

19^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **Mardi 13 DECEMBRE 2011, à Lyon (Rhône)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat 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 19^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, l'audition « *LGV POCL : et le fret ?* », a réuni 65 personnes à l'Ecole normale supérieure de Lyon, le mardi 13 décembre et a duré 2 heures.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE L'AUDITION PUBLIQUE

- 1. Les enjeux de l'audition publique sont définis : POCL est un « projet voyageurs »,** mais il est apparu nécessaire d'apporter, au maître d'ouvrage et au public, **un éclairage sur les perspectives, même indirectes, qu'il pourrait ouvrir au fret ferroviaire.**
- 2. Ces perspectives sont de deux natures :**
 - . faire circuler sur la LGV (et éventuellement en TGV) du « fret express » à haute valeur ajoutée,
 - . augmenter les possibilités de trafic fret en utilisant des capacités libérées par le transfert sur la LGV de trafics voyageurs existants.
- 3. Pour la plupart des spécialistes du fret ferroviaire, le trajet qui aurait le plus de potentialités pour le transport de marchandises dans le territoire de POCL serait Paris-Orléans.**
- 4. Plusieurs intervenants, notamment des élus, semblent estimer que POCL pourrait avoir une vocation mixte (voyageurs/fret),** même si RFF semble assez réservé sur cette éventualité et rappelle que « POCL est un projet voyageurs ».
- 5. Les professionnels et spécialistes du transport de marchandises invités par la CPDP interpellent RFF sur la qualité, le nombre, la robustesse ... et le coût des sillons qui seraient libérés pour le fret.** Ils craignent que les sillons libérés ne soient « accaparés » par les collectivités pour les TER. RFF indique qu'il est « impossible » pour l'instant de parler de coûts, mais qu'il serait possible de donner une estimation des sillons libérables, sans préjuger de leur affectation au fret ou à d'autres fonctions : il cite à cet égard les chiffres de 45 sillons quotidiens sur Paris-Orléans et 15 sur Paris-Clermont-Ferrand.

. **Claude Leroi, membre de la Commission particulière du débat public**, qui anime la réunion, explique que cette audition publique concerne « un domaine limité et connexe », le transport ferroviaire de marchandises. Le projet POCL, dit-il, est certes « voué au transport de voyageurs », mais il a semblé nécessaire à la CPDP, avec l'aide de spécialistes, d'informer le maître d'ouvrage et le public sur la question de savoir comment le projet pourrait avoir un effet sur la problématique du fret ferroviaire dans les territoires concernés. Et ce, d'autant que la question est assez souvent évoquée en réunion publique, depuis l'ouverture du débat. Puis, il donne la parole au représentant du maire de Lyon, pour le traditionnel mot d'accueil.

. **Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon**, explique que le lien entre le fret et POCL n'est « pas évident », mais que le fret est une des composantes de la problématique de saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Il ajoute que « tout doit se faire dans une bonne coordination, sans nuire aux intérêts des uns et des autres ».

. **Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP**, rappelle ce qu'est le débat public et explique que l'objectif de la Commission particulière est d'informer le public, de recueillir son avis, ses propositions pour éclairer le maître d'ouvrage. Tout, dit-elle, peut être discuté dans le cadre du débat public et d'abord l'opportunité du projet, ses caractéristiques et celle des services offerts (la desserte, le trafic, les fréquences).

Le débat, dit-elle, sera clos fin janvier 2012. Fin mars au plus tard, le compte-rendu et le bilan du débat public seront publiés par la Commission nationale du débat public, puis RFF aura trois mois pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

Desservir à grande vitesse le centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL de RFF**, explique que le projet, inscrit dans le Grenelle de l'environnement de 2009, repose sur deux piliers découlant des quatre objectifs fixés par L'Etat :

1. desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :

- . relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- . assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
- . améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « Grand Centre » ;

2. répondre à la saturation de la LGV Paris-Lyon :

- . constituer un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

L'idée de POCL, dit-il, est de « réunir ces deux piliers en un seul projet, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts ». RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq régions concernées et quatre scénarios, issus de ces études, ont été élaborés : Ouest Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée possible sur Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la ligne existante entre Mâcon et Lyon.

