

9^e réunion publique du **débat public** sur le projet de **LGV POCL** **JEUDI 8 NOVEMBRE 2011, à MÂCON**

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 9^e réunion publique du débat, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui a duré 2h30, a rassemblé environ 70 personnes, le 8 novembre à Mâcon.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Les acteurs locaux, et en particulier les élus, ne défendent pas la variante par Mâcon, présente dans 3 scénarios** ; certains s'interrogent sur ce que Mâcon pourrait retirer du projet et beaucoup préconisent le passage par Roanne. Nombreux sont ceux qui ne voient pas quels avantages la nouvelle LGV pourrait apporter à leur territoire en termes d'arrêts et de fréquences. RFF indique que, quelle que soit la variante retenue, les voyageurs sur les deux LGV gagneront en régularité et en confort.
- 2. L'alternative à POCL que serait la « modernisation des lignes existantes »** est évoquée. RFF répond qu'elle a été étudiée, mais qu'elle ne répondrait à aucun des objectifs du projet et précise que la rénovation du réseau existant reste sa priorité, en particulier en termes d'investissements.
- 3. Plusieurs intervenants reviennent sur l'intérêt d'un barreau Est/Ouest pour compléter POCL.** RFF rappelle que le projet d'un barreau Est-Ouest est inscrit dans la loi Grenelle, qu'il pourrait être un complément utile, mais qu'il n'est pas encore défini et ne peut donc être pris en compte.
- 4. Les acteurs locaux, et en particulier les associations de riverains, demandent que les problèmes du bruit causé par la LGV actuelle soient pris en compte.** RFF répond que ce problème est pris au sérieux et que des mesures sont en cours, mais que cette question ne relève pas du dossier POCL.
- 5. La variante par Mâcon serait moins coûteuse que la variante par Roanne** mais Roanne représenterait un potentiel de trafic plus important. **La rentabilité socioéconomique, dit RFF, est plus ou moins similaire dans les deux cas.**
- 6. D'autres enjeux sont évoqués, comme la rénovation de la ligne existante, le financement de la ligne nouvelle, la création de gares nouvelles, la relation entre POCL et la problématique du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et la question du foncier.**

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 à la représentante du maire pour le mot d'accueil traditionnel.

. **Christine Robin**, 1^{ère} adjointe au maire de Mâcon explique que le sénateur-maire est retenu au Sénat et insiste sur l'importance de ce débat pour l'avenir de Mâcon et de son territoire.

. **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*). Il rappelle que la « **première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques** ». Elles sont des moments privilégiés 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.

Desservir les territoires du centre de la France et désaturer la ligne Paris-Lyon

. **Sylvain Caillot**, chargé d'études à 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*).

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 2035 avec près de 67 millions de voyageurs par an. 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 » (en tout, 13 villes),
- constituer un itinéraire alternatif pertinent à la LGV Paris-Lyon.

De ce projet, dit-il, découlent des attentes complémentaires :

- l'amélioration des relations transversales Est-Ouest,
- la connexion aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

Quatre scénarios sont présentés au débat public : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est

Les bénéfices attendus, dit Sylvain Caillot, répondent aux enjeux du projet, qui devrait permettre en particulier :

- des gains de temps dans tous les scénarios, des métropoles régionales vers Paris et Lyon,
- l'allègement de la ligne LGV Paris Lyon actuelle et assurer un grain de régularité pour la nouvelle ligne comme pour la ligne existante,

- des accès facilités aux aéroports pour pratiquement toutes les villes concernées par le projet,
- des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier sur l'axe Nantes-Lyon.

Compte tenu de l'importance du projet, du nombre de zones sensibles dans les cinq Régions concernées, aucun scénario, dans les bandes de passage identifiées, explique-t-il, ne pourra éviter toutes les zones environnementales sensibles.

Que doit-on attendre de la LGV POCL ?

Une LGV, dit Sylvain Caillot, n'apporte pas, en soi, un gain en termes d'aménagement du territoire pour les régions traversées. C'est 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.

