



## **4<sup>e</sup> réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL** **JEUDI 13 OCTOBRE 2011 à ROANNE**

*Cette synthèse analytique des débats a été vérifiée à partir de l'enregistrement audio de la réunion. Ce n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org) tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.*

*La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.*

La 4<sup>e</sup> réunion publique du débat, le jeudi 13 octobre, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a duré un peu plus de 3 heures, a suscité une participation exceptionnelle : plus de 1 000 personnes étaient rassemblées à cette occasion à la salle Fontalon de Roanne (Loire).

### **PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE**

**1. L'attente des élus, des forces économiques et des populations du pays Roannais vis-à-vis des effets économiques de la LGV est considérable.**

**2. RFF précise que, dans tous les scénarios de la LGV POCL, Roanne sera desservie mieux, plus vite, plus souvent et avec plus de destinations qu'aujourd'hui.**

Les progrès seraient évidemment beaucoup plus significatifs dans la « variante Roanne ».

**3. Le passage de la LGV POCL par Roanne est soutenu par la très grande majorité des collectivités d'Auvergne, du Centre et de Rhône-Alpes ; beaucoup rejettent le passage par Mâcon et le scénario Est.**

**4. L'arrivée à Roanne de la LGV en gare centre ou dans une gare nouvelle fait débat.**

**5. La rénovation (et en particulier l'électrification) du réseau existant préoccupe beaucoup d'intervenants, qu'elle soit pour quelques uns une alternative ou pour d'autres, plus nombreux, un complément indispensable à la réalisation de la LGV.**

**6. Des craintes, certes minoritaires, sont exprimées sur le risque que ferait courir à la ville l'accès à la grande vitesse : exode des « forces vives », des activités, des étudiants, avenir de « ville-dortoir » et « satellisation » au profit de la métropole lyonnaise.**

**7. Des interrogations sont exprimées sur le traitement du nœud ferroviaire lyonnais, la « consommation » de terres agricoles lors de la construction de la ligne, la mise en œuvre de la clause d'insertion sur les chantiers de la LGV au profit, en particulier, des jeunes sans qualification.**



## Ouverture de la réunion publique

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP)** sur le projet de LGV POCL, **ouvre la réunion** et donne la parole au maire de Roanne pour le mot d'accueil traditionnel.

## Laure Déroche : « Nous sommes prêts à gagner cette bataille du rail ! »

. **Laure Déroche, maire de Roanne** se félicite du nombre très important de participants et évoque « un moment historique » pour Roanne. Pour faire valoir les atouts de Roanne dans ce dossier, dit-elle, on peut invoquer l'aménagement du territoire, le développement économique, l'insertion dans le réseau existant, mais aussi l'engagement de toute une région, de ses forces vives et de ses habitants.

Des cahiers d'acteurs sont diffusés ce soir à l'entrée de la salle : celui de la ville de Roanne et celui des 12 collectivités d'Auvergne et de Rhône-Alpes, porté par l'agglomération de Roanne.

Ils replacent Roanne dans sa fonction de porte ouest de la région Rhône-Alpes, de trait d'union, de carrefour entre les grandes métropoles, Lyon, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand. POCL, dit-elle, sera « un pas de géant dans cette dynamique inter-métropolitaine ».

Ceci explique, dit Laure Déroche, que la variante par Roanne est pour nous une évidence. Ce cahier d'acteur à 12 est la preuve d'une convergence entre nos territoires, longtemps restés à l'écart des grandes infrastructures de communication.

Le débat public, dit-elle, doit révéler ce souci des collectivités de disposer enfin d'un outil moderne de connectivité et d'ouverture. Nous saurons pour cela démontrer que l'aménagement du territoire ne s'oppose pas à la rentabilité.

POCL existera et durera 100 ans et plus. Il nous permettra d'entrer dans une ère nouvelle. L'arrivée du TGV, nous nous y préparons depuis 3 ans. Nous sommes prêts à gagner cette bataille du rail !

A Roanne, conclut-elle, après une certaine incrédulité, c'est maintenant l'espoir. Ce soir, est une étape importante sur ce chemin !

## « Le débat public est fait pour tout le monde ! »

. **Michel Gaillard** présente le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)*).

Il rappelle que le débat est fondé sur le droit des populations à être informées des projets d'infrastructure qui impactent l'environnement et le cadre de vie. Son deuxième principe, dit-il, est le droit à participer, à donner son avis. Ces principes ont été inscrits au code de l'environnement, qui régit le débat public, une procédure très en amont des projets : ce qui a pour conséquence qu'il peut influencer sur les choix futurs du maître d'ouvrage.

. Michel Gaillard indique que la « **première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques** ». Elles sont un moment privilégié de contact avec la Commission et le maître d'ouvrage et pour échanger des arguments. Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le **site Internet** du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Je me réjouis, dit-il, de vous voir si nombreux. Notre message a bien été compris : le débat public est fait pour que tout le monde puisse y participer !

### Desservir le centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL (RFF)**, présente aux participants le projet porté au débat public par Réseau ferré de France (*le diaporama utilisé en support de sa présentation est mis en ligne sur le site du débat public [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)*).