Thomas Allary explique que le principe du projet est de réaliser une LGV qui passerait au milieu des 13 villes concernées et d'« utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes ».

Il explique que la LGV POCL ne peut pas desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. Le principe est donc d'avoir une LGV qui passe au milieu de ces 13 villes et d'utiliser

aussi le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet » explique-t-il.

Dans le scénario Ouest-Sud, par exemple, le TGV circulerait à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy et irait jusqu'à Clermont-Ferrand par le réseau existant. Sur l'axe Clermont-Lyon, le TGV utiliserait le réseau existant jusqu'à Roanne et la grande vitesse jusqu'à Lyon, en 1h20 maximum.

Même si, dit Thomas Allary, POCL n'est pas un projet fret, mais destiné aux voyageurs, des liens pourraient être imaginés entre les deux activités. Sur la section Paris-Orléans par exemple, POCL pourrait avoir une incidence sur les futurs réseaux fret ou sur le réseau fret autoroutier.

Un des effets collatéraux du projet POCL, dit Thomas Allary, est que les TGV qui seraient mis en service, par exemple sur le trajet Paris-Orléans ou encore Paris-Châteauroux, remplaceraient des trains qui circulent aujourd'hui et dont le trafic serait reporté sur la LGV. Ils laisseraient donc leur place sur le réseau existant, ce qui libérerait des capacités susceptibles d'être utilisées au profit du transport régional mais aussi du fret.

« Rhône-Alpes est au carrefour des axes fret nord-sud et est-ouest »

. La CPDP donne la parole au premier des spécialistes qu'elle a invités.

. **Philippe Ledenic, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Rhône-Alpes)**, rappelle qu'il existe trois grands axes de fret dans le réseau européen : l'axe nord-sud qui passe par Bettembourg et par Perpignan, un autre axe plus à l'est, qui part de l'Europe du nord, traverse la Suisse et rejoint l'Italie, et enfin un troisième axe, transversal est-ouest, qui part d'Espagne et a vocation à traverser les Alpes, via la ligne Lyon-Turin.

Rhône-Alpes, dit-il, se trouve au carrefour de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest, ce qui explique que la loi Grenelle a prévu des projets – actuellement en cours d'instruction –, qui visent à structurer ce carrefour et à le doter de nouvelles infrastructures de transport pour le fret.

L'enjeu du fret dans le réseau ferroviaire lyonnais est donc important. Le DREAL Rhône-Alpes cite à cet égard deux projets : le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) nord et le CFAL sud, dont l'objet est de permettre le contournement ferroviaire d'un trafic susceptible d'arriver à l'est de Lyon et de descendre vers le sud. Les travaux préparatoires du tunnel de base de la ligne Lyon-Turin sont en cours dans un cadre international, mais le chantier est complexe, car binational. La ligne Lyon-Turin nécessite de relier l'agglomération de Lyon à ce tunnel de base, via un ensemble d'infrastructures. L'enquête publique sur ces accès est programmée pour janvier. Enfin, concernant l'autoroute ferroviaire alpine, le dossier est lancé depuis novembre 2003.

« Des infrastructures susceptibles d'accueillir des trains très longs et très lourds, qui pourraient s'insérer dans le trafic voyageurs »

. **Philippe Essig, président d'honneur de la SNCF, membre du Cercle pour l'optimodalité en Europe**, explique que « le débat sur le fret à grande vitesse est un très vieux débat ». Il revient rapidement sur l'historique du fret ferroviaire et sur l'évolution des techniques à attendre dans la décennie qui arrive. Il explique que l'« on ne peut plus continuer à exploiter les chemins de fer avec des techniques du 19^e siècle ». Il estime que « d'ici 10 à 20 ans », les choses pourraient changer, en citant en particulier les études « Maxi Perfo » auxquelles RFF

est associé, visant à accueillir sur des infrastructures « des trains très longs et très lourds » « qui pourraient s'insérer dans le trafic voyageurs » à des vitesses « équivalentes à celles des TER ». Le but est de « mieux tirer » des « trains très lourds » et de les « faire s'insérer correctement dans des exploitations conçues pour la circulation des trains de voyageurs ». Sur l'axe Paris-Le Havre, par exemple, un « démonstrateur » est proposé pour être mis en service d'ici environ à 2015."

