France ROCHARD, Coordination des Associations du Beaujolais : J'avais préparé des diapositives que je vais passer assez vite car les sujets ont déjà été abordés. Je vais m'arrêter simplement sur trois ou quatre diapositives qui apportent quelques éléments de plus.

J'ai trouvé cette carte sur le site de RFF et je la trouve extrêmement intéressante et extrêmement parlante. C'est la charge de trafic actuelle (cette carte doit dater de 2008) tous systèmes ferroviaires confondus pour les voyageurs, les lignes à grande vitesse, les TER et le fret. Je voulais vous faire remarquer comme la situation du couloir rhodanien et la situation de l'agglomération lyonnaise sont caractéristiques en France. C'est vrai que nous sommes à un endroit où nous n'avons pas vraiment besoin, pas vraiment envie de voir arriver des lignes nouvelles. Les habitants sont relativement saturés par cette arrivée de lignes. Nous sommes tout à fait favorables à de nouvelles dessertes des villes qui ne sont pas encore desservies, dans un souci de répartition de la charge et du confort apporté par ces éléments de transport.

Vous voyez ces lignes rouges, essayons, dans un véritable souci d'aménagement du territoire, de ne pas trop les accentuer là où elles existent déjà et essayons de développer ce que nous avons vu tout à l'heure avec d'autres intervenants, les lignes du centre de la France.

Je passe assez vite, je souhaite juste vous rappeler les lignes nouvelles que nous attendons sur l'agglomération lyonnaise, ce qui est déjà prévu dans le SNIT : vous voyez le Lyon-Turin, le Rhin-Rhône branche Sud, le Rhin-Rhône branche Est, le développement du réseau LGV de PACA qui va certainement amener un trafic supplémentaire et la petite dernière dont nous parlons aujourd'hui dans le débat. Il nous semble qu'elle vient un petit peu en trop.

Pour nous, un véritable aménagement du territoire, ce serait réellement décentraliser le système de transport pour mieux desservir les régions. Il faudrait qu'une partie de ces transports maintenant en France évite la région lyonnaise et évite le couloir Saône-Rhône.

Nous proposons une véritable ligne POC, c'est-à-dire une ligne qui ne vienne pas à Lyon. J'ai entendu tout à l'heure que c'était ce qui avait été prévu au départ, c'était, semble-t-il, une très bonne initiative, desservant toutes les villes y compris Moulins, Vichy, Roanne, Saint-Etienne, plus, cela serait réellement un avantage par rapport à la situation actuelle, une véritable liaison Est-Ouest entre Bordeaux et Genève. Quand on va de Grenoble ou de Lyon à

Bordeaux, on passe par Paris et cela prend 7 heures. Quand on entend parler de gagner 10 minutes ou 5 minutes pour tel ou tel trajet, cela paraît un enjeu qui n'est pas tout à fait à la hauteur.

Notre projet est donc une belle ligne POC et une liaison Bordeaux-Genève. Ce n'est pas du tout ce que l'on nous propose pour la région lyonnaise. Nous mettons l'accent sur la liaison Roanne vers Lyon qui créerait des infrastructures nouvelles dans des zones protégées par la DTA. Je suis étonnée de ne pas avoir vu, je me suis peut-être trompée, j'ai pourtant passé beaucoup de semaines à étudier ce dossier très complet de Réseau Ferré de France, de ne pas avoir vu cette carte-là qui est la carte des dessertes ferroviaires prévues dans la DTA de l'agglomération de Lyon. C'est un décret qui date de 2007, c'est donc quelque chose qui doit s'appliquer et comme, vous pouvez le voir, il n'y a aucune ligne ferroviaire qui arrive par l'Ouest de l'agglomération, prévue dans cette DTA.

Cette DTA régleme également les espaces naturels et agricoles majeurs qui sont évidemment impactés par ce projet. Elle détermine également les cœurs verts de la DTA. On vous a dit tout à l'heure que le Nord, le Sud et le Centre de Villefranche étaient concernés par le Beaujolais et les Pierres Dorées vont très loin.

La carte qui vous est présentée n'est pas de très bonne qualité, c'est une carte routière sur laquelle j'ai essayé de voir où pourrait passer cette fameuse ligne compte tenu des impératifs. Vous voyez Montanay qui est en endroit stratégique absolument puisque c'est là où se trouve l'embranchement d'une part qui va à Saint-Exupéry, d'autre part à Lyon. Vous avez toute une série de villes, Neuville, Trévoux, vous avez également la vallée de la Saône, des autoroutes partout et des villes : Anse, Villefranche et les communes adjacentes. Où va passer la ligne, en sachant qu'à la suite il y a les Pierres Dorées ? Comme cela a été dit, 80 kilomètres de tunnel, pourquoi pas ? Je souligne aussi que dans cette direction, ce sont les Monts de Tarare, ce ne sont pas les Monts du Lyonnais. Quand on voit dans votre dossier les Monts du Lyonnais, en fait les Monts du Lyonnais sont nettement plus au Sud. Ce sont les Monts de Tarare et les Monts du Beaujolais qui sont concernés par votre projet.