. **Sylvain Caillot** explique les méthodes de calcul de la valeur **socio-économique** créée par la réalisation du projet. Le résultat est positif dans tous les cas. Le gain de voyageurs permis par le projet est de 5,1 à 6,5 millions de voyageurs par an, selon les scénarios. Les "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 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, la SNCF et ses futurs concurrents. Le financement du projet devra donc aussi faire appel à l'Etat, aux collectivités publiques, voire à l'Europe.

Quels bénéfices pour Mâcon ?

La variante par Mâcon, prévue en option dans trois des scénarios (en concurrence avec un passage par Roanne), apporterait, explique le représentant de RFF :

- des gains de temps de trajet entre Paris et Lyon dans au moins deux des scénarios (Médian et Est) : entre 5 et 10 minutes sur le temps actuel,
- de nouvelles dessertes, dans tous les scénarios, vers Clermont-Ferrand, Lyon et l'aéroport de Saint-Exupéry.

En revanche, explique le représentant de RFF, les études montrent que « les impacts humains et environnementaux » (notamment à cause du franchissement de la vallée de la Loire, de la traversée du Clunisois, du franchissement de la Saône, de la traversée des Dombes) seraient plus forts dans l'hypothèse d'un passage par Mâcon que dans celle d'un passage par Roanne. La variante par Roanne serait aussi « plus favorable pour l'aménagement du territoire » que la variante par Mâcon : Mâcon étant déjà desservi par une LGV, le gain relatif serait plus faible que pour les villes qui n'ont pas encore la grande vitesse. Le coût du projet serait inférieur dans le cas du passage par Mâcon (entre 12,1 et 12,6 milliards d'euros selon les scénarios contre 12,9 à 13,1 pour la variante par Roanne), tandis que les gains de voyageurs seraient légèrement supérieurs par Roanne (entre 5,7 et 6,5 millions par an) que par Mâcon (entre 5,3 et 6,2 millions).

Si la variante par Roanne était retenue, la situation de Mâcon serait sensiblement équivalente à celle d'aujourd'hui. Mais, même si la ligne nouvelle ne passait pas par Mâcon, souligne-t-il, la ligne actuelle gagnerait en régularité grâce à la désaturation que permettrait le projet.

. **Olivier Klein, membre de la CPDP**, anime le débat. Il rappelle ses règles et la nécessité pour chaque intervenant de respecter le temps de parole fixé - 3 minutes -, afin que le plus grand nombre de personnes puisse s'exprimer.

Pourquoi créer une nouvelle ligne alors que la ligne existante demande à être rénovée ?

. **Claudine Contassot, membre de l'Union départementale CGT de Saône-et-Loire** demande quel est l'intérêt d'une nouvelle ligne alors que la nécessité de rénovation et de modernisation de la ligne existante est évidente.

. **Thierry Grosjean, président de la CAPEN 71**, déclare que les élus minimisent les risques et gonflent les avantages de leurs projets en omettant de proposer des alternatives de mobilité. Il ajoute que c'est « l'évaluation citoyenne qui devrait nourrir la décision publique et non l'inverse ». Au nom de la CAPEN 71, il dit douter de la neutralité et de l'objectivité de la CNDP dans des débats qu'il dit « tronqués », non démocratiques et qui ne posent pas les bonnes questions, qui seraient selon lui : « Qui a réellement intérêt à la réalisation du projet ? Qui portera le poids financier de sa réalisation ? »

. **Michel Gaillard** rappelle que la Commission nationale du débat public est une « autorité administrative indépendante où sont représentés tous les acteurs de la société française ». Il précise que la première question proposée au public dans ce débat est celle de l'opportunité du projet. Il conclut en insistant sur le fait que les débats publics sont largement relayés par la presse et ouverts à tous, donc parfaitement démocratiques.

. **Jean-Bernard Devernois, président de la CCI du Roannais** explique que pour que le projet voie le jour, deux conditions sont à remplir : respecter l'environnement et répondre aux besoins d'aménagement du territoire.

Il y a, pour lui, trois exigences majeures à satisfaire, pour réaliser le projet :

- « exclure Mâcon des différents scénarios afin d'améliorer la liaison Clermont-Ferrand/Paris et Clermont-Ferrand / Lyon »,
- « exclure le scénario Est afin d'améliorer la liaison entre les villes moyennes, Paris et Lyon »,
- permettre d'atteindre facilement les plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Lyon Saint-Exupéry.