L'exemple de l'autoroute ferroviaire alpine, dit-il, prouve que la technique fonctionne bien. En 2003, quand on a commencé à parler d'autoroute ferroviaire, sur l'axe nord-sud, on imaginait 30 allers retours quotidiens, ce qui équivaudrait, avec des trains de 1 500 mètres, à un trafic annuel de l'ordre de 12 à 15 milliards de tonnes / kilomètres, c'est-à-dire presque la moitié du fret d'aujourd'hui. Où s'inscrit le POCL dans cette réflexion ? « Il peut servir », dit Philippe Essig. Comment ? « Il n'en sait rien. » « Il y a beaucoup de matière grise à mettre sur le rapport entre le fret et le projet POCL et, pour sa part, le Cercle pour l'optimodalité en Europe est décidé à apporter sa pierre à la construction de l'édifice », conclut-il.

« POCL nous intéresse, s'il permettait de dégager des sillons au profit du réseau fret express »

. **Salvatore Alaimo, vice-président d'Euro Carex et président de Lyon Carex**, rappelle que Carex signifie « cargo rail express » : c'est « un concept nouveau de transport express de marchandises ». Il s'agit de mettre en place un service européen ferroviaire à grande vitesse, connecté aux pôles aéroportuaires et logistiques en Europe grâce au réseau LGV existant ou à venir, en France et en Europe. Ce projet ferroviaire est économique dans son déploiement et ne nécessite pas l'installation d'un réseau ferroviaire attitré et privé. La première phase de mise en place concerne cinq premières plates-formes européennes : Roissy, Lyon-Saint Exupéry, Liège, Amsterdam, Londres et, peut-être, Francfort. Le projet Carex a été inscrit dans l'engagement national du fret ferroviaire avec une enveloppe de 170 millions d'euros pour la construction des gares et des sillons pour Roissy et Lyon Saint-Exupéry.

« Ce qui, dit-il, a motivé la création de Carex a été le développement du fret express un peu partout en Europe pour être une alternative au mode aérien, et représenter une complémentarité entre l'avion et le camion. » Un groupement européen de chargeurs a été constitué par les plus grands acteurs du fret aérien, cofondateurs de Carex, pour faire avancer le projet (Fedex, Air France, La Poste, etc.).

En quoi Carex est-il intéressé par le projet POCL ? La problématique de Carex aujourd'hui, est de dégager des sillons, qui sont extrêmement rares, dans la liaison Roissy-Lyon. Par conséquent, dit Salvatore Alaimo, POCL nous intéresse, s'il permettait de dégager des sillons au profit du réseau fret express.

. **Jean-Michel Genestier, directeur général adjoint de SNCF Geodis**, rappelle que l'entreprise a mis en place, il y a un peu plus de deux ans, un « Schéma directeur pour un nouveau transport écologique des marchandises », qui a pour objectif deux actions : revoir l'ensemble de l'organisation du fret SNCF et les autoroutes ferroviaires. Les difficultés sont grandes, car le réseau est en travaux. L'autoroute ferroviaire atlantique doit relier d'ici à 2014 la plateforme lilloise à Paris puis à la frontière franco-espagnole.

Il est donc exact, dit-il, que le barreau entre Paris et Orléans pourrait être concerné et, s'il y avait mise à disposition, dans le cadre de POCL, d'un sillon supplémentaire, cela permettrait de donner plus de lisibilité à ce projet. Le directeur général adjoint de SNCF Geodis cite aussi un autre projet, qui consiste à relier le nord de la France, l'Île-de-France et la région lyonnaise en relation avec l'Italie.

