

22^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **Jeudi 12 janvier 2011, à Saint-Etienne (Loire)**

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 22^e réunion publique du débat, sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré 3h00 et réuni 255 personnes à Saint-Etienne, le jeudi 12 janvier.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. « **L'arrivée de POCL à Saint-Etienne ne doit pas être une option de POCL** », « **Saint-Etienne doit être intégré au projet** ». Ces messages sont répétés par nombre d'intervenants, notamment les élus et représentants du monde économique.
2. La **variante par Roanne recueille les suffrages de presque tous les intervenants**, elle inclut, pour eux, **l'électrification de la ligne Roanne-Saint-Etienne**.
3. **Gagner 10 à 30 minutes sur le trajet Paris-Saint-Etienne serait « un élément important » du projet** pour beaucoup d'intervenants en particulier pour les usagers quotidiens de la ligne, qui estiment que « rejoindre Paris par une autre voie qu'en passant par Lyon est vraiment indispensable ». RFF indique que **l'option Saint-Etienne**, incluant la desserte de la gare centre de Roanne, aurait **un coût supplémentaire de 410 millions d'euros**.
4. La question d'une **gare nouvelle ou centrale pour la ville de Roanne** est discutée. Assez généralement, on estime que même si le passage en gare centrale, le plus souvent lié à la réalisation de l'option Saint-Etienne, augmenterait le temps de parcours Lyon/Roanne/Clermont-Ferrand de 7 minutes, cette solution semble préférable à celle d'une gare nouvelle, même proche du centre ville. Les partisans de la gare centre, et en particulier les élus, mettent en avant le SCOT et l'objectif de régénérescence du centre ville de Roanne.
5. La question des **gares d'arrivée à Paris et Lyon est fréquemment abordée**. Pour Paris, la gare de Lyon recueille la préférence, ou à défaut une « connexion » Gare de Lyon/gare d'Austerlitz. Pour Lyon où les intervenants privilégient Part Dieu, RFF précise que, même si la priorité est donnée à cette dernière, rien n'est encore fixé.
6. **La question du prix du billet pour les liaisons TGV est évoquée** et suscite des inquiétudes. RFF indique que, le moment venu, la tarification sera du ressort de l'opérateur ferroviaire.
7. Au cours de la réunion, on a également évoqué la question du **foncier agricole**, l'échec des « **gares betteraves** », la complémentarité (ou « l'alternative ») attendue de la **rénovation du réseau ferroviaire l'existant**.

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion publique et donne la parole au sénateur-maire de Saint-Etienne.

. **Maurice Vincent, maire de Saint-Etienne**, se dit d'abord surpris du peu de considération que manifeste le projet POCL à l'endroit de Saint-Etienne et du sud de la Loire. Notre intégration au projet, dit-il, est pourtant soutenue par l'Eurométropole lyonnaise, qui rassemble les quatre grandes agglomérations du Grand Lyon, du Nord Isère, du Pays viennois et de Saint-Étienne métropole. Saint-Etienne, précise-il, soutient le passage de la ligne par Roanne pour trois raisons : l'ambition nationale de POCL, son intérêt interrégional et la chance que cela représente pour la reconversion et le développement des territoires ligériens et auvergnats autour du Grand Roanne et de Saint-Étienne métropole.

Il évoque une « chance historique » d'atteindre Paris en 2h10 pour environ 700 000 habitants autour de la gare TGV Saint-Étienne Châteaureux, le pôle de Châteaureux ayant vocation à se développer en complémentarité avec celui du Grand Lyon.

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente 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 explique que le débat public se situe très en amont dans la vie d'un projet, qui est donc « encore amendable ». Le débat public, dit-il, pose d'abord la question de l'« opportunité » du projet. Participer aux réunions publiques, souligne-t-il, est le « moyen le plus efficace de contribuer au débat ». Il rappelle que ce dernier s'achèvera le 31 janvier et qu'il y aura deux réunions de clôture : le 24 janvier à Clermont-Ferrand et le 25 à Orléans. Dans les deux mois après la fin du débat public, explique-t-il, la CNDP en publiera le compte-rendu et le bilan, puis dans les trois mois suivants, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision sur la poursuite du projet. Si le projet est poursuivi, précise le président de la CPDP, le maître d'ouvrage devra organiser une concertation jusqu'à l'enquête publique et la loi prévoit qu'il mette en discussion les modalités de cette concertation durant le débat public.

Fin mars 2012 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 et rendre publique sa décision sur la poursuite ou non du projet.

. **Bruno de Trémiolles, membre de la CPDP et animateur de la réunion**, explique les règles du débat public, fondé sur les principes de transparence, de l'équivalence des opinions exprimées et de l'argumentation, et donne la parole à Thomas Allary, RFF, pour la présentation du projet de LGV POCL.

. **Thomas Allary, RFF, directeur du projet POCL**, rappelle que RFF ne vient pas au débat avec un projet ou une décision mais pour exposer l'état de ses réflexions sur le dossier.

Le projet, inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009, repose sur deux piliers majeurs 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 entre Paris et Lyon :

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

RFF a réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées ; quatre grands scénarios, issus de ces études, ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Ile-de-France et en région lyonnaise. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée à Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Il explique que la LGV POCL ne peut pas desservir les 13 villes concernées par le projet. Le principe est donc « de réaliser une LGV qui passe au milieu de ces 13 villes » et « d'utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet ».