Il rappelle que le projet repose sur **deux "piliers"** :

- **desservir le centre de la France** par la grande vitesse ferroviaire ;
- **répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon** : son trafic très important, de près de 40 millions de voyageurs, devrait encore augmenter jusqu'à atteindre un point critique en 2025. Son exploitation devient de plus en plus difficile, compte tenu de ce trafic, avec des retards de plus en plus importants.

A terme, RFF n'a donc d'autre choix que de doubler la ligne entre Paris et Lyon.

POCL réunit ces deux enjeux en **un seul projet, qui a été inscrit au Grenelle de l'environnement**. Le ministre des transports a fixé à RFF 4 objectifs :

- relier Orléans au réseau à grande vitesse,
- assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du « Grand Centre »,
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

Les 4 scénarios étudiés par RFF sont présentés, avec les deux variantes d'arrivée possible sur Lyon, soit par Roanne soit par Mâcon.

Les **bénéfices attendus, dit Thomas Allary**, répondent aux enjeux du projet, avec en particulier :

- des gains de temps dans tous les scénarios des métropoles régionales vers Paris et Lyon,
- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet,
- et des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier Nantes-Lyon.
- un gain de régularité lié à la désaturation de la ligne Paris-Lyon.



Compte tenu de l'importance du projet, du nombre de zones sensibles dans les 5 Régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, explique le directeur du projet POCL, ne pourra éviter toutes les zones environnementales sensibles.

### Quels bénéfices peut-on attendre de la LGV POCL ?

Une LGV, dit-il, n'apporte pas en soi un gain en termes d'aménagement du territoire pour les régions traversées. C'est avant tout un support pour des politiques de développement territorial. Les potentiels de chaque zone et l'apport que représenterait le passage de la LGV ont été recensés. Le résultat montre que le projet est, globalement, un levier fort pour ces politiques locales.

**Thomas Allary** explique les méthodes de calcul de la valeur **socio-économique** créée par la réalisation du projet. Le résultat est positif dans tous les cas, même s'il est contrasté selon les scénarios.

Le gain de voyageurs permis par le projet est de 5,5 à 6,1 millions de voyageurs par an, selon les scénarios.

Ces "bénéfices" attendus sont à mettre en relation avec le coût du projet, qui est de 12,2 à 14 milliards d'euros.

RFF, comme le prévoit la loi, ne pourra investir dans la réalisation du projet qu'en proportion des recettes futures attendues et donc du nombre de voyageurs nouveaux générés par POCL, les recettes de RFF provenant des péages qui lui sont payés par l'opérateur ferroviaire. Le financement du projet fera donc également appel aux collectivités publiques, donc au contribuable.

Ce seront **les deux seules sources de financement possibles** pour ce projet.

### Quelle desserte de Roanne avec la LGV ?

Comment se ferait la desserte de Roanne avec la LGV ?

Si la variante de passage par Mâcon était retenue plutôt que celle par Roanne, il y aurait tout de même une desserte de cette dernière :

- soit par l'électrification de la ligne Saint-Germain-des-Fossés / Roanne avec un TAGV qui décrocherait de la LGV au sud de Nevers et gagnerait alors Roanne,
- soit par une correspondance à Moulins ou Vichy entre les TAGV à destination de Clermont et les TER.

Si la variante Roanne l'emportait, le TAGV arriverait directement à Roanne, depuis Paris ou Lyon par la ligne à grande vitesse, dans une gare nouvelle ou en gare centre. Le débat public, dit Thomas Allary, permettra d'éclairer ce choix.

La variante Roanne permettrait aussi – si cette option était validée –, la desserte de Saint-Etienne – la ligne Roanne/Saint-Etienne serait alors électrifiée pour permettre le passage du TGV.

Dans la variante par Roanne, les gains de temps sont importants :

- Paris-Roanne en 1h20 à 1h30,
- des dessertes directes pour Roissy en environ 2 heures,
- Roanne-Lille en 2h40 à 2h50,
- Roanne-Lyon Part-Dieu en 30 mn.

Dans la variante Mâcon, il y a aussi, dit Thomas Allary, des gains de temps, « mais bien sûr moins significatifs ».

Dans la variante Roanne, en termes de fréquences, on pourrait envisager 3 allers-retours quotidiens vers Paris, 11 à 12 vers Lyon,

### Les « conditions » de la réalisation de la ligne pour les acteurs économiques

. **Jean-Bernard Devernois**, président de la CCI du Roannais et premier vice-président de l'association consulaire qui regroupe les CCI Auvergne et Rhône-Alpes en faveur du TGV, rappelle que, pour les entreprises qui défendent l'accès de l'Auvergne à la grande vitesse, plusieurs conditions doivent être satisfaites :

- **le projet doit préserver le plus qu'il est possible l'environnement**,
- la liaison depuis Clermont sera **améliorée avec Lyon autant qu'avec Paris** (ce qui n'est possible qu'avec les variantes Sud, en excluant le passage par Mâcon) ;
- toutes les **villes moyennes** à tradition industrielle doivent être reliées à Paris et à Lyon (ce qui exclut le scénario Est) ;
- la région devra être reliée aux **trois plates-formes aéroportuaires** de Roissy, Lyon/Saint-Exupéry et Orly ;
- le projet devra trouver **un équilibre financier** grâce à des **temps de parcours suffisamment compétitifs par rapport à la LN1** et ce, pour attirer le maximum de passagers et développer les liaisons avec le Sud-Est.