« Combien de sillons ? de quelle qualité ? de quelle robustesse ? et, dans quelle tranche horaire ? »

. **Jean Depraeter, CESER Île-de-France**, indique que le CESER Île-de-France est très favorable à la réduction de la dépendance du fret à la route. Pour atteindre cet objectif, les conditions du fret ferroviaire doivent être améliorées par le développement d'une offre compétitive. Le CESER a rappelé, à de nombreuses reprises, son soutien aux autoroutes ferroviaires, « l'une des solutions les plus prometteuses d'un transfert, sur de longues distances, du mode routier vers le ferroviaire grâce à sa souplesse et à sa compétitivité économique ».

Le projet POCL, dit-il, ouvre des possibilités nouvelles de libération de sillons. Mais, le maître d'ouvrage doit apporter des précisions sur les capacités qui seront dégagées : combien de sillons ? de quelle qualité ? de quelle robustesse ? et, dans quelle tranche horaire ?

Cet apport de sillons supplémentaires serait « particulièrement intéressant sur la ligne classique Paris-Orléans ». Il est évident que le succès de la future autoroute ferroviaire atlantique est conditionné par le développement d'un corridor atlantique européen compétitif passant par cet axe. « POCL sera-t-il dimensionné pour accueillir du fret express ? », demande-t-il aussi. Et il ajoute : « Les bonnes intentions qui sont manifestées ce soir ne devront pas être contrariées par une préférence systématique donnée au transport de voyageurs. » Il va falloir rapidement, dit-il, indiquer quels seraient les horaires de circulation envisageables (de jour ou de nuit ?) mais aussi les coûts d'utilisation, afin de s'assurer de la faisabilité économique du système.

« Il faut que les conseils régionaux n'accaparent pas les sillons disponibles au profit de voyageurs »

. **Philippe Grillot, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon**, explique que « l'aventure du fret ferroviaire » a un peu de mal à s'exprimer du fait de la problématique de l'utilisation des sillons. On peut imaginer, dit-il, que cette nouvelle ligne va libérer un certain nombre de sillons sur les lignes traditionnelles. Mais il existe deux conditions : il faut que ces lignes puissent « supporter des convois de marchandises lourds » et que « les conseils régionaux n'accaparent pas les sillons disponibles au profit de voyageurs » pour faire circuler les TER. Il rappelle que la région Rhône-Alpes est, depuis peu, la première région économique de France et qu'un dynamisme industriel doit être redonné aux territoires. Pour cela, dit-il, « des infrastructures sont nécessaires ».

Il y aurait du sens, dit-il, à mettre à disposition de la Région Rhône-Alpes un réseau ferroviaire fret digne de ce nom, proche de l'aéroport Saint-Exupéry, de la future ligne Lyon-Turin et du centre logistique de Grenay, ce qui pourrait contribuer à donner à Saint-Exupéry la dimension internationale qui lui fait encore défaut.

. **Thomas Allary** précise que RFF a bien noté l'exigence de sillons de qualité et l'importance des tranches horaires. Mais, ajoute-t-il, au stade où en est le projet POCL, on ne peut encore apporter des éléments d'information très précis. Néanmoins, « pour donner un ordre d'idée », précise-t-il, sur la ligne Paris-Orléans, on estime qu'il y aurait 45 sillons quotidiens dégagés et une quinzaine sur Paris-Clermont-Ferrand.

Concernant le fret express, il précise que POCL en Île-de-France sera nécessairement relié à Roissy. Quant à l'arrivée de POCL en région lyonnaise, elle se ferait au nord de Montanay à l'embranchement entre la ligne qui va dans le centre ville et celle qui va à l'aéroport Saint-Exupéry.

« Les lignes nouvelles seront plutôt à vocation mixte »

. La CPDP donne alors la parole à la salle.