L'infrastructure, dit-il, doit trouver un équilibre financier. Il s'agit donc pour RFF d'optimiser l'investissement en offrant des temps de parcours meilleurs que ceux permis par la ligne actuelle afin d'attirer les usagers, ce qui permettra aussi de minimiser l'investissement de l'Etat.

. **André Colin, CGT**, évoque le cas de la LGV Rhin-Rhône dont les quinze derniers kilomètres ne sont pas encore terminés et demande : « Qui va payer ? » Il réaffirme la position de la CGT : les contribuables ne sont pas supposés « financer les infrastructures de

transports ». Il demande aussi si le projet POCL est en relation avec la problématique du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Une simple modernisation des lignes ne remplit pas les objectifs fixés par l'Etat

. **Thomas ALLARY, directeur du projet POCL de RFF** rappelle que RFF « ne vient défendre aucun projet » mais « réalise des études et vient les présenter ». Son rôle ici est d'écouter le public, pour que la contribution de ce dernier puisse alimenter la prise de décision.

RFF a, dit-il, deux missions : « rénover le réseau existant » (RFF investit pour cela 2 milliards d'euros par an) et « développer le réseau par des lignes nouvelles, dont des lignes à grande vitesse » (RFF investit 1 milliard d'euros).

Pourquoi, dans le cas de POCL, ne pas se contenter de la rénovation du réseau existant ? Parce que, précise Thomas Allary, malgré l'investissement nécessaire (jusqu'à 7 milliards d'euros), la simple modernisation des lignes ne permettrait d'atteindre aucun des objectifs fixés par l'Etat (par exemple un trajet Paris/Clermont-Ferrand en 2 heures).

. **Sylvain Caillot, RFF**, évoque les études menées par RFF sur l'aménagement des lignes existantes. Il évoque plusieurs possibilités :

- Relever la vitesse : ce serait, dit-il, difficile car sur les lignes existantes la vitesse moyenne est déjà de de 160 à 200 km/h. Ce scénario-là nécessiterait un investissement de 1,5 milliards d'euros et permettrait des gains de temps, qui ne dépasseraient pas les 10 minutes – sans comparaison avec ceux permis par POCL.
- « Ajouter des tronçons de ligne nouvelle à grande vitesse » au réseau existant : dans cette hypothèse, l'investissement nécessaire s'élèverait à plus de 4 milliards d'euros. Le gain de temps atteindrait 35 minutes pour Paris /Clermont-Ferrand et 23 minutes pour Paris/Châteauroux.
- Utiliser la LGV Rhin-Rhône, en passant par Dijon, puis dévier la ligne vers Lyon. Mais cet itinéraire serait plus long (de 30 minutes) et plus coûteux (7 milliards d'euros).

. **Thomas Allary, RFF**, précise que le plan de financement ne sera bouclé que dans une dizaine d'années et que la question de savoir comment financer la LGV viendra plus tard. La part de financement de RFF dépend de chaque projet, puisque RFF ne peut financer une ligne qu'en proportion de ce qu'elle lui rapportera. Toutes les autres possibilités de financement sont possibles (collectivités, Etat, voire Union Européenne).

Le directeur de projet de RFF précise aussi qu'« il n'y a aucun lien physique entre la ligne POCL et le CFAL ».

. **Jacques Doumet, président de l'association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny (APVLC)**, porte la position de son association au débat public : « Nous sommes farouchement contre la variante Mâcon, mais favorable aux scénarios et aux tracés par la variante Roanne. »

. **Gérard Voisin, député de Mâcon**, en charge des politiques européennes de transport à l'UMP, pose les questions suivantes :

- pourquoi trois tracés sur quatre ont-ils pour objectif de passer par Mâcon ?

- dans la variante Mâcon, où le tracé va-t-il exactement passer ?
- prévoit-on une nouvelle gare ? des arrêts supplémentaires en gare de Mâcon ?