Dans le scénario Ouest Sud par exemple, un TGV qui assurerait le trajet Paris-Clermont-Ferrand partirait de Paris, utiliserait la ligne à grande vitesse, puis, au nord de Vichy, sortirait de la ligne à grande vitesse pour prendre le réseau existant et poursuivre son trajet jusqu'à Clermont-Ferrand. « C'est, dit Thomas Allary, le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train. »

Parallèlement, aucun train ne pourrait se rendre successivement dans les 13 villes concernées, plusieurs types de TGV seraient donc mis en circulation pour desservir toutes ces villes.

Dans tous les scénarios, insiste-t-il, « le temps de trajet Paris-Clermont serait de 2 heures ».

Une desserte de Saint-Etienne depuis Paris sans passer par Lyon ?

Dans la variante par Roanne, au niveau du temps de parcours, le gain est considérable, explique Thomas Allary. Le trajet Paris-Roanne, qui nécessite aujourd'hui trois heures, dans le meilleur des cas, pourrait être effectué en 1 h 20 à 1 h 30 selon les scénarios. Dans les relations avec l'ouest de la France, ajoute-t-il, le gain de temps serait également intéressant : il pourrait dépasser une heure. Il serait, précise-t-il, possible d'avoir trois TGV aller-retour quotidiens. Le même type de gain de temps, dit le directeur du projet POCL, « est envisageable pour toutes les villes concernées par le projet », ce qui répond à l'enjeu de desserte du « grand Centre » de la France. Le deuxième « pilier » du projet, le doublement de la ligne Paris-Lyon, serait aussi assuré avec un temps de trajet d'1h55 (le temps actuel sur la ligne existante). Dans les scénarios Médian et Est, on obtiendrait même « un gain de temps de 10 minutes », qui permettrait d'améliorer le report modal de l'avion vers le train sur l'axe Paris-Marseille.

Qu'apporterait le projet à Saint-Etienne ? « L'option de Saint-Etienne n'existe que si la ligne passe par Roanne », précise Thomas Allary. La variante par Roanne permettrait d'envisager une desserte de Saint-Etienne depuis Paris sans passer par Lyon, en réalisant l'électrification de la ligne entre Roanne et Saint-Etienne. Cette option a un coût, de l'ordre de 410 millions d'euros pour les travaux de raccordement en gare centre de Roanne et d'électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne, coût qui pourrait être minimisé si le projet de gare nouvelle à Roanne était abandonné, ce qui permettrait une économie de 50 millions d'euros.

Si la LGV ne passait pas par Roanne, le temps de trajet Paris-Saint-Etienne serait de 2h30, contre 2h40 actuellement. Quatre allers retours quotidiens seraient envisageables. Cette relation permettrait un gain de l'ordre de 640 000 voyageurs par an (et jusqu'à 700 000 dans les scénarios Est et Médian). Si la LGV passait par Roanne, le temps de trajet Paris-Saint-Etienne serait abaissé de 2h40 à 2h20 et 5 allers retours quotidiens pourraient être envisagés, le gain de voyageurs étant de l'ordre de 700 000 par an.

. **Bruno de Trémolles, CPDP**, donne la parole au public.

. **André Tixier, Chambre de Commerce territoriale de Saint-Etienne Montbrison**, s'exprime au nom d'André Mounier, président de la CCIT. La CCIT est la troisième de Rhône-Alpes et représente 22 000

entreprises, rappelle-t-il. « La CCIT Saint-Étienne Montbrison, dit-il, soutient le projet de LGV POCL et demande l'intégration au projet de la desserte de Saint-Étienne. » Il n'est pas acceptable, dit-il, qu'un pôle comme celui de Saint-Etienne soit si mal relié à la capitale. Il explique que « l'accessibilité est la norme quand tous les territoires du monde sont en compétition » et qu'aucun investissement ferroviaire n'a été fait sur le territoire depuis des années, la ligne Lyon-Saint-Etienne, « la plus ancienne de France » datant même de 1834. Il juge « urgent » de permettre à Saint-Etienne, huitième agglomération nationale, l'accès à la grande vitesse, et ce « pour améliorer l'attractivité du territoire ».

. Le **Conseil de développement de Saint-Étienne métropole**, explique son président, **Jean-Pierre Picolet**, soutient « la variante par Roanne, le passage en gare centrale de Roanne, l'électrification de la ligne Saint-Etienne-Roanne - avec un accord de cofinancement global à définir - et la mixité des trafics voyageurs TGV ou TER et du fret pour les trains reliant Saint-Étienne à Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand ». Il insiste sur le fait que « l'attractivité de l'agglomération stéphanoise nécessite une desserte rapide, en 2h15 ou moins, vers Paris ».

« Gagner 30 minutes sur un trajet vaut-il la peine de risquer tant d'impacts sur l'environnement ? »

. **Anne de Beaumont**, élue à Firminy et élue communautaire Europe Ecologie Les Verts, explique qu'elle n'est pas, *a priori*, contre le TGV, « qui peut être une bonne alternative à l'avion ». Mais, elle soulève la question de l'opportunité du projet de LGV POCL. Quand des voies de communications s'améliorent, dit-elle, « ce sont toujours les plus grandes villes qui en profitent, au détriment des plus petites ». Elle estime donc que POCL « profitera à Paris plutôt qu'à Saint-Etienne ». Elle cite l'exemple des effets de la ligne Paris-Marseille sur la cité phocéenne : « Aujourd'hui, les Marseillais ne peuvent plus se loger, parce que les Parisiens achètent tout ! » Elle dénonce la « tyrannie du temps » et cette « course après le temps, aux dépens du développement local et d'une réflexion meilleure sur l'impact carbone ». Le plus urgent, conclut-elle, c'est la rénovation des TER.