. **Cécile Cukierman**, sénatrice de la Loire et conseillère régionale, représentante du conseil régional au sein du Comité de Massif Central, fait 4 remarques :

- le tracé qui passe **par Roanne est le meilleur pour l'est du Massif Central** ;
- POCL répond à un **enjeu d'aménagement du territoire** ; il faut y intégrer une liaison **jusqu'à Saint-Etienne** – donc électrifier le trajet Saint-Etienne / Roanne ;
- en matière **environnementale**, il faudra répondre à l'exigence de réduire par 4 les émissions de gaz à effet de serre et au vœu exprimé par le président Jacques Chirac qu'en 2015 la SNCF n'utilise plus d'énergies fossiles ;
- enfin, étant donné les délais de réalisation du projet, il faudra préalablement prendre en



considération **l'ensemble du réseau** et y apporter les aménagements nécessaires.

. **Jean-Pierre Poyet**, président du conseil de développement du Pays Roannais, rappelle que Roanne s'est développée parce qu'elle était un carrefour. Depuis les années 1960, elle a été contournée par les infrastructures. S'ajoutant à la désindustrialisation à la fin des années 1970, cette situation a été vécue comme un « mépris ».

**Pourquoi envisager aujourd'hui dans 3 scénarios sur 4 une desserte par Mâcon** qui ne répond pas aux enjeux du « Grand Centre » de la France, intéresse moins de voyageurs et impacte l'environnement ?

### « Une vision de réseau »

. **Jean-Marc Miguet**, qui représente le président du conseil régional d'Auvergne, se dit inquiet de la **fragilité du passage par Roanne avec les autres tracés**, à la différence du **tracé Ouest-Sud** qui l'assure.

La gare nouvelle de Roanne justifie celle de l'Allier. La construction de POCL devra aussi se faire à l'unisson de celle de l'Europe, dans le contexte du projet Transline. Le tracé de POCL induira celui du **futur barreau Est-Ouest**, inscrit dans le Grenelle. **Le passage par Roanne s'impose donc, dans une vision de réseau.**

. **Pascal Vernisse**, maire de Dompierre-sur-Besbre, conseiller général de l'Allier, indique que les élus de l'Allier ne souhaitent pas prendre position pour le moment sur un tracé. « L'essentiel est d'avoir la LGV ». En revanche, ils se prononcent **pour une variante par Roanne.**

L'Allier souhaite que **chacune des villes-gares** puisse bénéficier d'allers-retours dans la demi-journée avec Paris, voire Lyon. La **rénovation de la ligne existante** Paris-Clermont est également une nécessité. Enfin, quel sera l'avenir des schémas de desserte des trains **Téoz** ? Quels sont les **enjeux d'une gare nouvelle** entre Moulins, Vichy et Varennes-sur-Allier, dans le scénario Ouest-Sud ? **Elle devra rassembler les trois bassins** de vie.

### Une gare à Orly ?

. **Thomas Allary** évoque la possibilité d'une **gare nouvelle à Orly**. POCL croise, en effet, l'interconnexion ferroviaire Sud (qui a fait l'objet récemment d'un débat public) dans la zone d'Orly. L'objectif est de multiplier le nombre de destinations accessibles pour un maximum de territoires grâce à une correspondance. Le potentiel de la gare est estimé à **500 000 voyageurs par an**. C'est important, mais beaucoup moins que les autres gares franciliennes (4 millions à Roissy, 2,5 millions à Marne-la-Vallée, 2,2 pour Orly dans le projet d'interconnexion Sud – qui a déjà une orientation Est/ouest). La gare se ferait en souterrain et en troisième sous-sol (elle vient après le métro du Grand Paris et l'interconnexion ferroviaire à grande vitesse Sud), soit **un surcoût de 600 millions à 1 milliard d'euros.**



Concernant la réduction des **gaz à effet de serre**, l'évaluation carbone du projet conclut à un gain de **7 à 14 millions de tonnes** d'équivalent CO<sub>2</sub> pour POCL. L'émission de gaz à effet de serre liée à la construction du projet sera compensée, dans le cas le plus défavorable, en 21 ans d'exploitation de la ligne nouvelle, ce qui correspond aux objectifs du Grenelle.

Concernant la prise en considération **du réseau actuel**, Thomas Allary rappelle **que** POCL n'est pas seulement un projet à grande vitesse. Le réseau existant fera aussi l'objet de travaux.

De manière plus générale, RFF a pour mission de remettre à niveau le réseau existant et investit davantage chaque année pour celui-ci que pour le réseau à grande vitesse.