Pour nous, la seule solution est d'éliminer l'hypothèse Roanne, comme je sais que c'est celle qui est la plus soutenue, je le fais avec un grand plaisir. Je vais vous montrer ce que cela pourrait donner en passant par Mâcon. Ce serait beaucoup moins perturbant pour les habitants de l'agglomération, pour le milieu naturel et pour le milieu agricole. Il faut savoir que la ligne actuelle entre Mâcon et Lyon a ses terrains réservés, c'est-à-dire que l'emprise est réservée pour l'élargissement du TGV.

L'arrivée par Mâcon : vous pouvez regarder toutes les autres villes qui se passionnent pour cette amélioration, absolument rien ne serait impacté pour elles. Ce serait la même qualité de desserte que par Roanne. Cela rentre dans la logique où chacune des villes que vous voyez, Roanne y compris, cela pourrait aller jusqu'à Saint-Etienne, n'est réellement desservie en direct par une ligne à grande vitesse mais est desservie confortablement par une rame TGV. On nous dit que cela pourrait aller jusqu'à Moulins. De toute façon, la ligne à grande vitesse ne va pas à Clermont, c'est ce qui nous a été expliqué. En fait, la liaison avec Mâcon permettrait d'avoir la même qualité de confort pour les autres villes.

Nous préconisons également d'aller jusqu'à Saint-Etienne parce que cela pourrait être une bonne alternative et déchargerait la ligne actuelle de tous les TGV qui font Saint-Etienne – Paris.

La question du financement a été vue tout à l'heure, en fait.

En termes de temps, il n'y a aucune différence nulle part. La seule différence, il faut le reconnaître, c'est par rapport à Roanne. Dans l'hypothèse où la ligne passerait à proximité de Roanne, il y a une différence de 30 minutes de trajet. Actuellement, il faut 3 heures pour aller

de Roanne à Paris. Si la nouvelle ligne passe par Mâcon, il faudra 2 heures, elle gagne 1 heure, alors que cela peut être jusqu'à 1 heure 30 si jamais c'est l'autre hypothèse.

Je voudrais simplement revenir sur Grenoble que je connais bien. Il faut 3 heures pour aller de Grenoble à Paris, ce n'est pas pour autant que Grenoble est une ville sous-équipée. On arrive à vivre même à 3 heures de distance de Paris.

(applaudissements).

Jean-Michel RIVAL, Président du « Groupe Écologique Beaujolais » : J'ai quatre petites questions à poser :

La première c'est concernant le transfert de la ligne inter-cités Lyon-Clermont et la transformation en ligne TGV. Comment avez-vous intégré les conséquences en termes de coût pour les utilisateurs parce qu'à ma connaissance, jusqu'à présent, le prix du billet sur une ligne de train inter-cités ou le prix d'un billet sur une ligne TGV n'est pas tout à fait le même ? Si toutes les liaisons inter-cités sont remplacées par des TGV, comment feront nous pour se déplacer sur ce trajet-là les gens qui n'auront pas financièrement l'accès à un billet TGV ?

Ma deuxième question reprend un peu la remarque faite par Monsieur KHOLHAAS concernant la validité du modèle qui pouvait être retenu : comment intégrez-vous éventuellement et comment avez-vous intégré dans votre modèle une perspective de croissance économique très ralentie, une perspective de revenus qui évoluent très faiblement et qui pourraient avoir une conséquence très directe sur le pouvoir d'achat des ménages pour se déplacer et qui pourraient les empêcher d'accéder à une facturation TGV ?

Troisième question : nous vous trouvons relativement optimistes par rapport aux perspectives d'améliorer les capacités d'accueil des gares de Perrache et de Part-Dieu, compte tenu des contraintes qui existent sur le terrain. Si ces craintes que nous avons se vérifiaient, qu'arriverait-il si nous avons toute une tuyauterie qui connaîtrait des goulots d'étranglement sur Lyon ? Nous considérons que c'est un problème très important.

Enfin, dans mes pérégrinations ferroviaires de la journée, il m'est arrivé de prendre le temps de parcourir le quotidien financier « Les Échos » et, sauf erreur de lecture de ma part, il me semble qu'il y a un petit encart donnant une information concernant justement le Schéma National des Infrastructures de Transports qui nous dit que ce projet de ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon ne serait pas prioritaire. Pouvez-vous nous confirmer cette information qui est parue aujourd'hui dans « Les Échos » ?

Je vous remercie.

Pascal TERRIER, habitant du Bois d'Oingt : Je voudrais savoir si vous avez chiffré en coût de travaux et en temps de trajet la possibilité d'une rénovation des lignes Lyon-Clermont en passant par Roanne ou la ligne Lyon-Paray Le Monial-Orléans-Paris qui est, je vous le rappelle, l'ancienne ligne Paris-Lyon-Marseille ? Pour pouvoir faire une comparaison objective, il faudrait avoir une base qui pourrait être la rénovation des lignes existantes.