. Pour **Roger Vernet**, membre du bureau de la Communauté d'agglomération Loire-Forez, en charge des déplacements, « compte tenu de la dégradation de l'actuelle ligne Paris-Lyon, le projet POCL est nécessaire » et « pourrait même permettre un gain de temps de parcours vers Paris ». La Communauté d'agglomération Loire-Forez souhaite que « la LGV passe par Roanne pour être accessible depuis le Sud-Loire ». L'agglomération Loire-Forez, explique-t-il, est composée de deux pôles : un au nord autour de Montbrison et un autre au sud autour de Saint Just-Saint Rambert. En parallèle, dit-elle, des améliorations doivent être apportées au réseau TER existant.

. **Mathieu Lachand**, citoyen, demande « si gagner 30 minutes sur un trajet vaut la peine de risquer tant d'impacts sur l'environnement ». Si c'était le cas, demande-t-il, « des compensations sont-elles envisagées » ?

. **Michel Caniaux**, Altro, présente cinq des opportunités ouvertes par le projet de LGV POCL :

- contribuer au report modal pour une politique de transport durable basée sur le lien entre la ligne POCL, les TER et les cars départementaux ;
- dynamiser le réseau existant via sa modernisation ;
- favoriser l'émergence d'un projet territorial d'envergure rapprochant les 13 villes directement concernées par POCL, en évitant que la structuration de l'espace se fasse autour de Paris - plutôt que chercher un consensus sur un scénario, « il faudrait trouver un consensus sur un projet territorial commun », sans lequel, « il manque une pièce au débat » ;
- adopter une vision décentralisatrice et européenne intégrant le barreau est-ouest (Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux), qui ouvre des perspectives pour le fret et la désaturation du sillon rhodanien.
- revoir le modèle économique de la grande vitesse en passant de la desserte de point à point à un éventail de services.

. **Thomas Allary, RFF**, réagit aux interventions du public.

Pourquoi la desserte de Saint-Étienne figure-t-elle en option dans le projet POCL ? Saint-Etienne, dit-il, est déjà desservie aujourd'hui par TGV et l'objectif du projet pour la desserte du « grand Centre » est d'apporter la grande vitesse aux villes qui n'en disposent pas. Une desserte Paris-Saint-Etienne en 2h10 ne serait assurée, précise-t-il, quand dans les scénarios Médian et Est.

Le bilan avantage/inconvénients pour la ville de Saint-Etienne ? Pour desservir Saint-Etienne à partir de Clermont-Ferrand ou Lyon avec POCL il faut passer par la gare centrale de Roanne, ce qui représente un temps de parcours supplémentaire d'environ sept minutes – et des coûts supplémentaires.

La tyrannie du temps ? Gagner 10 minutes sur le temps de parcours, explique Thomas Allary n'était pas un objectif du projet, mais dans deux des scénarios, on constate ce gain de temps. Or, ces 10 minutes gagnées permettent de faire passer le temps de parcours Paris-Marseille en dessous de 3 heures, « ce qui correspond au seuil à partir duquel les trajets par avion se reportent sur le ferroviaire ». Le report modal avion/train, dit-il, serait donc plus important dans ces deux scénarios. Ce qui permet au projet POCL de répondre à un des enjeux identifiés par le Grenelle de l'environnement, « en limitant de manière particulièrement importante les émissions de gaz à effet de serre ».

Les compensations environnementales ? Le premier souci de RFF dans un tel projet, dit Thomas Allary, est « d'éviter les risques d'impacts environnementaux ». Si ce n'est pas possible, « on essaie alors de les réduire ». Et, « si réduire n'est pas possible ou reste insuffisant, alors des mesures de compensations seraient envisagées », « comme de toute façon la loi l'impose aujourd'hui ».

. **Jean-Louis Gagnaire, député de la Loire et vice-président du Conseil général Rhône-Alpes**, estime que la saturation actuelle de la ligne Paris-Lyon est « réelle » et qu'un doublement offre « une concurrence efficace avec l'avion ». La grande vitesse ferroviaire, dit-il, est « une des meilleures formules en termes de gain de temps, avec le meilleur compromis temps, coût et préservation de l'environnement, puisqu'il n'y a pas de gaz à effet de serre émis par le train ».

Pour aménager le territoire, dit-il, il faut se mettre d'accord sur un certain nombre de principes comme par exemple celui de la desserte de Roanne et « cesser de faire des gares dans des champs de betteraves », afin de desservir « le cœur des villes », même si cela doit avoir « un léger effet sur les temps de parcours prévus ».

Gagner de 20 à 30 minutes sur le temps de parcours Paris-Saint-Etienne, dit-il, « très important » pour ceux qui empruntent quotidiennement cette ligne.

Le projet, ajoute-t-il, permettrait aussi de « mieux relier le nord et le sud du département » et renforcerait le lien entre Roanne et Saint-Etienne.

« Saint-Etienne ne peut rester une option dans le projet POCL ! »

. **Nicolas Laurenceau, citoyen**, estime important de réfléchir aux choix stratégiques de desserte : chaque collectivité doit analyser ses relations avec les autres. Les villes d'Orléans et Clermont-Ferrand, dit-il, sont « deux repères importants du projet » et « seraient mieux desservies par les scénarios de la famille Ouest ».