**Pourquoi une variante Mâcon ?** RFF a étudié l'ensemble du champ des possibles pour préparer le débat public. Toutes ces données sont présentées au débat. Enfin, il précise que toutes les circulations assurées actuellement par les **Téoz** se feront par TAGV.

### « Dans le débat public, toutes les opinions peuvent se faire entendre »

. **M. Goujet** interpelle la salle : « **A quoi bon un débat alors que les décisions ne nous appartiennent pas ?** Peut-on appeler débat une réunion appelée par la propagande des pouvoirs publics locaux ? ». Il propose alors aux personnes opposées à tout projet de TAGV de le retrouver à l'entrée de la salle.

. Face aux manifestations hostiles de la salle après cette intervention, **Michel Gaillard** précise que, dans le débat public, toutes les opinions doivent pouvoir être entendues.

. **Jean-Pierre Gabelle**, adjoint au maire d'Orléans, conseiller général du Loiret, revient sur les deux « piliers » de POCL. Il estime que dans la présentation des autres scénarios, deux d'entre eux, **l'Est et le Médian, s'écartent de l'esprit de la Loi Grenelle** :

- 1) Ils ne bénéficient pas d'une infrastructure linéaire préexistante suffisamment importante pour minimiser leur impact environnemental sur la « biodiversité ordinaire ».
- 2) Les études de raccordement qui seraient nécessaires pour desservir Orléans et Bourges seraient autant d'obstacles à la continuité écologique dans les milieux naturels.
- 3) Ils n'intègrent que très peu les préoccupations d'aménagement du territoire : ils arrivent à Orléans, mais n'y passent pas. **Les villes de l'ouest et du sud de la région Centre seraient, une fois encore, mises à l'écart du réseau à grande vitesse.** « Gagner 10 mn sur un trajet Paris-Lyon au détriment de l'aménagement du territoire n'est pas un argument recevable », dit-il.

. **Dominique Roche**, délégué de la communauté de communes du Pays d'Astrée, membre des Pays du Forez, défend la variante Roanne avec **une poursuite de la liaison**



vers Saint-Etienne.

### « Il faut un scénario alternatif, la modernisation de l'existant »

. **Bruno Barriquand**, élu d'Europe-Ecologie-Les Verts (EELV) du Grand Roanne, revient sur l'opportunité du projet, qui ne correspond pas, selon lui, aux besoins du territoire. EELV demande **l'achèvement de l'électrification de la ligne Lyon-Nantes**.

Car, dit-il, POCL ne répond pas aux enjeux énergétiques d'aujourd'hui : réduction de la consommation, sortie du nucléaire, lutte contre le dérèglement climatique, anticipation de la raréfaction des ressources fossiles. Le TAGV ne bénéficie pas, par ailleurs aux petites agglomérations. Le prix du billet en TAGV est élevé. Cela reviendra à créer un réseau à deux vitesses. Une LGV, enfin, a l'impact d'une autoroute. EELV demande l'étude d'un scénario alternatif.

. **Jean-Claude Ducarre**, maire de Melay et président de la communauté de communes du canton de Marcigny, membre du bureau du syndicat mixte du pays du Bourbonnais-Charolais, voudrait :

1) en tant que maire, rappeler que Melay figure parmi les deux communes de Saône-et-Loire concernées par le projet, ce qui suscite des préoccupations concernant l'environnement et le foncier ; néanmoins, l'opportunité de développement que représente la LGV et l'attachement de la commune au territoire du Roannais le conduiront très vraisemblablement à **une position favorable au projet** ;

2) souligner l'attachement de la communauté de communes au Pays Roannais et **l'opportunité de développement que représente le projet** ;

3) exprimer le **soutien** au projet **du bureau du syndicat mixte du pays du Charolais-Bourbonnais** et appeler le conseil général de Saône-et-Loire à relayer cette position en faveur des territoires de l'Ouest et du Sud-Ouest du département.

### « Toutes les liaisons utiles, intéressantes, passent par Roanne »

. **Bernard Bonne**, président du conseil général de la Loire, insiste sur l'intérêt d'un projet qui permet de doubler Paris-Lyon, relier la Loire au réseau européen et à la façade atlantique. Il estime que **toutes les liaisons utiles, intéressantes, passent par Roanne**. Ce sera encore plus vrai avec la desserte de **Saint-Etienne**. Les études montrent que la **ligne médiane** est la **plus utile, la plus pratique, la moins coûteuse et la plus « raisonnable »**. La Loire participera à son financement.

. **Thomas Allary** confirme qu'aucune option de passage n'impacte **les Plaines du Forez**. La **réutilisation du réseau existant** a été étudiée (ces études ont été mises à la disposition du public par la Commission sur le site web du débat). Elle représente un coût d'au moins **7 milliards d'euros de travaux, sans atteindre aucun des objectifs fixés au projet POCL** par l'Etat.



Le **prix du billet** est lié à l'amélioration du service rendu (confort, gain de temps, etc.) qui a un coût pour l'exploitant. Les études intègrent donc une hypothèse d'augmentation du prix du billet d'environ **13 centimes d'euros la minute gagnée**. **Pour un trajet Paris-Clermont en TGV**, cela représente **une augmentation de 9 euros en moyenne**.