Denis MOUNIER, UNSA Cheminots : Dans les différents projets que vous nous avez montrés, au niveau des deux options, l'option Mâcon et l'option Roanne, il nous paraît assez étonnant de voir une arrivée par le Nord de Lyon. Même si on double la ligne jusqu'à Sathonay, le goulot d'étranglement qui se situe entre Sathonay et Lyon Part-Dieu ne permettrait certainement pas de faire passer ce nouveau flux de trains puisqu'actuellement, justement, la ligne est saturée depuis Paris jusqu'à Lyon, donc forcément, le fait de rajouter quelque chose au Nord de Lyon paraît vraiment difficile, sachant qu'en plus, cette saturation entre Sathonay et Lyon est l'une des causes ou même la cause principale des reports

successifs de la remise en service de la ligne Sathonay-Trévoux. Le train pourrait très bien circuler entre Sathonay et Trévoux mais ensuite, il serait obligé de s'arrêter à Sathonay puisqu'il n'y a plus de capacité pour descendre jusqu'à Lyon.

Le fait de ramener des trains par Mâcon créerait encore plus de circulation et donc un blocage supplémentaire. Cela paraît donc vraiment étonnant d'avoir pu envisager cette arrivée sur l'agglomération.

Par contre, la partie branche de Roanne permettrait certainement des gains en termes d'aménagement du territoire, ne serait-ce que par le désenclavement de la zone de Roanne. Par contre, ce qui me paraît étonnant c'est le fait qu'à la suite du passage par Roanne, vous envisagiez que les trains en direction de Saint-Etienne viennent faire la boucle par Lyon. Parmi les options que vous avez proposées, il y a la possibilité de passer directement de Roanne à Saint-Etienne par la ligne classique. Quel est l'intérêt de venir repasser par Lyon par la suite ? Cela va encore saturer la zone alors que la liaison directe paraît beaucoup plus naturelle.

Thomas ALLARY : Nous reviendrons peut-être sur la problématique environnementale. Nous avons dit que nous parlerions de méthodologie, nous allons certainement le faire juste après.

Je vais essayer de revenir dans l'ordre sur ces questions extrêmement précises.

En termes de coût du billet : effectivement, le modèle qui a servi pour évaluer les trafics futurs prend en compte une évolution du prix du billet liée aux services différents qui seraient proposés sur la ligne à grande vitesse. Ce ne sont pas les mêmes temps en particulier, pas forcément les mêmes gares, etc. Tout cela a un coût en termes d'investissement, en termes d'exploitation ensuite, et cela se retrouve dans le prix du billet. Ce qui est utilisé comme hypothèse, c'est un rapport à la minute gagnée et c'est une augmentation du prix du billet par rapport à l'existant de 13 centimes d'euro par minute gagnée, c'est ce qui est utilisé dans les modèles de trafic.

Concrètement, sur Clermont-Ferrand, cela signifie un peu moins de 3 euros d'augmentation sur un billet plein tarif.

Toujours sur le modèle, la question suivante était : sait-on intégrer des perspectives de crise avec ce que cela implique en termes de pouvoir d'achat en particulier ? Oui, toute une partie est déjà intégrée, c'est-à-dire qu'à partir de 2008 et du début de la crise, la Commission Européenne a sorti de nouvelles perspectives, « Le Scénario de la décennie perdue », avec des modèles économiques qui montraient que tout ce qui avait été « gagné » pendant la première partie de la décennie avait été perdu. C'est bien ce modèle-là qui est intégré au modèle de trafic. Cela ne préjuge pas de ce qui peut arriver dans les prochaines années, compte tenu de l'évolution rapide actuelle.

Sur les capacités d'accueil de Perrache, le lien avec le nœud ferroviaire lyonnais : je voudrais vraiment insister sur ce point. Nous sommes tous conscients ici que la ligne POCL en elle-même aussi bien que toutes les lignes nouvelles qui pourraient arriver sur Lyon n'ont de sens que si nous sommes capables d'écouler ces circulations nouvelles à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise. Nous sommes tous d'accord pour dire que la problématique du nœud ferroviaire lyonnais doit être prioritaire et qu'elle mérite forcément des aménagements progressifs qui permettent d'absorber successivement les différentes hausses de trafic.

En revanche, pour revenir très précisément au projet POCL, je voudrais aussi rappeler que la très grande majorité des trafics qui circuleraient sur la ligne nouvelle et qui iraient jusqu'à Lyon sont en fait des trafics existants. Il y a relativement peu de trafics nouveaux, ce que j'avais appelé « trafics induits », créés par le projet et qui arriveraient au centre de

l'agglomération lyonnaise. Nous parlions tout à l'heure d'un sillon, autrement dit d'un train maximum à l'heure de pointe. En lui-même, le projet POCL n'amène pas un trafic absolument bloquant pour le nœud ferroviaire lyonnais. C'est bien l'accumulation des différents projets, des différentes contraintes et des circulations TER, fret, etc., qui créent la problématique du nœud ferroviaire lyonnais.