. **Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon**, estime que Saint-Etienne « ne peut rester une option dans le projet POCL » mais doit devenir une « priorité en termes de développement, à la fois des transports et économique ».

Il considère que ce n'est pas aux collectivités de prendre une décision sur le scénario mais que celui qui sera retenu doit « impacter le moins possible les territoires concernés ».

Pour l'agglomération lyonnaise, dit-il, la résolution du problème du nœud ferroviaire (NFL) est une préoccupation majeure ; il regrette donc que le débat public sur le NFL intervienne après celui sur le projet de LGV POCL.

Pour ce qui concerne l'arrivée à Lyon, il estime qu'une arrivée sur Lyon Perrache est « inconcevable » : Part-Dieu est « le hub ferroviaire en connexion avec les réseaux TER ».

Enfin, pour Paris, l'arrivée en gare d'Austerlitz ne lui paraît « pas réaliste » ; il faudrait, dit-il, « privilégier la gare de Lyon où se trouvent la ligne 14 et deux lignes de RER ».

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux questions et réagit aux prises de position.

Sur la question des « gares betteraves ». Les gares excentrées, dit-il, « n'ont pas été un succès ». C'est pour cette raison, ajoute-t-il, que la desserte des 13 villes du « grand Centre » a été prévue en général en gare centre et « que les gares nouvelles envisagées sont des exceptions ». A Roanne par exemple, si la gare nouvelle était réalisée, « elle se situerait très près du cœur de ville ».

La question du NFL. Effectivement, dit-il, ce problème doit être réglé impérativement. Même si le débat public POCL arrive avant celui sur le NFL, « les deux démarches se coordonnent régulièrement et il n'est pas question de faire l'une sans l'autre ».

L'arrivée de POCL en gare Lyon Part-Dieu ? Le directeur du projet POCL explique que l'entrée de la LGV dans l'agglomération de Lyon se ferait au nord de Montanay, où la ligne pourrait aussi bien pénétrer le cœur de Lyon pour desservir Part-Dieu et Perrache que desservir l'aéroport et la gare de Saint-Exupéry. POCL permettrait donc de rejoindre tous ces pôles, avec néanmoins « une priorité » donnée à la desserte de Part-Dieu.

L'arrivée à Paris ? Une arrivée en gare de Lyon, explique-t-il, est « irréaliste », car cette gare « est déjà en voie de saturation » alors qu'Austerlitz « a des réserves de capacité » et est en cours d'aménagement, en particulier pour recevoir POCL.

Arlette Dubois-Besnard, CPDP, lit des questions écrites :

. **Émilie Perrot** demande si la desserte de Roanne ne serait pas intéressante pour l'équilibre économique des liaisons entre Clermont-Ferrand et Lyon, afin le surcoût ne pèse pas seulement sur les Ligériens.

. **Emmanuel Devidas** demande aux opposants au projet POCL : « Que deviendrait Saint-Étienne si Clermont était à 2 heures de Paris, Roanne à 1 h 30, Lyon à 1h55, sans que Saint-Étienne soit desservie ? »

. **Marc Petit, maire de Firminy et vice-président de Saint-Étienne métropole**, explique pourquoi l'option Saint-Etienne doit être intégrée dans le projet. Depuis 1984, dit-il, le trajet Paris-Saint-Etienne se fait en 2h40 et « contrairement à ce dont ont bénéficié de nombreuses autres agglomérations françaises, aucune évolution du temps de parcours n'a été permise depuis cette date-là ». Il estime que gagner 10 minutes n'est pas assez. Il souhaite un gain de temps de parcours de 30 minutes.

Il pense également que 4 allers retours quotidiens entre Paris et Saint-Etienne ne sont pas suffisants. Il ne comprend pas pourquoi certaines villes de 80 000 habitants comme Narbonne, ont 4 allers retours quotidiens vers Paris alors que des villes moins peuplées, comme Brest ou Metz en ont entre 8 et 10. Il demande à ce que les 4 allers retours par Lyon soient maintenus en même temps que seront créés 4 nouveaux allers retours par Saint-Etienne.

Pour lui, le coût de l'électrification de la ligne Roanne-Saint-Etienne, 150 millions d'euros, mesuré au prix global du projet, n'est pas significatif. Il ajoute que « le coût environnemental sera quasiment nul » et que l'électrification de la ligne peut permettre de développer des liaisons inter-cités entre Lyon, Saint-Etienne, Roanne et Clermont-Ferrand.

. **Bernard Viel, adjoint à la commune de Villars et conseiller communautaire**, évoque le problème de l'enclavement du bassin Sud Loire. Compte-tenu du tissu d'entreprises stéphanois et de

l'enseignement supérieur qui y est dispensé, « il ne comprend pas que Saint-Etienne ne soit qu'une option de POCL » et estime que la ville devrait être intégrée au projet.

RFF : les études ne laissent pas supposer un potentiel de 9 allers retours quotidiens Paris/Saint-Étienne.

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

Les conséquences d'une desserte centrale de Roanne sur l'équilibre économique de la liaison ? Roanne, explique-t-il, a été intégrée dans les calculs d'équilibre économique de la liaison : que le train passe en gare nouvelle ou en gare centrale, « c'est le potentiel de trafic qui compte ». Or, on constate des gains de trafic sur Paris-Roanne et Paris-Saint-Etienne mais une baisse sur Clermont-Lyon. « L'équilibre économique de la liaison, dit Thomas Allary, reste modeste. Il y a un peu plus de 100 000 voyageurs nouveaux en plus. En revanche, il y a bien 400 millions d'euros d'investissements supplémentaires. »

Les fréquences Paris/Saint-Etienne ? Les études, dit-il, ne permettent pas d'envisager quatre allers retours par Lyon et cinq allers retours par Roanne, car le potentiel de trafic ne le permet pas. Un opérateur, précise-t-il, ne mettra jamais en place des TGV s'il n'est pas démontré qu'on peut les remplir et donc assumer le coût de leur exploitation.