. **Sylvain Caillot**, chargé d'études à RFF, revient sur la question des **emprises du TAGV**. Elles sont en **moyenne de 100 m de large, soit 10 hectares au km**. RFF sera **très attentif**, au moment des études de détail, pour le limiter au maximum et trouver les meilleures solutions dans le cadre de la concertation d'après débat public.

Plusieurs participants depuis le début du débat ont suggéré **la réutilisation des couloirs des infrastructures** existantes. De fait, **chaque infrastructure a ses contraintes propres**. Le TAGV a des courbures plus larges et des pentes plus faibles qu'une infrastructure routière. C'est très délicat si les infrastructures n'ont pas été pensées ensembles, avec d'autres inconvénients, qu'il faudra bien étudier.

Concernant **les gains de temps pour les villes de l'ouest**, il n'y a pas de très fortes différences entre les scénarios.

. **Michel Gaillard**, précise que ces **études complémentaires sont également disponibles sur le site** de la commission particulière.

### « Pour Roanne, la LGV s'inscrit dans une stratégie d'aménagement globale »

. **Roland Devis**, premier vice-président de Grand Roanne Agglomération et maire de Riorges, indique que le **schéma d'aménagement de l'agglomération du Grand Roanne a anticipé l'arrivée de la LGV**. Il s'accompagne d'une stratégie économique calibrée, avec une offre immobilière et foncière lisible dans l'ère métropolitaine lyonnaise, une stratégie résidentielle ambitieuse. Enfin, le secteur de la gare nouvelle a été identifié comme une zone d'enjeu majeur, avec une articulation entre les réseaux et modes de transport.

. **Yves Nicolin**, député de la 5<sup>e</sup> circonscription de la Loire, évoque une alliance **très forte de la Loire avec Clermont-Ferrand et toutes les villes qui se situent sur ce parcours**. Les études de RFF montrent bien que le gain attendu de voyageurs, la rentabilité du projet, les résultats en termes d'aménagement des territoires, sont les plus performants dans le **tracé Médian par Roanne**. Enfin, dit-il, pour nous, le réseau TAGV est complémentaire du réseau classique.

. **Lionel Rodriguez**, président de la Conférence économique et sociale de Grand Roanne Agglomération, voudrait que la **dimension humaine** de ce projet pour le territoire roannais soit prise en compte.



. **Henri Leydier**, de Fourneaux, retraité, a pu constater quand il était cadre au sein du groupe PSA comme il était difficile de circuler dans cette région. Le TAGV permettra de la désenclaver, à la condition de passer par Roanne et Clermont.

. **Benjamin Rassart**, représentant de l'UNSA cheminots de Lyon, évoque tous les **bénéfices du projet pour l'emploi, les entreprises, la SNCF**. Il rappelle que la Loire, berceau du chemin de fer, « a donné ses lettres de noblesse au rail ».

. **Antoine Francioso**, industriel et vice-président de la CCI de Roanne, demande que le **cahier des charges initial de POCL soit exécuté « à la lettre »** : « créer une nouvelle ligne grande vitesse entre Paris et Lyon, passer près d'Orléans, relier Paris et Clermont en moins de deux heures et favoriser l'aménagement du territoire des régions non desservies actuellement. »

. **Thomas Allary** précise que les gains de temps entre Paris et Lyon (10 mn) susceptibles de générer des reports modaux de l'aérien vers le fer sur le trajet Paris-Marseille concernent les scénarios Médian et Est.

**Dans les deux variantes Mâcon et Roanne, quels que soient les scénarios, le temps de parcours est le même entre Paris et Lyon - et donc entre Paris et Marseille.**

### « La LGV peut constituer un levier pour l'enseignement supérieur »

. **Johan Tamain**, vice-président de Grand Roanne Agglomération, en charge de l'enseignement supérieur, fait valoir que l'agglomération a adopté un schéma local de l'enseignement supérieur en liaison avec la région Rhône-Alpes (le site d'enseignement roannais accueille Lyon I et l'université Jean Monnet de Saint-Etienne).

Des enseignants du site roannais éprouvent des difficultés à être représentés dans les instances décisionnelles universitaires. **La LGV peut constituer un levier de développement pour l'enseignement supérieur roannais.**

Si la liaison avec Lyon est importante, l'option stéphanoise l'est également (plus de 1 000 étudiants de l'université Jean Monnet font leurs études à Roanne).

. **Florent Sainte Fare Garnot**, maire de Nevers, réaffirme qu'un espace d'accord est possible sur les tracés Médian ou Ouest par Roanne. « Ces solutions donnent toutes les chances à ce projet. »

### Un risque que la LGV ne transforme Roanne en banlieue-dortoir de Lyon ?

. **Cyrielle Grosjean**, étudiante dans une école d'ingénieurs de Lyon, s'interroge sur le risque que **cette ligne n'engendre pas un développement du Roannais, mais au contraire favorise un « effet métropole »**. Roanne ne risque-t-elle pas de devenir un lieu de passage (comme Le Creusot sur la ligne actuelle Paris-Lyon), voire une « banlieue-dortoir » de Lyon, si elle se trouve à 30 minutes du quartier de la Part-Dieu ?