Sur l'évocation du projet dans « Les Échos » : un journaliste rappelle que le SNIT, le Schéma National des Infrastructures de Transport, a fait l'objet d'une nouvelle version qui vient d'être soumise à concertation par le Gouvernement et dit dans son préambule que tous ces projets existent mais que, compte tenu de la crise économique actuelle, cela va demander une hiérarchisation et certainement de nouvelles évaluations. C'est quelque chose qui est souligné et le journaliste, c'est sa seule responsabilité, pose la question des projets actuellement en cours de débat public et si effectivement les deux projets de la ligne nouvelle Paris-Normandie et le projet POCL ne sont pas parmi les plus fragiles. La réponse, ce n'est pas les Échos qui l'ont, ce n'est pas non plus RFF, c'est le législateur, le Gouvernement et très probablement le futur Gouvernement post-élections 2012. Il y a un travail de hiérarchisation des projets du SNIT qui est à mener et personne n'a la réponse sur cette future hiérarchisation.

L'intérêt ou la possibilité d'utiliser les lignes existantes au lieu de construire une ligne nouvelle : c'est un scénario alternatif qui a été étudié dans le cadre des études préalables au projet, on peut voir quelques illustrations. Nous avons regardé sur les lignes existantes Paris-Orléans, Paris-Clermont et la ligne à grande vitesse existante Paris-Lyon, qui sont les trois lignes permettant actuellement les dessertes des fameuses 13 villes dont je parlais tout à l'heure ce que nous savions faire en termes d'aménagements simples, des relèvements de vitesse par exemple, en tout cas le plus rapidement possible. Cela ne permettait finalement pas d'avoir des gains de temps de parcours très intéressants, cela représentait 5 ou 10 minutes pour toutes les villes du projet. Par contre, il y avait quand même 1,5 milliard d'investissement.

Un deuxième scénario consistait à dire que puisque ce n'était pas possible de cette façon, on créerait des petits barreaux de lignes nouvelles sur la ligne existante Paris-Orléans ou sur la ligne existante Paris-Clermont, en faisant des shunts ou des déviations extrêmement longues. Le montant de travaux était d'un peu plus de 4 milliards d'euros et aucun des objectifs du projet n'était atteint. Pour illustration, on gagnait une grosse demi-heure de temps de parcours sur Paris-Clermont, autrement dit un temps de parcours de 2 heures 30, quand l'objectif fixé par l'État était de 2 heures, et par contre, on ne savait pas aller au-delà.

En plus, dans ce cas, nous ne répondons pas à la problématique de la saturation de la LGV Paris-Lyon. Nous avons donc intégré en plus des aménagements qui seraient limités à la seule section entre Paris et la bifurcation vers Dijon en essayant de doubler la ligne ici sur place, ce qui peut être compliqué techniquement mais admettons que cela soit possible, et à partir de la bifurcation vers Dijon, d'utiliser la LGV Rhin-Rhône actuellement en projet ou en construction, cela dépend des sections, et la branche Sud de Rhin-Rhône qui rejoint Lyon après par l'Est. Dans ce cas, c'était un programme total d'aménagement qui était estimé à plus de 7 milliards d'euros mais qui, malgré cela, n'atteignait toujours aucun des objectifs du projet puisqu'il fallait 2 heures 30 pour Paris-Clermont et le passage par Lyon et par Dijon amenait également un temps de parcours de 2 heures 30, donc très loin des 2 heures de la ligne actuelle.

C'est en cela que ce scénario a montré ses limites et ne répondait pas aux objectifs fixés par l'État et qu'il n'a donc pas été présenté au débat. Ceci dit, l'étude complète qui précise tous ces éléments est disponible, elle aussi, sur le site de la Commission où tous les éléments sont à disposition.

Pour répondre très précisément à la question, nous n'avons même pas encore intégré dans ces scénarios l'amélioration éventuelle de la ligne existante entre Clermont et Lyon puisque c'est un objectif complémentaire du projet et non pas un objectif initial fixé par l'État. Si on voulait en plus améliorer Clermont-Lyon, cela signifie encore des centaines de millions d'euros, si je me rappelle bien les études qui ont été menées il y a quelques années, pour gagner du temps entre Clermont et Lyon sur la ligne existante, mais sans atteindre non plus le gain de temps de parcours d'une heure que permet la ligne à grande vitesse entre Clermont et Lyon.

Corinne ROECKLIN, Responsable environnement de RFF sur le projet POCL : Je vais refaire un point sur la manière dont nous avons travaillé jusqu'à présent et comment nous continuerons à le faire si le projet est poursuivi.

Nous avons fait un recueil de toutes les données environnementales qui concernent aussi bien le milieu humain, tout ce qui est bâti et activités globalement, patrimoine également, tout ce qui est le milieu physique, les cours d'eau et le relief, et tout ce qui est le milieu naturel, toutes les protections du milieu naturel.

Aujourd'hui, dans tous ces domaines, nous avons recensé ce qui existe dans la bibliographie c'est-à-dire tout ce que l'on peut trouver en termes de périmètres de protection. Nous avons enrichi ce diagnostic bibliographique par un travail en concertation et en groupes de travail avec tous les acteurs du projet : les représentants des services de l'État, des Régions, des associations.