Le surcoût de l'option ? « Il est faible », mais « l'option ne va pas permettre de gain important de voyageurs ». L'apport financier de RFF restera donc le même et « le surcoût devrait alors être financé par les collectivités ».

. **Cécile Cukierman, sénatrice de la Loire, conseillère régionale**, représente le président de la Région Jean-Jacques Queyranne et l'assemblée régionale dans les différentes instances du Massif central. Elle estime important de prendre en compte l'aspect financier mais aussi l'aspect environnemental. « Quel que soit le tracé, la ligne passera dans des espaces agricoles ». En cas de passage par Roanne, il faudra donc prendre cette question en considération.

L'arrivée à Saint-Etienne, dit-elle, ne doit pas être une option : « la ligne permettra de mieux irriguer des territoires jusqu'à aujourd'hui délaissés par la grande vitesse, tels que le nord de l'Ardèche ». « Elle s'intègre dans une meilleure irrigation des territoires du Massif central », précise-t-elle.

Pour le financement, la sénatrice estime que l'Etat doit jouer son rôle « tant dans l'aménagement du territoire que dans le financement de cette réalisation » et donc dans l'électrification de la ligne Roanne-Saint-Etienne.

« La desserte en gare centrale à Roanne est cohérente en matière d'urbanisme et de transports »

. **Florian Catex, étudiant à l'école Telecom Saint-Étienne**, explique qu'il faut raisonner sur l'ensemble du territoire et considérer que le doublement de la ligne Paris-Lyon est une occasion historique pour Saint-Etienne de « tirer son épingle du jeu ». « Le but, dit-il, est d'offrir une alternative de développement à la couronne lyonnaise », afin d'assurer un équilibre des territoires, le but étant « d'ouvrir les vannes entre une retenue lyonnaise et une région stéphanoise encore relativement méconnue d'un point de vue économique et qui a pourtant des atouts ». Il souligne l'importance de gagner entre 10 et 30 minutes surtout pour un trajet allant de 2h40 à 3h.

Concernant l'arrivée de POCL à Paris et Lyon, il estime qu'il faut « veiller à la desserte et à l'aménagement des gares dans les villes ». Quant à l'arrivée à Roanne, il estime nécessaire d'« avoir une échelle de distance de la gare nouvelle par rapport au centre-ville ».

. **Laure Déroche, maire de Roanne**, dit sa conviction que Saint-Etienne constitue « un pilier du projet POCL ». Elle rappelle que la rénovation du réseau existant ne répond pas aux objectifs du projet. POCL à Roanne, « en gare centrale », dit-elle, c'est « un choix économique et un choix durable », avec

la desserte de Saint-Etienne, faisant de Roanne une « vraie étape sur cette ligne LGV ». Elle ajoute qu'un tiers de la population roannaise est intéressée par cette relation.

La desserte en gare centrale est, dit-elle, « cohérente en matière d'urbanisme et de transports ». Un pôle intermodal en gare centrale, financé par les collectivités ligériennes a été inauguré fin 2008, rappelle-t-elle. Une étude SETEC a montré que sur les 2,6 millions de déplacements longue distance liés à Roanne, seulement 20% sont réalisés par fer. Une desserte TGV de Roanne permettrait donc, dit-elle, d'augmenter la part liée au fer et ainsi d'apporter une meilleure contribution à un développement durable.

Elle souligne aussi l'impact positif que pourrait avoir le TGV sur l'image de Roanne.

. **Laurence Bussièrre, directrice du Scarabée à Roanne et du Centre de congrès de Saint-Etienne**, explique que la LGV à Roanne peut avoir un effet très bénéfique sur le secteur événementiel, car en termes d'attractivité, pour accueillir des organisateurs de congrès ou des conventions d'entreprises, Saint-Etienne n'est pas aux normes, et se trouve aussi loin, en temps de parcours, de Marseille que de Paris.

. **Thomas Allary, RFF**, explique qu'il n'y a encore ni tracé ni choix d'emplacement, mais que la gare nouvelle de Roanne pourrait être à 5 kilomètres environ de la gare centre.

. **Gabriel Roudon, élu à la Chambre de métiers et membre du Conseil économique, social et environnemental Rhône-Alpes**, explique que pour le doublement de la ligne Paris-Lyon, « la qualité des correspondances à Lyon et à Paris est aussi fondamentale que le temps de parcours ». Il estime que, même si cela se révélait impossible du fait de la saturation, la meilleure option d'arrivée à Paris est la gare de Lyon. Il propose donc un jumelage entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz, afin de permettre un meilleur accès au réseau de transports francilien.

Le scénario le plus à l'ouest, dit-il, compromet la faisabilité économique du projet et apporte peu d'avantages supplémentaires en termes d'aménagement du territoire. Le scénario Est ne peut pas non plus être retenu car il met à l'écart le Centre et l'Ouest. Selon lui, seul le scénario Médian est capable d'assurer la faisabilité du projet car il constitue le meilleur compromis au niveau de l'aménagement du territoire.