. **François Foussier, adjoint au maire d'Orléans**, en charge du commerce et de l'artisanat, déclare que « la concrétisation du projet LGV serait une incitation très forte pour se développer », car Orléans accueille plus de 220 « leaders mondiaux » (Dior, L'Oréal, Shiseido...).

Le scénario Ouest, voire même Ouest-Sud, représente, dit-il, l'opportunité de créer plus de 5000 emplois d'ici à 10 ans.

. **Marcellin Babey, CAPEN 71**, se demande, à titre personnel, comment, alors que la crise fait rage, le nombre de voyageurs sur la ligne Paris/Lyon, va pouvoir passer de 39 millions en 2008 à 67 millions en 2035 alors que « personne n'a les moyens d'acheter un billet de train ».

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux questions :

Si le passage par Mâcon est prévu dans 3 scénarios, dit-il, :

- c'est parce qu'un passage par Mâcon ou Roanne répond aux objectifs fixés, sachant que la variante par Roanne est plus coûteuse (compte tenu du relief) que la variante Mâcon.
- parce que Mâcon permet un gain de temps sur le trajet jusqu'à Genève.
- même si le risque environnemental est plus grand dans la variante Mâcon que dans la variante Roanne.

Où passerait le tracé de la variante Mâcon ?

Il est encore trop tôt pour le dire. RFF a réalisé ses études dans des bandes, d'une largeur de dix kilomètres de large « qui ne sont pas rigides », et qui peuvent être modifiées « à l'issue du débat ». Entre Mâcon et Lyon, la ligne suivra de très près la ligne existante mais entre Cluny et Lyon, rien n'est décidé.

Une gare nouvelle est-elle prévue pour Mâcon ? Non, répond Thomas Allary : l'arrêt se fera à Mâcon-Loché où la ligne existante sera rejointe par la nouvelle ligne, grâce à un raccordement un peu plus au nord.

Pourquoi RFF estime-t-il que le nombre de voyageurs va augmenter sur l'axe Paris-Lyon ?

L'étude, répond RFF, prend en compte l'augmentation du nombre de circulations. L'augmentation du prix du pétrole rend prévisible un report modal vers le transport ferroviaire au détriment en particulier de l'aérien. L'étude est, bien sûr, sensible aux conditions économiques que connaît la population mais la mobilité augmente, le prix du pétrole aussi, les circulations ferroviaires sont donc vouées à augmenter également.

. **Olivier Klein, animateur du débat**, rappelle qu'il est possible de poser questions sur les bulletins prévus à cet effet dans la salle ou plus tard sur le site Internet : la CPDP s'assurera que chaque question trouve une réponse auprès de RFF.

. **Jean-Luc Fonteray, vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire, chargé des transports et infrastructures**, prie l'assemblée d'excuser l'absence d'Arnaud Montebourg. Il explique qu'étant donné que la variante Mâcon n'apportera pas de fréquence de transport supplémentaire sur le Mâconnais, le Conseil général donne la préférence à la variante par Roanne. En effet, celle-ci permettra de desservir le Charolais-Brionnais, qui est une « partie

du département particulièrement fragilisée (...) en termes économiques, sociaux, d'emploi et d'aménagement du territoire ».

Il souhaite néanmoins avoir des compléments d'informations concernant les améliorations dont parle RFF sur la ville de Moulins dont la desserte est « particulièrement importante pour Bourbon-Lancy Gueugnon », où le conseil général a deux sites industriels d'une importance majeure.

. **Yves Durand, vice-président de l'APVLC**, insiste sur les avantages de la variante par Roanne :

- la variante Roanne, dit-il, est une opportunité de meilleure desserte pour les villes du territoire du Centre de la France alors que la variante Mâcon « n'apporte rien à ces villes du Centre, ni à Mâcon » ;
- elle permet d'équilibrer le trafic dans les gares lyonnaises de Part-Dieu et de Perrache ;
- la rentabilité économique de la variante par Roanne, dit-il, est supérieure à celle de la variante Mâcon.

Pourquoi, demande-t-il, RFF « peut-il déboursé des milliards pour une ligne nouvelle mais rien pour mettre aux normes la ligne actuelle », en matière de sécurité et de protection phonique, en particulier à Cluny ?