L'ensemble de ces données sont ensuite traitées par de l'expertise environnementale par l'ensemble des prestataires que nous faisons travailler et par une méthode sous système d'informations géographiques, un logiciel de traitement des données géographiques qui peut donner ce genre de cartes que vous voyez à l'écran. L'ensemble des données qui caractérisent le terrain sont superposées et plus les enjeux qui se superposent à un même endroit sont nombreux, ou plus certains de ces enjeux sont particulièrement sensibles, plus la couleur devient foncée.

Vous voyez sur la carte les variantes par Mâcon en haut et par Roanne en bas. La variante par Mâcon n'est pas aussi inoffensive que la dame précédente a voulu le dire puisqu'on voit une tache violette qui correspond à la zone du Clunisois, protégée par un ensemble de protections aussi bien pour le patrimoine bâti que pour le patrimoine naturel. La Saône apparaît également en violet avec un franchissement particulièrement délicat puisque c'est un secteur de zones inondables et de zones humides assez difficiles à franchir. Tout à l'Est, il y a la zone de la Dombes qui est une zone d'un niveau de protection internationale puisqu'il s'agit d'une zone Natura 2000, d'un intérêt international pour les oiseaux notamment.

On ne peut donc pas dire que la variante Roanne est très compliquée et que la variante Mâcon est très facile, c'est beaucoup plus complexe aussi bien au Nord qu'au Sud.

Dans la suite des études qui seront faites si le projet se poursuit, il y aura des recueils de données très précises et détaillées sur le terrain dans les domaines que je vous ai cités, qui nous permettront d'identifier un tracé avec la volonté que ce tracé soit le moins impactant possible, en respectant un principe d'éviter les enjeux les plus majeurs et de réduire les impacts le plus possible quand l'impact est inévitable.

Notamment, un monsieur est intervenu pour parler des franchissements de la Saône qui seront compliqués. Effectivement, nous chercherons les secteurs les plus favorables à un franchissement et nous dimensionnerons des franchissements qui tiendront compte de l'ensemble de ces enjeux, qui garantiront non seulement ce que l'on appelle la transparence hydraulique, c'est-à-dire l'écoulement du cours d'eau même en période de crue, et sa transparence écologique, c'est-à-dire le respect des berges et des circulations animales sur les

berges et de la végétation en place sur les berges. C'est l'exemple des franchissements mais il y en aura tout un tas d'autres.

Olivier KLEIN : Nous allons reprendre des questions. Nous arrivons vers le terme de la réunion et je vous rappelle que nous avons trois thèmes ce soir. Nous en avons bien abordé deux : les fonctionnalités du projet, la traversée du territoire et l'inscription du projet sur le territoire. Il y a un troisième thème qui n'a pas été beaucoup abordé, c'est celui de la concertation de l'après débat si le projet se poursuit. Je vous engage à vous saisir aussi de cette question. Nous allons continuer sur le même mode, je vais passer la parole dans la salle, mais n'oubliez pas ce dernier thème. RFF a énoncé un certain nombre de principes, qu'en pensez-vous. Que cela vous évoque-t-il ? N'hésitez pas à vous exprimer sur ce sujet.

Laure DEROCHE, Maire de Roanne : Je vais être très brève parce que je partage les arguments développés par les orateurs qui ont donné des éléments sur la desserte du Paris-Lyon par la variante Sud, et redire par rapport aux dernières interventions que la variante Nord par Mâcon ne répond pas, cela vient de nous être très bien dit, aux enjeux environnementaux et c'est loin d'être parfait. Les Mâconnais, les élus du territoire mâconnais ne plaident pas et ne travaillent pas pour une desserte supplémentaire de leur territoire qui est déjà desservi par le TGV. Cette desserte par Mâcon ne répond à aucune nouvelle fonctionnalité.

Sur cette variante Nord, j'ai une question en direction de RFF : l'emprise foncière entre Mâcon et Lyon existe-t-elle aujourd'hui ou faut-il la créer ?

Quant à la variante Sud, elle répond à de nouvelles fonctionnalités. Je vous rappelle que c'est un grand projet d'aménagement du territoire et qu'il s'agit bien de mettre ou de remettre les villes laissées à l'écart des grandes infrastructures à nouveau sur des axes de communication modernes. Elle dessert le Roannais, l'Ouest Rhône-Alpin, je pense notamment à Saint-Etienne. Tout à l'heure, la SNCF a indiqué qu'il était plus pertinent de continuer à desservir Saint-Etienne par Lyon, je voudrais une explication de la part de RFF parce que dans son dossier, il me semble avoir lu qu'avec la desserte de Saint-Etienne par Roanne, on gagnait 20 à 25 minutes.

L'une des fonctionnalités attendue, c'est quand même la desserte de Clermont et de Lyon, deux grandes capitales régionales.