La variante par Roanne, dit-il, doit être retenue, car elle est essentielle dans la relation Clermont-Ferrand/Lyon, en permettant de réduire le temps de trajet de 2h25 à 1h20 et de gagner 400 000 voyageurs par an.

« Pour faire les 5 à 15 kilomètres nécessaires pour aller à la gare excentrée, il faudra prendre sa voiture... »

. Pour **Bernard Bonne, président du Conseil général de la Loire**, « l'option qui ne passe pas par Roanne est à abandonner complètement », car la variante par Roanne est le seul moyen d'avoir une électrification de la ligne Roanne/Saint-Etienne. Les 20 minutes gagnées sur le trajet Paris/Saint-Etienne, dit-il, sont « très importantes » et « la ligne Saint-Etienne-Lyon est la ligne TER plus utilisée de France hors Ile-de-France ». C'est pourquoi, dit-il, « la possibilité de rejoindre Paris par une autre voie qu'en passant par Lyon est vraiment indispensable ».

. **Gilles Mondon, secrétaire général de l'Union régionale UNSA pour la région Rhône-Alpes**, pense qu'en plus de l'engorgement Lyon-Paris il faut également prendre en compte l'engorgement Lyon-Saint-Etienne. Il exprime son scepticisme quant au projet, expliquant qu'« il ne desservirait vraiment ni Clermont-Ferrand ni Orléans et ne consisterait au final qu'un "Paris-Lyon bis" ». Pour lui POCL n'est pas « carbone compatible », car « pour faire les 5 à 15 kilomètres nécessaires pour aller à la gare excentrée, il faudra prendre sa voiture, et souvent individuellement ». Il demande donc à ce que les émissions de carbone liées à ce trajet soient comptabilisées dans le bilan du projet.

Concernant la desserte, il doute que les opérateurs de la ligne « conservent les arrêts dans les gares qui se situeraient à l'écart des villes ». Il ne « donne donc pas cher des dessertes roannaises si la gare est externalisée et excentrée ». La seule solution, serait « le passage en centre-ville de Roanne avec un arrêt à Saint-Etienne, afin d'être au mieux reliés au réseau TER ».

. La **Chambre d'agriculture de la Loire**, explique **Raymond Vial, son président**, a pris une motion favorable au projet, « mais sous certaines conditions ». Il rappelle qu'aujourd'hui en France, « le foncier disparaît très vite » et qu'en l'espace de 40 ans, « on est passé de 40 000 à 80 000 hectares qui disparaissent chaque année ». Il est donc, dit-il, très important de veiller à l'utilisation du foncier dans le projet POCL. C'est pourquoi, la Chambre d'agriculture s'opposera à la création d'une nouvelle gare à Roanne, qui viendrait empiéter sur des terres agricoles.

. **Thomas Allary** répond aux interventions du public.

Orléans et Clermont-Ferrand, dit-il, « ne sont en aucun cas évitées : tous les tracés sont élaborés pour desservir ces deux villes ». L'idée de POCL, rappelle-t-il, est de desservir 13 villes du « grand Centre » en articulant un projet de ligne nouvelle avec le réseau existant afin de faire, à la fois, de l'aménagement du territoire et du trafic longue distance sur les trajets Paris-Lyon et Paris-Sud-Est.

La desserte, précise-t-il, est prévue en gare centre de ces 13 villes « et, seulement par exception, des gares nouvelles ont été envisagées à Bourges, Nevers et Roanne ». Le principe de ces gares sera d'être à l'intersection avec le réseau existant, « afin de permettre leur desserte en TER et non en automobile ».

. **Maurice Vincent, maire de Saint-Etienne** explique que sa ville a une approche commune du projet POCL avec Saint-Etienne et l'Auvergne. Il s'agit donc de choisir des scénarios qui seront bénéfiques à l'Auvergne et à Clermont-Ferrand.

Le passage de la ligne en gare centre de Roanne, rappelle-t-il, s'inscrit dans la logique du SCOT Loire et du SCOT Loire Sud qui visent à renforcer les centres ville. Même si la gare nouvelle ne se trouvait qu'à 5 ou 7 km, « cela ira en contradiction avec le projet de régénérescence de la ville ».

Quant au surcoût de l'option Saint-Etienne, il estime que « 400 millions d'euros au regard de 12 milliards, ce n'est certes pas négligeable, mais sur 50 ans, c'est aisément amortissable ».

. **Jacques Rollin, contribuable en Rhône-Alpes**, explique que l'avantage du scénario Ouest-Sud est qu'il se combine avec un axe transversal est-ouest. Roanne, dit-il, « a intérêt à avoir un crochet est et ouest mais aussi une gare TGV ». « Qu'est-ce qui empêche de prolonger la LGV de Roanne jusqu'à Saint-Etienne puis jusqu'à Valence ? » interroge-t-il. Ce prolongement, estime-t-il, serait bénéfique pour les 500 000 à 700 000 habitants de la plaque urbaine de Saint-Etienne mais aussi pourrait profiter au fret grâce à un raccordement dans le secteur de Serrières ».

Il demande à ce que la région Rhône-Alpes prenne position sur un scénario et cela, de « façon solidaire avec la région Auvergne », car l'Auvergne, dit-il, de par sa position centrale, est « la mieux placée pour dire quel aménagement convient le mieux pour relier des zones peu peuplées, des bassins de vie qui ne sont pas riches ».