. **Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro**, déclare qu'il « ne faut pas insulter l'avenir ». Les lignes nouvelles seront, selon lui, plutôt à vocation mixte. C'est pourquoi, estime-t-il, POCL doit être conçu et réalisé de telle sorte qu'il ne présente pas, ultérieurement, d'obstacles infranchissables au transport de marchandises. Le TGV fret est déjà une réalité, dit-il, et « la priorité pourrait être mise sur les marchandises à haute valeur ajoutée ».

Les lignes dédiées au fret pourraient également, dit-il, laisser une marge de manoeuvre à une autre exploitation, secondaire mais envisageable, de transport de voyageurs. Il demande que RFF évalue, pour chacun des scénarios, les capacités qui seront libérées sur le réseau historique pour le fret, mais aussi les revenus afférents.

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale Rhône-Alpes, référente pour la LGV POCL, 1^e adjointe au maire de Roanne**, explique que, depuis 2004, le Conseil régional Rhône-Alpes se préoccupe de la question du transport de marchandises, car c'est un enjeu fort de développement et d'aménagement du territoire. La collectivité accompagne un certain nombre de projets de développement, en particulier des plates-formes multimodales. Le transport de marchandises, dit-elle, « se fait et se fera sur des lignes où il y a déjà du transport voyageur, il faut donc faire en sorte que cette offre réponde à une forte demande des concitoyens ». Il ne faut pas opposer ces deux transports, insiste-t-elle.

Le CFAL, ajoute-t-elle ne résoudra le problème « que pour 5 % des trains qui aujourd'hui rentrent dans le nœud ferroviaire lyonnais ». Il faut donc faire en sorte que POCL permette de développer le transport de voyageurs, mais aussi celui de marchandises et en particulier au sein du nœud ferroviaire lyonnais.

. **Denis Fuchs, fonctionnaire à Lyon**, estime que le scénario Ouest-Sud devrait passer entre Roanne et Saint-Etienne au lieu de passer entre Roanne et Lyon, pour désenclaver Saint-Etienne. Il demande s'il y aura un appel d'offre européen pour le projet POCL. Il est important, dit-il, pour l'image de la France en Europe, de ne « pas truquer le marché ». Pourquoi ne pas doubler la ligne et faire quatre voies au lieu de deux et faire en même temps du transport fret et voyageur ? Il espère que ce projet ne se fera pas au détriment du « voyageur lambda », qui ne pourrait supporter l'augmentation du prix du billet.

. **Philippe Essig** insiste sur le fait que, aujourd'hui, les sillons de fret sont élaborés pour les trains aux performances les « plus médiocres » et que le freinage de ces trains est très aléatoire, ce qui crée des difficultés pour insérer les trains de fret dans le trafic voyageur. Avec le projet Maxi Perfo de RFF, les trains de fret seront bien plus puissants, plus performants et disposeront d'un freinage à réaction instantanée. Les sillons de fret auraient ainsi des caractéristiques identiques à celles des TER, voire meilleures. Comme ces trains pourront être beaucoup plus longs, ils auront, dit Philippe Essig, la même priorité que les trains voyageurs. C'est, dit-il, une transformation radicale des conditions d'exploitation du fret ferroviaire, qui répond à beaucoup de préoccupations.

. **Thomas Allary** explique qu'on pourrait évaluer le nombre de kilomètres susceptibles d'être libérés pour le fret dans chaque scénario mais qu'estimer le revenu correspondant est impossible. Il précise en outre que les capacités disponibles actuellement et à l'horizon de POCL sur la ligne existante entre Clermont et Lyon ne laissent entrevoir aucune problématique de saturation à même d'empêcher le développement éventuel du fret. Pour

améliorer la qualité des sillons fret, précise-t-il, des mesures peuvent être prises et c'est un des intérêts du plan de rénovation du réseau dans lequel RFF est engagé aujourd'hui.