Christian LEDOYEN, Président d'une association de protection de l'environnement autour de Villefranche et utilisateur régulier des TER locaux : Je voudrais revenir sur la notion de DTA, c'est-à-dire la Directive Territoriale d'Aménagement qui s'impose au PLU, qui s'impose aux communes, qui s'impose à plusieurs collectivités et, je crois ne pas me tromper, qui doit s'imposer également à RFF. Or, comme il l'a été dit par l'intervenante sur l'estrade, cette DTA n'était pas citée dans ce que vous avez dit jusqu'à présent.

Ensuite, je me demande si le fait de développer la grande vitesse ne va pas, petit à petit, se terminer un développement ferroviaire à deux vitesses justement : d'une part la très grande vitesse qui serait réservée peut-être à certains nantis, qui serait également, parce que plus onéreuse, moderne et ponctuelle, et à côté de cela, une desserte locale, je cite les TER bien sûr, comme cela a été déjà cité à plusieurs reprises ici, une desserte locale qui serait un peu délaissée et passerait après les TGV, en particulier dans l'arrivée sur les « hubs », comme vous dites.

Je voudrais terminer par le fait que j'ai bien compris que le financement serait pour une partie du ressort de RFF et pour une beaucoup plus grande partie du ressort des collectivités et de l'État, c'est-à-dire des contribuables. En ma qualité de contribuable lyonnais et de Villefranche, j'avoue que je serais beaucoup plus satisfait de voir ma contribution participer

au développement et à l'entretien des lignes locales plutôt que de la voir utilisée dans des lignes qui ne toucheront et n'amélioreront en rien la qualité de la vie des habitants de Villefranche et de sa propre région.

(applaudissements).

Olivier KLEIN : Une question sur la concertation après débat ?

Monique COSSON : La question de la prise en compte environnementale a été beaucoup évoquée et je voulais y revenir. J'ai été très attentive aux réponses que vous avez données. Vous pouvez nous dire le nombre de trains qu'il y aura, vous pouvez nous donner des chiffres très précis, mais quand nous posons des questions sur les quantités de terres, les quantités de terrains, par exemple si on prend 10 kilomètres de lignes, ce que cela donnera en termes de disparition d'espaces naturels et agricoles, il me semble que, même sans avoir le tracé, vous devez pouvoir nous répondre. Dans le cas où cela passerait au niveau du Beaujolais Vert par exemple, vous devriez pouvoir nous répondre sur ce que cela va représenter. Sur la question du territoire, il est très important de réaliser ce que cela signifiera en termes de kilomètres carrés, de disparition de ces espaces-là et vous n'avez pas répondu.

Il y a les zones sensibles mais il y a tout simplement la disparition des territoires naturels et je le mets en lien avec la question du réchauffement climatique et de l'importance des espaces naturels et agricoles.

Je ne voulais pas être plus longue mais je pense qu'il est important que vous répondiez sur ce sujet.

Thomas ALLARY : Je vais très vite passer la parole à Sylvain Caillot pour répondre à un maximum de questions.

Sur la question de la DTA, la Directive Territoriale d'Aménagement : effectivement, elle ne prend pas en compte une ligne ferroviaire par l'Ouest lyonnais parce qu'elle a été faite en 2007, comme cela a été souligné, or le principe de la ligne POCL est né en 2007, le principe en a été acté dans la loi en 2009 et les études ont commencé en 2009. Ce sont ces différences de temporalités qui l'expliquent. Ensuite, tous les documents prescriptifs de ce type sont mis en compatibilité avec l'ensemble des programmes d'infrastructures.

Sur la précision des études environnementales, nous allons vous citer des ratios pour essayer d'imaginer ce que peut être le prélèvement foncier de ce type d'infrastructure, mais on ne sait pas dire où, précisément, se situera ce prélèvement foncier. Pour faire la différence entre les études de trafic avec des chiffres qui étaient cités comme précis à la différence des études d'environnement, ces chiffres sont en fait eux-mêmes sujets à hypothèses, nous l'avons dit tout à l'heure, ce sont des ordres de grandeur, ce sont des éléments de comparaison entre scénarios. Ce ne sont pas des éléments intangibles, définitifs et issus d'études techniques très détaillées. Ce sont des évaluations que nous avons pu mener. Il est beaucoup plus simple de mettre dans des tableaux des chiffres pour donner des éléments de comparaison alors qu'on ne saura pas le faire pour localiser précisément la ligne puisque cela n'existe pas à ce stade.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF : En faisant le parcours en train, il y a sur le bord des emprises qui sont à côté, il y a un peu d'espace entre les voies et la campagne, mais ces emprises sont des emprises techniques. Il y a une clôture et elles sont nécessaires pour permettre de circuler le long de la ligne. Il n'y a pas d'emprises réservées pour un doublement de la plate-forme et la réalisation de deux voies accolées. Techniquement, cela semble même difficile puisqu'il faudrait ré-intervenir sur des remblais sur une ligne qui est en exploitation et ce serait probablement délicat.

Olivier KLEIN : Pour quelle section ? Il n'y a pas d'emprises réservées, il faudrait en gagner sur le terrain hors emprises.