. **Laure Déroche, maire de Roanne**, insiste sur le fait que l'enjeu principal est « de desservir les territoires qui ont été à l'écart des grandes voies de communication ». Elle défend donc la variante par Roanne qui pourrait, dit-elle, « grâce à cette nouvelle ligne, ouvrir Rhône-Alpes et Lyon vers l'Ouest » et faire de la ville de Roanne « un des pôles organisateurs du pôle métropolitain lyonnais ».

. **Gilles Protat, La ferme de la Brosse**, agriculteur à Sologny, estime que la première LGV a défiguré le paysage. Pour lui, la construction d'une nouvelle ligne n'est donc « pas envisageable » car elle signerait la mort de l'agriculture dans la région.

« Les financements de lignes nouvelles sont totalement étanches »

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux questions :

L'amélioration de la desserte de Moulins : la nouvelle ligne, dit-il, peut permettre de rejoindre un nombre significatif de nouvelles destinations (vers Roissy, Lille, Lyon, Vichy, Nevers). Aujourd'hui, le temps de parcours Paris/Moulins est de **2h20 sans arrêt**. Avec les scénarios Ouest, Médian et Est, le temps de trajet passerait à **moins d'1h15**.

A propos des gares lyonnaises, le directeur de projet de RFF précise que le raccordement entre POCL et la ligne existante afin d'éviter Lyon Part-Dieu pour desservir directement Lyon Perrache, est possible dans les deux variantes, Roanne et Mâcon. Mais, précise-t-il, pour la variante par Mâcon « ce serait nettement plus coûteux » : 500 millions d'euros pour ce raccordement contre 150 dans la variante par Roanne.

Il précise que si la variante par Roanne, est globalement plus chère que la variante par Mâcon, elle représente **un potentiel de trafic nettement plus important**, en particulier grâce à la liaison Clermont-Ferrand/Lyon que ne permet pas la variante par Mâcon. Le

potentiel de voyageurs supplémentaires (venant en particulier de Genève) s'élève pour la variante Mâcon à environ 150 000 alors qu'il atteint environ 400 000 pour la variante Roanne.

Concernant les protections phoniques à Cluny, Thomas Allary précise que c'est un sujet sur lequel il faudra travailler mais qu'on ne peut y affecter l'investissement prévu pour la LGV. En effet, dit-il, « les financements de lignes nouvelles sont des financements totalement étanches ». Ce que RFF investit dans un projet de LGV, explique-t-il, est fonction de ce que ce projet lui rapportera. Si le projet ne se réalise pas, « RFF ne disposera donc d'aucun financement pour autre chose ».

. **Pierre Martinerie, vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire**, soulève la question du foncier. Selon lui, l'apparition d'une deuxième ligne LGV sur le secteur serait synonyme d'une emprise foncière supplémentaire sur le territoire. Il aimerait aussi savoir comment l'analyse du risque environnemental a été effectuée et avec quels outils les enjeux ont été identifiés. Il est peu favorable à la variante par Mâcon car, dit-il, elle n'offre aucune desserte supplémentaire, aggrave le morcellement du territoire et ne garantit pas que les dessertes actuelles seront assurées.

. **Yves Durand, APVLC**, demande où vont les recettes de la LGV actuelle : aux nouvelles lignes LGV ou à la rénovation ?

. **Michel Caniaux, délégué général de l'association Altro**, évoque le « troisième moteur du projet », un barreau Est-Ouest, soutenu par 34 collectivités, de Bordeaux, à Rennes jusqu'à Roanne. Selon lui, réaliser la ligne POCL sans la renforcer d'un barreau Est-Ouest est inutile.

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale Rhône Alpes et première adjointe au maire de Roanne**, indique que la priorité est l'aménagement du territoire et les dessertes qui seront permises par cette nouvelle ligne. La variante par Roanne correspond, selon elle, parfaitement aux besoins des 400 000 habitants de ce bassin qui souffre aujourd'hui de « difficultés d'infrastructures dans sa liaison avec Lyon ».