. **Michel Gaillard** précise que deux réunions thématiques seront consacrées au lien entre grande vitesse et aménagement du territoire.

. **Thomas Allary** rappelle que la grande vitesse offre un "levier" aux territoires qu'elle irrigue. Il revient aux acteurs locaux d'en faire un outil de développement territorial.

. **Jean-Bernard Devernois** confirme que c'est aux élus politiques et économiques de faire en sorte que leur territoire soit attractif et que la LGV ne constitue pas un moyen de le « vider » de ses forces vives. « N'ayez pas d'inquiétude, ajoute-t-il, nous nous y attacherons. »

**Il précise, par ailleurs que pour la variante Roanne, la solution la plus efficace lui semble être la création d'une gare nouvelle**, car « les voies ne représentent pas un tout, la fréquence et la qualité des dessertes sont importantes. Si les dessertes doivent être tributaires d'un gros ralentissement pour entrer et sortir de Roanne, elles ne seront pas du tout équivalentes. »

. **Silvère Say**, La voix des Roannais, association créée en vue d'élaborer un projet de territoire pour le Roannais, pense que **la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon ne doit pas être « une nouvelle Arlésienne »**. Le but de l'association est de redonner de l'espoir et un avenir à Roanne. La LGV pourra y contribuer.

. **Véronique Madelrieux** souhaite exprimer le complet soutien du MEDEF Loire-Nord à la solution par Roanne. Pour se développer, embaucher, dit-elle, Roanne a besoin de la LGV. Le tracé de la LGV aux abords de Roanne permettra aussi un report de la route vers le rail, avec des déplacements plus économes en énergie et plus sûrs pour des trajets qui aujourd'hui sont largement réalisés en automobile.

. **Marie-Françoise Sévrain**, membre de la Commission particulière du débat public, relaie deux questions écrites :

- **Si la LGV longe un fleuve**, quelle est la **distance** à respecter entre les deux lorsque le fleuve connaît des **périodes de crues** (comme dans les zones d'Iguerande et Pouilly-sous-Charlieu) ?

- La loi prévoit des mesures de suppression, de réduction ou de compensation en cas de dommages causés à l'environnement : quelles sont les **mesures de compensation** prévues ? Ont-elles été intégrées **dans le coût total** des travaux ?

### Résoudre la problématique du nœud ferroviaire lyonnais ?

. **Marie-Hélène Riamon**, première adjointe en charge du développement durable auprès du maire de Roanne, conseillère régionale Rhône-Alpes, référente pour le projet POCL, rappelle que Rhône-Alpes soutient le doublement de la LN1 et l'arrivée de la LGV par



l'Ouest, pour relier l'ouest et l'est de la région.

Avec une condition importante : que la LGV trouve aussi « **un aboutissement le plus commode possible au sein de ce que l'on appelle le nœud ferroviaire lyonnais** ».

Il faut, par ailleurs, dit-elle, que le débat et, par la suite, les choix de fuseau soient éclairés par des **études complémentaires pour définir des schémas de desserte crédibles**, en précisant les conditions d'électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne.

Enfin, pourquoi ne pas aller largement **au-delà de la réglementation en matière d'intégration environnementale des activités**, que ce soit au niveau du chantier, des véhicules roulants, puis de l'exploitation des gares, des dessertes ?

. **Jacques Rollin**, originaire de Valsonne, « français moyen », voudrait « que les grands élus, aient une vision nationale ». Il demande au maire de Nevers de militer pour rétablir des relations transversales qui servent le Nivernais et le Bourbonnais.

Par ailleurs, s'il faut une gare nouvelle à Roanne, dit-il, il faudra la connecter à la gare ville, et poursuivre ensuite l'électrification jusqu'à Saint-Etienne, sans écarter la possibilité de la prolonger un jour en ligne à grande vitesse sur Valence TAGV.

Le tracé Ouest prévoit un crochet d'entrée directe sur la gare de Bourges. Le tracé Ouest-Sud lui semble être le meilleur.

### RFF : le nœud ferroviaire lyonnais est un autre projet que POCL, qu'il faut traiter en parallèle

. **Thomas Allary** confirme les problèmes posés à l'ensemble des voies ferrées lyonnaises pour les circulations voyageurs comme pour les circulations fret, en termes d'exploitation et d'infrastructures. C'est en fait un autre projet que POCL. Il doit être traité et il l'est en parallèle pour permettre la bonne insertion de POCL dans le réseau lyonnais.

Concernant Saint-Etienne, c'est à ce stade une option ; c'est à la fin du débat qu'on verra dans quel cadre on doit maintenir ou non cette option et, éventuellement, approfondir les études.

J'ai aussi entendu votre ambition d'aller au-delà de la réglementation. Cela a un coût. Quand nous aurons les 12 à 14 milliards d'euros nécessaires, je vous promets que nous pourrions effectivement évoquer cette question.