Sylvain CAILLOT : Sur le temps de parcours entre Roanne et Saint-Etienne : nous confirmons bien que dans l'option où la desserte de Saint-Etienne se ferait par Roanne, le temps de parcours entre Roanne et Saint-Etienne serait pour les TGV de l'ordre de 25 à 30 minutes.

Enfin, pour ce qui concerne les emprises quand la ligne est en surface, cela dépend aussi de la façon dont elle s'implante et en particulier si elle est en remblai ou en déblai et de quelle profondeur ou de quelle hauteur, mais ce que nous pouvons dire à ce stade c'est que l'emprise moyenne d'une LGV constatée sur les projets similaires, c'est 100 mètres de large, donc sur 1 kilomètre, c'est 10 hectares. C'est une estimation grossière, ensuite dans les études à venir, dans chaque site, cela peut varier en plus ou en moins.

Marie-Hélène RIAMON : Je voudrais exprimer un point de vue, qui n'est pas que celui de la Région Rhône-Alpes mais celui de l'ensemble des régions, que nous avons exprimé très fortement lors de la thématique indispensable qui concernait le financement. Nous sommes face à un projet d'envergure nationale et même européenne. Il convient donc de clarifier le rôle de chacun et il nous semble que ce type d'infrastructure, mais c'est valable également pour des infrastructures liées à l'énergie par exemple, nous pensons que la responsabilité et le financement reviennent à l'État, et pour paraphraser une phrase bien connue : l'État, c'est nous. Néanmoins, aujourd'hui, dans la situation où nous sommes, le Gouvernement actuel a fait le choix que les Régions dépendent en quasi-totalité des dotations de l'État et n'aient quasiment plus d'autonomie fiscale. En l'occurrence, si nous devons contribuer, et cela n'est pas dans les proportions des budgets des Régions, à quelque chose qui relèverait de ce projet, ce serait évidemment au détriment d'une autre dépense puisque nos ressources stagnent et même diminuent fortement. Dans l'état actuel, il ne nous semble pas envisageable que les Régions puissent participer financièrement à ce projet, au-delà de leurs strictes compétences.

Olivier KLEIN : Nous approchons du terme de la réunion. Nous allons prendre une dernière série de questions. Nous avons une forte représentation du Conseil Régional, ce soir.

Jean-Charles KOHLHAAS : Je veux juste confirmer complètement ce que vient de dire Marie-Hélène Riamon et presque enfoncer le clou un peu plus. Cela fait quelques années que l'État s'est désengagé du réseau ferré national, que les Régions, les Collectivités locales financent l'infrastructure, alors que c'est une propriété de l'État et que c'est une compétence de l'État, sur déjà les lignes existantes. Il nous apparaît encore plus impossible, improbable que les Régions, avec le budget qu'elles ont, aillent sur les lignes LGV.

Je voudrais juste prendre un exemple pour parler de l'aménagement du territoire. Nous avons ce matin une réunion de la Commission Transports et nous avons longuement parlé avec la Direction Régionale de la SNCF et de RFF de ce que l'on appelle les lignes « malades » ou les lignes « sensibles », une douzaine en France, une quinzaine dit ma collègue Danielle, elle a raison.

L'une des plus « malades » de la Région Rhône-Alpes, c'est le « Y » Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry qui a un nœud, un point de jonction à Saint-André-le Gaz. A Saint-André-le-Gaz, cela fait 15 ans que tout le monde dit qu'un aménagement, un shunt, permettrait d'éviter le cisaillement et résoudrait une très grosse part de la saturation de cette ligne qui concerne des dizaines de milliers de voyageurs chaque jour. Cela fait plus de 10 ans que les travaux ne sont pas faits. Pourquoi ne sont-ils pas faits ? Parce que nous attendons un autre projet qui arrivera peut-être en 2025 ou en 2030, dans 15 ou 20 ans, qui sera les accès français à un autre projet qui s'appelle « La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin » maintenant.

Cela fait 10 ans, et encore pour 20 ans, que l'on repousse 100 millions d'euros de travaux pour améliorer le quotidien de dizaines de milliers de personnes parce qu'il y a un gros projet pour dans 20 ou 30 ans.

Sur le Lyon-Roanne, nous avons exactement la même problématique. Nous avons aujourd'hui des travaux à faire pour améliorer sérieusement le fonctionnement et surtout la fiabilité de cette ligne. Si ce projet POCL continue à être soumis au débat, les travaux sur le Lyon-Roanne ne seront jamais effectués et il faudra attendre la réalisation en 2025, en 2030 ou plus tard, du projet POCL pour que le quotidien des gens qui habitent le Grand Roanne et qui viennent dans le Grand Lyon, ou des gens qui habitent le Grand Lyon et qui vont dans le Grand Roanne soit amélioré et c'est vraiment dommage.

De la même façon, c'est un petit message à mes amis d'Altro, je crois qu'il y a une urgence à faire des liaisons Ouest-Sud, c'est une véritable urgence, ils se battent pour cela depuis des années. Il est hors de question d'attendre 2025 ou 2030 et le projet POCL pour faire une vraie liaison Est-Ouest.