Elle souligne l'importance que la ligne POCL desserve la gare de Lyon Part-Dieu qui accueille 100 000 voyageurs tous les jours. Selon elle, le problème d'entrée dans le « nœud ferroviaire lyonnais » ne sera pas résolu avant 2030, il faudra donc que RFF trouve une solution entre le moment de la réalisation de POCL et celui de la résolution de ce nœud.

. **Thomas Allary, RFF, répond aux questions :**

Concernant le problème foncier, le directeur du projet de RFF précise que le projet en est à un stade où l'on ne peut encore aborder la question foncière. Pour l'instant, dit-il, seule l'opportunité du projet est interrogée, la question foncière sera examinée dans les cinq ou huit années qui viennent, dans « le cadre d'une enquête d'utilité publique ».

Concernant le mode d'exploitation future de la ligne, les horaires et le nombre de trains proposés, Thomas Allary rappelle que cela dépend « de la politique commerciale et industrielle, aujourd'hui définie par la SNCF » et qui ne peut être établie aujourd'hui étant donné que le projet est prévu pour 2025.

Sur la question du barreau Est-Ouest, il explique que la loi Grenelle « évoque, au-delà de 2020, la possibilité d'un barreau Est-Ouest ». Néanmoins, l'Etat n'a fait aucune commande d'étude, les fonctionnalités et modalités de ce barreau restent donc très floues.

Il précise que l'intégration et l'arrivée dans Lyon sont des questions fondamentales. Il faudra, dit-il, gérer ce problème ferroviaire de circulation dans Lyon mais cette question particulière est étudiée dans un dossier d'étude différent de POCL, sous l'égide d'une mission de l'État. Il précise que « les deux projets sont régulièrement coordonnés ».

. **Corinne Roecklin, RFF, responsable environnement du projet POCL**, explique la méthodologie de l'étude du risque et des enjeux environnementaux. Elle précise que :

- un recensement bibliographique de toutes les données environnementales a été effectué, aussi bien sur le plan humain (bâti, patrimoine, agriculture) que sur le plan physique (eau) ou le plan naturel (faune, flore) ;
- des groupes de travail ont été mis en place, réunissant un certain nombre d'acteurs du territoire, les représentants des cofinanceurs, les services de l'Etat, les associations.

Tous ces éléments, précise-t-elle, ont été cartographiés. Ces informations ont été rentrées dans un système d'information géographique et hiérarchisés en fonction de leur niveau de sensibilité et l'importance des enjeux grâce à un jeu de couleur.

Cela a permis, dit-elle, de faire ressortir, sur les cartes, les zones les plus sensibles de l'aire d'étude.

RFF a, ensuite, caractérisé les « options de passage » et donc « caractériser leur risque environnemental ».

C'est, dit-elle, un travail préliminaire à une étude de terrain plus poussée, afin « de mesurer l'impact » une fois qu'un tracé sera défini.

. **Jean-Jacques Tisserand, APVLC**, dit subir « le passage du TGV depuis trente ans » et se demande comment il est possible qu'un TGV fasse toujours autant de bruit alors que RFF parle d'une modernisation du matériel.

. **Christine Robin, 1^{ère} adjointe au maire de Mâcon**, estime que la question fondamentale de ce débat, « c'est l'opportunité d'une ligne à grande vitesse ». « Le train à lui tout seul n'est pas porteur de développement », précise-t-elle. « Il doit être couplé avec des dessertes routières. » C'est, ajoute-t-elle, cet ensemble d'infrastructures qui peut permettre de désenclaver Mâcon et par conséquent, lui permettre un meilleur développement économique. Elle explique qu'aujourd'hui les élus se battent pour sauvegarder des arrêts à Mâcon, elle s'interroge donc sur la prévision d'arrêts annoncée par RFF pour 2025.

Elle indique qu'il faut traiter « les nuisances sonores que subissent les riverains depuis trente ans », à l'occasion du doublement de la ligne.

. **Marie-France Rochard, Coordination des associations du Beaujolais, utilisatrice de la gare de Mâcon-Loché**, s'interroge sur les améliorations de desserte que pourrait proposer RFF.