. **Michel Caniaux estime que**, avec le Lyon-Turin à l'est, les ports de l'Atlantique à l'ouest et le trafic de la péninsule Ibérique et occidentale, se pose « la question du barreau est-ouest fret ». Sur la ligne POCL, assure-t-il, dans les 100 ou 200 derniers kilomètres, « il y aura des réserves de capacité assez importantes puisque la majorité des voyageurs auront déjà été distribués dans les villes précédentes ». La « mixité », dit-il, peut aussi être un couloir partagé avec des voies dédiées. Le barreau est-ouest, dit-il, pourrait être un itinéraire de délestage et de désaturation au niveau du sillon rhodanien. Il faut donc, dit-il, « que les caractéristiques de ce barreau soient précisées ».

Faire circuler des trains fret sur une LGV à la vitesse du TGV ?

. **René Marcand, habitant de Lyon**, se demande si une réalisation progressive du projet POCL pourrait être intéressante y compris pour le fret et par quel tronçon il serait intéressant de commencer. Pourquoi pas, dit-il, le barreau pour desservir Saint Etienne ?

. **Joël Dubos, vice-président de Darly, Coordination pour l'environnement et les déplacements durables sur la région urbaine de Lyon, adhérente à la FNAUT**, se dit « surpris de voir la question du fret à l'ordre du jour d'un projet de grande vitesse ». Il aimerait savoir quelle est la part de marché du fret ferroviaire et quelle est la part de marché du fret à haute valeur ajoutée. « Justifier POCL en prétextant faire du fret », lui semble « un peu osé ». Il pense que l'on peut faire passer, en modernisant un peu les lignes, des trains de fret sur le réseau classique.

. **Jacques Rollin, contribuable, électeur en Rhône-Alpes**, estime « qu'il est plus important de relier les bassins de vie que de faire de la grande vitesse ». Il estime nécessaire de contourner l'agglomération de Villefranche par le nord, via un raccordement sur les voies PLM, de façon à ce que les circulations rapides Lyon-Clermont-Ferrand et Lyon-Roanne puissent desservir Villefranche. Il demande à ce que la gare TGV de Roanne soit reliée à Roanne-Ville. Il demande s'il ne serait pas nécessaire de percer un tunnel sous le Mont Pilat et de rejoindre Saint-Etienne à Valence TGV, afin d'établir un « grand contournement ouest de Lyon ».

. Si, dit **Philippe Essig**, la ligne TGV est relativement peu utilisée, on peut imaginer faire circuler des trains de fret à des vitesses moindres pendant le service voyageur, ce qui ne sera pas le cas pour la ligne POCL. Il prend comme exemple, la LGV entre Douvres et Londres, où il est envisagé de faire circuler des trains de fret uniquement en service de nuit, donc en dehors des circulations voyageur. Dans ce cas-là, dit-il, les trains de fret peuvent rouler à leur vitesse la nuit et les trains voyageurs de jour à leur vitesse également.

Salvatore Alaimo explique « qu'il est effectivement possible de faire circuler des trains fret sur une LGV à la vitesse du TGV », mais que « cela reste une part modeste des volumes », qui ne sont pas prioritaires puisque c'est une circulation de nuit. Il insiste sur le fait qu'il s'agit encore une fois de répondre à la demande des clients, qu'ils soient consommateurs ou industriels et de pouvoir satisfaire les demande de qualité en termes de délai et de transport.

. **Thomas Allary** répète que le projet POCL est « bel et bien un projet voyageurs » à grande vitesse et que l'exercice de ce soir consiste seulement à envisager s'il pourrait exister des perspectives pour le fret, en relation avec ce projet.



Il précise « qu'il n'y a pas de phasage envisagé de la réalisation du projet à l'heure actuelle ». S'il y avait phasage, précise-t-il, un des deux piliers du projet ne serait pas réalisé et le coût serait trop élevé par rapport aux premiers avantages que le projet pourrait apporter.

. **Claude Leroi, CPDP**, conclut la réunion en remerciant les experts et tous les participants.