Aujourd'hui, des projets existent, il y a déjà des lignes existantes, certaines qui ont été partiellement rénovées et électrifiées. Il reste quelques 160 kilomètres d'électrification et de rénovation à faire à tel endroit, quelques dizaines de kilomètres à tel autre, et on pourrait le faire pour un coût 10 à 20 fois inférieur au projet de POCL, sur les lignes existantes toutes incluses, je suis un petit peu en désaccord avec ce que vous avez dit tout à l'heure mais vous aviez parlé de 1,5 milliard d'euros, c'est 10 fois moins, on n'est pas loin. Certes, cela ne répondrait pas aux 2 heures de parcours. Cela ne répondrait pas à certains objectifs mais ce n'était pas cela l'objectif. L'objectif c'est l'aménagement du territoire, les liaisons Est-Ouest qui sont inexistantes. Lyon ou l'Ouest de la région Rhône-Alpes jusqu'à l'Atlantique, quels que soient les nœuds de l'Atlantique, Nantes, Bordeaux et d'autres, n'existent plus du tout et ont été abandonnées, pour un coût dix fois moindre. Ils ont été quasiment abandonnés, Lyon-Nantes est une liaison que je connaissais bien. Pour un coût très inférieur, on ne pourrait pas certes gagner dix minutes par-ci ou dix minutes par-là, mais on pourrait permettre d'avoir une vraie liaison. S'il était possible de faire Lyon-Nantes dans un temps de parcours correct sans passer par Paris, je pense que cela satisferait beaucoup de gens sur toute la ligne.

(applaudissements).

Denis MOUNIER : En ce qui concerne la concertation, lorsque vous nous avez présenté le dossier, vous nous avez dit que ce n'était pas encore très précis en termes de tracés, en termes de choix. Par contre, je pense qu'un aspect a été oublié dans ce que vous avez regardé et il serait peut-être bon de définir un peu, dans la concertation qui va suivre, de regarder, d'éviter peut-être de rajouter encore des choses dans ce que l'on peut appeler des « corridors de nuisances ».

Dans les différentes cartes que nous avons vues, il y avait l'arrivée au niveau de Montanay, il y avait même le nom d'un petit village qui s'appelle Léchère. Dans la plaine de Léchère, il y a déjà l'autoroute A6, le futur barreau autoroutier qui va passer, il y a la ligne classique qui va de Roanne à Lyon, il y a une ligne 400 000 volts, il y a un gazoduc. Comme c'est grosso modo la seule zone qui a été protégée pour l'agriculture, il y a plutôt moins d'habitations qu'ailleurs, c'est normal, mais on sent bien que la flèche dont on a parlé tout à l'heure, c'est une flèche qui risque de passer en plein à cet endroit-là. On peut imaginer quand même que la concertation puisse ensuite aller voir, parce que des corridors de nuisances comme celui-là, il doit y en avoir d'autres tout au long du parcours depuis Paris jusqu'à Clermont et en arrivant à Lyon. Ce serait peut-être intéressant d'avoir une concertation un peu plus spécifique avec les communes ou les agglomérations de communes qui sont déjà très impactées par tout un tas d'autres projets, mais de projets existants, pas des projets futurs à des horizons 2025 ou 2030, comme on a pu l'entendre.

Olivier KLEIN : Quelques éléments très courts de réponse de RFF ? Il n'y avait pas véritablement de questions.

En clôture, je ne vais pas me livrer à l'exercice de synthèse, nous ferons la synthèse à la fin du débat. Je voudrais souligner que nous avons eu ce soir une réunion riche et intéressante, de tonalité assez radicalement différente d'un certain nombre d'autres réunions sur d'autres territoires. C'est également à prendre en compte. Cela ne veut pas dire que ce qui se dit ici est moins important ou plus important qu'ailleurs, mais il s'est dit des choses un peu différentes.

Je vous invite à aller sur le site où vous trouverez des synthèses et même, si vous le voulez, des verbatim et les films des réunions précédentes pour savoir ce qui s'est dit.

Je veux vous rappeler également les différentes modalités de participation au débat qui vous sont offertes :

- les autres réunions publiques, les thématiques, celles qui ont lieu en Rhône-Alpes et celles qui ont lieu ailleurs pour les gens qui pourront se déplacer,
- les cahiers d'acteurs, une mention spéciale, pour les personnes morales qui peuvent rédiger sur quatre pages l'exposé de leurs points de vue et de leurs arguments, avec une précision importante : vous avez jusqu'au 10 janvier pour déposer un cahier d'acteurs de manière à ce que nous puissions ensuite le maquetter, l'imprimer et finir de le diffuser avant la fin du débat fin janvier. La dead line pour le dépôt des cahiers d'acteurs est le 10 janvier.

N'hésitez pas non plus à poser ou reposer vos questions par écrit sur le site web pour avoir des réponses écrites. Ce qui a été dit et les réponses de RFF seront sur les verbatim, les réponses écrites personnalisées peuvent permettre parfois d'être un peu plus précis.

Je vous remercie de votre patience, de votre assiduité et de vos interventions. Merci à tous.