Pour elle, desservir les villes du Centre est une nécessité mais elle estime qu'une branche Est-Ouest serait également très intéressante. Enfin, elle fait part à l'assemblée de « la peur de la zone urbaine lyonnaise » quant aux nuisances sonores, liées à la réalisation d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

. **Thomas Thevenoud**, vice-président du Conseil général de Saône-et-Loire, chargé de l'aménagement du territoire, déclare que le passage par Roanne est le plus pertinent puisque le passage par Mâcon n'apporterait pas de desserte supplémentaire à la ville. Il exprime son scepticisme quant aux suites des débats publics car, selon son expérience passée, « le débat public, même quand il entraîne un large consensus, ne débouche pas forcément sur une décision finale cohérente avec ce consensus ».

. **Olivier Klein** rappelle que la Commission particulière et la Commission nationale du débat public « ne prennent pas de décision à l'issue du débat ».

. **Charles Joder**, directeur régional SNCF pour la Bourgogne et la Franche-Comté, dément « les rumeurs » de diminution de la desserte de Mâcon. Il parle d'« aménagements horaires au mois de décembre prochain qui sont liés à des travaux importants (...) sur l'axe Dijon-Lyon ». Il explique que la SNCF est favorable au projet POCL, car pour poursuivre le développement du ferroviaire dans le Sud-Est, il faut régler la saturation de la ligne Paris/Lyon.

Selon lui, il manque néanmoins à ce débat, la présence d'acteurs du bassin méditerranéen qui sont, au final, directement concernés, la section Paris/Lyon étant un point-clé de gain de temps potentiel sur l'axe Paris/Méditerranée.

. **Thomas Allary** répond aux questions :

A la question sur les hypothèses de fréquences sur la ligne nouvelle, il précise que ce sera la « SNCF - et peut-être ses concurrents à ce moment-là - qui détermineront la desserte ». Les hypothèses présentées par RFF sont bâties sur la base d'une question simple : « Y a-t-il assez de voyageurs pour remplir un nombre X de trains ? ».

Que ce soit la variante Roanne ou Mâcon qui sera choisie, la ligne existante sera, de toutes façons, dit-il, désengorgée, offrant donc une possibilité d'améliorer la régularité sur la ligne historique et ouvrant de nouvelles capacités, « soit pour de nouvelles circulations sur le Sud-Est ou les Alpes, soit aussi des possibilités de nouveaux arrêts ».

RFF, dit-il est très conscient de la problématique du bruit. Mais ce n'est pas le dossier POCL, dit-il, qui réglera ce problème. RFF s'est déjà engagé à régler cette problématique bien avant que la ligne POCL soit réalisée, si elle l'est.

Concernant le barreau Est-Ouest, il rappelle que ce projet est inscrit dans la loi et qu'il n'est en aucun cas à mettre en opposition avec le projet POCL, dont il est complémentaire.

« Nous respectons les seuils acoustiques »

. **Anne Guerrero**, responsable environnement de RFF, en charge de la politique bruit, revient sur la problématique du bruit dans le Val Lamartinien.

La réglementation française en matière de bruit, dit-elle, n'est pas seulement basée sur le bruit au passage du train mais également sur le trafic. C'est le nombre de trains qui passent qui va « influencer sur le niveau de bruit ». C'est, dit-elle, ce qui va déterminer s'il y a oui ou non gêne sonore.

Depuis la mise en place de la ligne Paris/Lyon, trois campagnes de mesure de bruit, menées par des bureaux d'études indépendants, ont été réalisées. Une première en 1997, une autre

en 2001 et une en 2007. Chaque campagne, dit-elle, a démontré que les seuils acoustiques réglementaires étaient respectés.

. **Michel Gaillard** rappelle en conclusion de la réunion que « le débat public n'est pas un sondage ni un référendum et ne vise pas à rechercher le consensus ». Il rappelle également que la Commission du débat public ne décide de rien. La décision finale appartient au seul maître d'ouvrage « après s'être inspiré – ou pas – de ce qui est ressorti du débat public ». Il conclut en insistant sur le fait que « la réunion publique est quand même le meilleur moyen de participer au débat ».