M. Rollin : le grand schéma que vous envisagez relève plutôt de la politique nationale des transports, et c'est donc le Ministre qui sera plutôt sollicité.

. **Sylvain Caillot** : Concernant les mesures compensatoires : aujourd'hui, on en est à un stade très amont où l'on raisonne sur les grands principes.

Quand on a donc imaginé les deux options de passage pour les variantes par Mâcon ou par Roanne, on a évité la Sologne Bourbonnaise. Dans un cas, on passe au Nord, dans l'autre on passe à l'Ouest et au Sud. La Vallée de la Loire est un grand enjeu. Le principe est de ne pas prendre les vallées sensibles dans leur longueur, on essaie de les traverser pour limiter l'impact.



Nous sommes très attentifs, à ce stade des études, à concevoir des options de passage qui limitent les interférences avec les zones d'inondation. Il y a aussi l'interférence avec l'agglomération de Roanne, le tissu urbain qu'il faut éviter et, à l'arrivée sur Lyon, les zones les plus sensibles de vignoble du Beaujolais.

. **Un intervenant** : Toutes ces mesures compensatoires sont-elles incluses dans le coût ? Quelles sont les précautions prises concernant l'éloignement de la ligne par rapport au fleuve et plus généralement les mesures de protection contre les inondations ?

. **Sylvain Caillot** : Le niveau actuel d'études ne permet pas d'identifier les mesures compensatoires. Par contre, nous avons intégré dans nos coûts des ratios standard issus des retours d'expérience sur des projets similaires qui, eux, intégraient déjà les mesures compensatoires dont la nécessité avait été constatée.

Pour ce qui est des fleuves, comme je l'ai dit, à l'échelle à laquelle nous raisonnons aujourd'hui, le principe de transversalité est la seule doctrine qu'on puisse appliquer pour limiter le risque d'impact sur les enjeux d'inondation.

### « Nous serons vigilants sur l'usage du foncier agricole »

. **Bertrand Lapalus**, secrétaire général de la FDSEA Loire, éleveur de Charolais, qui se déclare favorable au projet, estime que toutes les décisions se prennent à Paris ou Bruxelles, surtout pour l'agriculture, et que « nous faisons partie d'une des rares professions à dépendre d'une politique européenne ». Lorsqu'il s'agit d'aller défendre notre système d'élevage extensif à Paris, nous sommes très peu nombreux, du fait que nous avons des moyens de transport beaucoup trop longs et beaucoup trop difficiles. Or, les céréaliers de la plaine de la Beauce, beaucoup plus proches, sont très présents. Ce sont des collègues agriculteurs, mais nous n'avons pas les mêmes atouts à défendre, et c'est pourquoi il est important de se rapprocher de Paris.

Nous serons très vigilants, dit-il, et nous poserons des conditions. La première d'entre elles est valable à Roanne mais aussi ailleurs, c'est d'utiliser au maximum les gares centres, tout simplement dans l'optique de protéger le foncier agricole. Ce foncier agricole est la terre qui va nourrir nos enfants plus tard, il faut la préserver et la consommer au minimum.

Une gare nouvelle anéantirait notre petite plaine roannaise. Je sais ce qu'il en est au Creusot, j'y passe fréquemment.

. **Michel Gaillard** : nous organisons une 27<sup>e</sup> réunion, qui n'était pas prévue, à Gien, précisément pour mettre l'accent sur cette question des terres agricoles et de l'emploi du sol.

. **Bertrand Salvat**, secrétaire général de l'association Altro demande à Thomas Allary d'afficher « la carte du barreau Est-Ouest ». Il y a, dit-il, des effets induits non comptés



dans les tableaux que vous avez vu affichés, et ceux-ci ne peuvent pas être neutres.

Le scénario Ouest-Sud, ajoute-t-il, permet de meilleures liaisons avec Clermont-Ferrand. Clermont-Lyon, c'est essentiel mais il y a aussi Clermont – Saint-Etienne. Grâce au tracé Ouest-Sud, nous avons là "une possibilité de RER" et par conséquent nous militons pour ce tracé.

### « Nous aurons des compromis à faire »

. **Jean Auroux**, ancien ministre, ancien député et maire de Roanne : « Je demande au responsable de la Commission du débat public de noter l'affluence, la motivation et le consensus de cette réunion de Roanne, qui restera je pense dans vos mémoires. »

Ce que nous voulons, ajoute-t-il, ce n'est pas simplement faire un couloir où l'on va vite, mais associer le maximum de territoires, de villes, d'espaces de développement durable, si l'on veut simplement arriver à faire un montage financier crédible.

Je souhaite, dit-il, que cette volonté, ce consensus résistent quand on entrera dans « l'épicerie fine » des tracés, implantations et gestion des gares. Nous devons savoir que nous aurons des compromis à faire à un moment donné. Je souhaite vraiment que vous puissiez faire passer le message de cette volonté de ce territoire, de la Loire, « dont je dis qu'elle a été mieux aimée des rois que des Républiques ».

. **Thomas Allary**. A ce stade, l'État n'a pas défini ce qu'était ce barreau évoqué par M. Salvat. Il y a des fonctionnalités Est-Ouest à améliorer, mais l'État n'a pas dit lesquelles et par quels moyens il entendait améliorer ces fonctionnalités.