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale, en charge du dossier POCL à la Région Rhône-Alpes première adjointe au maire de Roanne**, explique que le 14 décembre 2011, la région Rhône-Alpes a délibéré en faveur de la variante Roanne car elle permet l'aménagement du territoire, d'irriguer le territoire ligérien et de relier Lyon à Clermont-Ferrand.

Elle salue la prise en considération par RFF des préoccupations du public et des différents acteurs. Elle rappelle qu'il est important que l'environnement du Sud Beaujolais, qui sera inévitablement impacté par le passage de la ligne, soit pris en considération.

La question du nœud ferroviaire lyonnais, dit-elle encore, « doit être réglée afin de permettre de meilleures relations avec les TER mais aussi pour le fret ».

La région Rhône-Alpes, dit-elle, demande à ce que la participation « inévitable et normale » des régions à l'accompagnement de ce grand projet « soit cantonnée strictement à nos compétences et n'aille pas au-delà ».

Il est, dit-elle, important que les élus participent au débat public, mais aussi aux comités de pilotage. Elle rappelle que le 19 mai 2010, « l'option Saint-Etienne n'existait pas dans le projet POCL ». « Si elle existe aujourd'hui, c'est parce que la Région Rhône-Alpes a demandé la prise en compte de cette desserte ».

. **Dominique Roche, conseiller communautaire délégué du pays d'Astrée**, estime que 10 minutes de gagnées sur un trajet sont un « gain appréciable ».

Le 12 décembre prochain, dit-il, sera inaugurée l'autoroute A89 qui va traverser les Monts du Lyonnais. Si la variante par Roanne n'était pas retenue, dit-il, les 180 000 habitants du Pays du Forez quand ils voudront se rendre à Paris, devraient faire 100 km en voiture pour prendre le TGV à Mâcon-Loché. Il faut donc, insiste-t-il, que le TGV passe par Roanne et que la ligne entre Roanne et Saint-Etienne soit électrifiée.

. **Lela Bencharif, vice-présidente du Conseil régional en charge de la vie associative, de l'éducation populaire et de la démocratie participative, Europe Ecologie Les Verts**, rappelle que le projet POCL naît dans un contexte de déficit structurel sans précédent pour RFF et donc « sur fond d'une insécurité financière qui interroge ».

« Etant donné que le projet POCL ne verra pas le jour sans l'aide des collectivités publiques », des scénarii qui « permettent d'apprécier, d'évaluer cet engagement des collectivités locales » ont-ils été étudiés ? demande-t-elle. « Concrètement, ajoute-t-elle, quels sont les opportunités et les impacts du POCL sur le réseau TER local ? » « Comment s'assurer que RFF et la SNCF s'engageront à rénover les lignes existantes et en particulier ces lignes que l'on qualifie de lignes en survie ? » « Combien coûtera un billet pour voyager sur la ligne POCL ? » « Quelles précisions RFF peut-il apporter sur les modalités de mise en œuvre des études d'impact environnemental ? »

. **Thomas Allary, RFF**, répond aux interventions et questions du public.

Sur la question du financement. Le débat public, rappelle-t-il, n'est pas le temps de la négociation sur le financement de la ligne mais celui du questionnement sur l'opportunité des grandes caractéristiques du projet. Pour éclairer le débat, RFF explique « comment aujourd'hui une ligne LGV se finance », mais « cela pourrait être différente dans 10 ans ».

Pour la première fois à l'étape du débat public, RFF a décidé de donner un ordre de grandeur de ce qu'il pourra apporter au financement du projet : entre 1,8 et 3,6 milliards d'euros selon les scénarios. Il resterait donc à financer entre 9,5 et 12,2 milliards d'euros.

Le maître d'ouvrage RFF, précise-t-il, ne peut, de par ses statuts, s'endetter au-delà de ce que le projet lui rapportera. Pour compléter le financement, il faudra donc faire appel aux collectivités publiques et éventuellement à l'Union européenne.

La relation entre le projet POCL et la rénovation du réseau existant. « A chaque fois que nous aurons besoin d'aménager le réseau existant pour faire circuler un TGV, ce sera inclus dans le projet ».

Sur la question du prix du billet. Des services nouveaux, explique Thomas Allary, sont apportés et, en particulier, plus de fiabilité sur la ligne existante Paris-Lyon et des gains de temps de parcours importants sur les villes du « grand Centre », ce qui a un coût en termes d'investissements et d'exploitation. Ce coût devra être répercuté sur le prix du billet, qui devrait augmenter sur la base de 0,13 euros pour chaque minute gagnée. Par exemple, le billet Paris-Clermont-Ferrand augmenterait d'environ 9 à 10 euros et Clermont-Ferrand-Lyon d'environ 5 à 6 euros.

Les modalités d'étude sur l'impact environnemental. Si le projet se poursuit, RFF resserrera petit à petit les zones d'études « pour aboutir à un tracé technique qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique dans un délai d'environ 5 à 8 ans ».

. **Jean-François Barnier, président des maires du département de la Loire**, explique que l'ensemble des élus de la Loire est favorable à une variante par Roanne avec l'intégration de Saint-Etienne. Faire passer la ligne par Roanne permettra d'alléger un peu l'axe Lyon-Saint-Etienne et peut-être même d'obtenir des liaisons supplémentaires en direction de la Haute-Loire. Cette ligne, estime-t-il, peut permettre de renforcer les transversalités en évitant de passer par la région parisienne et « c'est quelque chose d'important, qui domine l'ensemble de la problématique ».