Dans nos études de POCL, nous avons pris en compte les effets induits des projets qui se réalisent avant POCL, en particulier toute la première liste du Grenelle de l'environnement. *A contrario*, nous ne pouvions intégrer les effets du barreau Est-Ouest dans les études de POCL : ses fonctionnalités ne sont pas définies et, en tout état de cause, il serait postérieur à POCL.

Sur les temps de parcours et sur les fréquences, nous sommes effectivement dans des hypothèses à ce stade des études. Les temps de parcours sont approximatifs, dans le sens où on les arrondit à 5 minutes, puisque nous n'avons pas de tracé précis. En termes de fréquence, ce n'est pas RFF qui proposera ces futures dessertes, mais la SNCF et éventuellement d'autres opérateurs.

. **Bernard Jayol**, président du SYEPAR, conseiller général de la Loire, dit que ce syndicat mixte a la charge du SCOT du Roannais. « Permettez-moi de dire une nouvelle fois que seul le passage par Roanne me semble correspondre pleinement à la commande qui vous a été passée, et pouvoir assurer la desserte du centre de la France. »

Dans un peu plus d'un an, Roanne sera rattaché enfin à l'agglomération lyonnaise par l'autoroute, malgré tout, elle sera encore relativement éloignée.

Le passage du TAGV à Roanne, dit-il, va permettre d'asseoir durablement cette ville centre qu'est Roanne sur un territoire, sur lequel elle rayonne pour la moitié nord de la



Loire, mais aussi avec une influence sur le Rhône, le sud de la Saône-et-Loire, voire le sud de l'Allier.

### Quels emplois pour les jeunes sur les chantiers de la ligne, dans le cadre de la clause d'insertion ?

. **Michel François**, conseiller en insertion, Mission locale du Roannais : j'aimerais qu'on m'explique précisément comment la clause d'insertion va pouvoir se traduire concrètement en emplois pour les jeunes, en particulier pour les jeunes non qualifiés, au niveau des chantiers d'aménagement, des voies et des gares ?

Nous avons l'expérience du chantier de l'A89 pour lequel nous avons nourri de grands espoirs, et pour lequel nous avons mobilisé un nombre important de jeunes vers les métiers du BTP, les métiers de l'aménagement du territoire, qui n'a pas été à la hauteur de nos espérances.

. **Michel Caniaux, Altro** : notre volonté est de soutenir le scénario Ouest-Sud, dont les 14 milliards d'euros peuvent faire peur, mais qui correspondent à des fonctionnalités supplémentaires, et notamment l'amorce de ce barreau Est-Ouest vers l'Atlantique, vers Bordeaux et vers Lyon.

Comme on parle de rentabilité, RFF a besoin d'avoir un nombre supérieur de trains ; c'est la raison pour laquelle il faut « remplumer » sa partie terminale afin de pouvoir lancer ce barreau Ouest-Est, et effectivement envisager un Bordeaux-Lyon, un Nantes-Lyon.

La solidarité avec l'Auvergne, pour l'instant, passe bien par le soutien du scénario Ouest-Sud.

### « Le risque est fort de voir les grands centres absorber ceux de taille inférieure »

. **Serge Alibert**, Europe Ecologie les Verts : dans le contexte de ce « consensus écrasant », je souhaite attirer l'attention sur ce que porte l'écologie politique, à savoir une vision systémique, qui va au-delà de ce que les politiques classiques peuvent porter. Le risque est fort de voir les grands centres absorber ceux de taille inférieure. Je souhaite que l'on réfléchisse à ce qui va se passer dans quelques années, lorsque nous constaterons que le foncier urbain roannais sera inaccessible aux Roannais et que nos entreprises préféreront s'éloigner de Roanne,

. **Gérard Halaunbrenner**, chargé de mission à l'Association TGV Grand Centre Auvergne : notre association va lancer une enquête auprès de ses membres en vue d'une analyse multicritères qui permettra d'avancer sur un consensus, voire même de l'atteindre, dont nous rendrons compte le moment venu.

**Thomas Allary** : La clause d'insertion est une clause légale, mais ce n'est pas au stade



des études que l'on définit la façon dont elle sera appliquée. En revanche, c'est une chose à laquelle RFF tient énormément : des dispositifs d'application assez fins ont été mis en place en particulier sur la LGV Rhin-Rhône. Les objectifs en termes de nombre d'emplois concernés qui avaient été fixés ont non seulement été atteints mais dépassés.

### Conclusion de la réunion publique

. **Michel Gaillard** : les réunions d'ouverture ont attiré 400 personnes à Clermont et à Orléans. A Roanne, près de trois fois plus !

Le site Internet est ouvert depuis le 3 octobre, il y a une dizaine de jours. Nous en sommes déjà à 15 000 consultations, 100 000 pages lues, 92 questions posées, 127 avis et 36 contributions déposés. En outre, 9 cahiers d'acteurs ont déjà été remis à la CPDP. C'est un débat public qui va faire date !