. **Olivier Longeon, conseiller régional Rhône-Alpes**, estime que pour parler des gares parisiennes, il faudrait prendre en compte « la distance par rapport au nombre de m² utiles », c'est-à-dire modérer l'analyse par rapport au nombre d'habitants concernés par la zone de la gare d'arrivée.

Une arrivée possible à Lyon Perrache empêcherait, dit-il, les opportunités de correspondance qu'offre Part-Dieu. Il aimerait donc que RFF précise la gare d'arrivée à Lyon.

Quant au temps de trajet entre Paris et Saint-Etienne, il aimerait savoir si les 2h10 dont a parlé RFF sont « brutes » ou « nettes ». Que serait, demande-t-il, le temps de parcours « si l'on utilisait les 12 ou 14 milliards d'euros de POCL pour la rénovation de l'existant » ?

. **Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro**, pose trois questions à RFF.

L'animation projetée au cours du débat est-elle « bien conforme au mode de desserte future des 13 villes concernées par le fuseau POCL » ? Que répond RFF à l'opérateur ferroviaire qui a dit que le trajet Paris-Saint-Etienne se ferait par Lyon et non par Roanne, impliquant donc une pénalisation tant au niveau du coût du billet que du temps de transport ? Comment RFF peut-il parler de « 5 minutes de plus sur un trajet », alors qu'on constate, par exemple, que le Paris-Genève direct annoncé en 3h00 se fait au minimum en 3h05 et ce, alors que les collectivités en France et en Suisse ont financé un temps de parcours de 3h00 ?

. **Thomas Allary** répond qu'à ce stade RFF ne « présente pas un projet ficelé » : « la politique de desserte n'est pas encore connue ; ce sont les opérateurs de la ligne qui décideront de son exploitation en temps voulu ». Ces opérateurs, précise-t-il, ne peuvent à ce stade s'engager sur des temps de parcours. RFF établit donc les hypothèses les plus réalistes possibles.

Si, précise le directeur du projet POCL, les dessertes directes sans correspondance envisagées dans les hypothèses de RFF se voyaient modifiées pour y ajouter des arrêts, le projet perdrait son intérêt.

Le calcul des temps de parcours. Pour ce qui concerne les temps de parcours, Thomas Allary explique qu'ils ont été calculés sans arrêts, en fonction de « la vitesse probable et de la longueur probable de la ligne », afin de pouvoir comparer les scénarios entre eux, sur les mêmes hypothèses.

Les gares parisiennes. En ce qui concerne l'accessibilité des gares parisiennes, fait-il remarquer, « proposer de pondérer la population accessible par des mètres carrés utiles » est « un bon principe » mais qui ne fonctionne pas dans ce cas car « l'utilité du mètre carré n'est pas la même pour chacun ».

L'arrivée à Lyon. La ligne POCL, explique RFF, arriverait au nord de Montanay, à la bifurcation de la ligne qui rentre dans Lyon et de celle qui contourne la ville. A partir de ce point, les TGV desserviraient soit le centre de Lyon – Part-Dieu et dans son prolongement Perrache –, soit Saint-Exupéry. La deuxième option serait de raccorder directement POCL à Lyon Perrache, afin d'accompagner un scénario de rééquilibrage urbain de Lyon, dans le cadre de la résolution du problème du nœud ferroviaire lyonnais. RFF a préféré maintenir cette option ouverte, « car elle peut avoir des intérêts en termes d'exploitation ferroviaire ».

Le prix du billet. La politique tarifaire, dit-il, « dépendra de l'opérateur, le moment venu ».

. **Régis Juanico, député de la Loire et conseiller général**, estime que le débat public permet de se projeter dans le futur. POCL, dit-il, en plus de désenclaver le territoire par l'ouest, permet un gain de temps appréciable pour la liaison avec Paris, quelle que soit la gare d'arrivée. La variante par Roanne,

le passage par Saint-Etienne et l'électrification de la ligne auront pour avantages « d'améliorer les relations entre le nord et le sud du département de la Loire mais aussi de permettre une meilleure desserte des autres modes ferroviaires ».

. **Gérard Halaunbrenner, chargé de mission à l'association TGV Grand Centre Auvergne**, indique que l'association appuiera la position de ceux qui défendent la variante par Roanne. Bien « qu'il soit d'accord pour dire que les avantages de cette variante sont avérés », il précise que « ces TGV, il faudra les remplir ».

. **Philippe Charlot, collectif Stop LGV POCL**, déclare que si l'on veut la ligne POCL, « il va bien falloir augmenter les impôts ». Il dit que « les régions Rhône-Alpes et Île-de-France ont déclaré durant la réunion d'Orly qu'elles ne prenaient pas d'engagement pour financer POCL » et que « ce financement resterait donc à la charge des Régions Bourgogne, Auvergne et Centre ». Il leur souhaite donc « bon courage ! ».

. **Thomas Allary, RFF**, répond « ne jamais avoir entendu l'Île-de-France dire qu'elle ne voulait pas payer ». Les seules considérations financières évoquées au cours de la réunion d'Orly, dit-il, « étaient liées aux transports du quotidien ».

. **Michel Gaillard, président de la CPDP**, a « bien entendu » « la position des Ligériens qui revendiquent la réalisation du projet POCL, dans la Loire, avec une connexion à Saint-Étienne ». Mais, ajoute-t-il, « les collectivités n'ont pas expliqué comment elles vont préparer l'arrivée de la ligne POCL ».

Il rappelle que les réunions de clôture du débat public auront lieu le 24 janvier à Clermont-Ferrand et le 25 à Orléans.