

16^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** JEUDI 1^{er} DECEMBRE 2011, à **Villefranche-sur-Saône (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 16^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, a duré presque 3 heures et réuni 145 personnes à Villefranche-sur-Saône, le jeudi 1^{er} décembre 2011, pour une « thématique » consacrée à « l'insertion de la LGV POCL » dans la région lyonnaise.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. La question de la contribution de POCL à l'engorgement du « nœud ferroviaire lyonnais » (NFL), a été fréquemment abordée. Des intervenants estiment qu'il faudra régler le problème du NFL avant la réalisation de POCL. RFF exprime le même avis, tout en précisant que POCL ne contribuerait que « de façon très marginale » à la saturation du NFL. La CPDP a rappelé que le débat public porte sur le projet POCL et non sur NFL (qui fera l'objet d'un autre débat public), même s'il y a une relation évidente entre les deux projets.

2. L'importance de conserver à la gare de Lyon Part-Dieu, le rôle de « hub TGV » a été soulignée par plusieurs intervenants, dont la SNCF. RFF a expliqué que POCL laissait ouverte l'option que certains TGV puissent arriver directement à la gare de Perrache (mais aussi à celle de Saint-Exupéry), pour répondre à une éventuelle saturation de Part-Dieu.

3. La préférence qui devrait être donnée à la rénovation du réseau existant est, à nouveau, évoquée, en particulier parce qu'il y aurait un besoin urgent d'amélioration des dessertes locales. RFF répond que sa priorité numéro 1 est la rénovation des lignes existantes, mais **qu'une simple modernisation ne répond en aucun cas aux objectifs fixés à POCL par l'Etat.**

4. Plusieurs intervenants s'inquiètent du passage de la ligne dans la zone des Pierres Dorées et demandent qu'on en précise les impacts. RFF indique qu'il faudra attendre **les études plus précises qui seront réalisées après le débat public** pour connaître exactement les impacts sur tel ou tel milieu, mais qu'en tout état de cause, **les Pierres Dorées ne seront pas traversées par la ligne.** D'autres inquiétudes sont exprimées quant à la traversée du Beaujolais. **Une intervention préconise même, pour la première fois, la « variante Mâcon »,** qui préserverait mieux l'environnement. RFF précise que, selon ses études, l'impact de la variante Mâcon serait « plus pénalisant » que la variante Roanne pour l'environnement.

5. Des intervenant estiment que le TGV est destiné aux classes sociales « aisées » et craignent ses **effets négatifs** – notamment par l'élévation du prix du billet – **sur les populations les plus démunies.**

6. D'autres thèmes sont évoqués, tels que la desserte de Villefranche et de Saint-Etienne ou le calcul de la saturation de la ligne existante Paris-Lyon d'ici à 2025. Un élu affirme que les **Régions ne pourront participer au financement de POCL,** compte tenu de l'état de leurs ressources.

. **Olivier Klein, membre de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion et donne la parole au maire de Villefranche-sur-Saône, pour le traditionnel « mot d'accueil ».

. **Bernard Perrut, maire de Villefranche-sur-Saône**, explique que la ville de Villefranche-sur-Saône est un pôle d'équilibre au nord de la région Rhône-Alpes. POCL, dit-il, est un projet « inhabituel du fait de sa taille mais aussi du fait de son objet » - desservir le "Grand Centre" de la France et doubler la ligne Paris-Lyon. Ce débat, estime-t-il, doit donc prendre en compte les enjeux humains, mais aussi sociaux, agricoles, environnementaux et technologiques. « Il faut, dit-il, que tous les acteurs concernés puissent s'informer et dialoguer. » Il conclut en posant quelques questions : « Ce projet est-il nécessaire ? Quel serait son coût et pourrions-nous y faire face ? Quels changements va-t-il apporter au territoire ? Quelles évolutions signifie-t-il pour Lyon ? Comment l'intégrer dans le nœud ferroviaire lyonnais ? ». « POCL doit se faire, dit-il, mais dans le respect de la qualité de vie et d'environnement. »

. **Olivier Klein** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière présents (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Deux grandes questions sont portées au débat public, explique-t-il : celle de l' « opportunité du projet » et celle de ses « grandes caractéristiques et fonctionnalités ». Il rappelle que le débat public est ouvert à tous, qu'il est transparent et que tout le monde peut s'y exprimer de la même manière.

Il rappelle enfin que le débat s'achèvera fin janvier, que fin mars au plus tard, la Commission nationale du débat public publiera le compte-rendu et le bilan du débat public. RFF, précise-t-il, aura jusqu'à fin juin 2012 pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

Il explique que trois thèmes sont au programme de la réunion publique :

- POCL et ses grandes fonctionnalités dans la desserte de la région lyonnaise,
- l'insertion de ce projet dans le territoire,
- les modalités de la concertation après le débat public.

. **Thomas Allary, directeur du projet POCL de RFF**, rappelle que ce projet, inscrit dans le 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 sachant qu'aujourd'hui il est de plus de 3 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 pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon qui est en voie de saturation.

Sur ce socle, d'autres objectifs sont venus compléter le projet : l'amélioration de la relation Clermont-Ferrand-Lyon, l'amélioration des relations transversales est-ouest et la connexion aux plateformes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

RFF : le bénéfice d'une LGV n'est pas là où la ligne passe mais là où le TGV va pouvoir aller

L'idée de POCL, dit Thomas Allary, est de rassembler ces deux piliers pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, L'Etat et les cinq Régions concernées.

Quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Ile-de-France et en région lyonnaise communes. 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 LGV existante entre Mâcon et Lyon.

Le directeur du projet POCL rappelle que « le bénéfice d'une LGV n'est pas là où la ligne passe mais là où le TGV va pouvoir aller grâce à la ligne ».

POCL ne peut pas desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. « L'idée du projet est de réaliser une ligne à grande vitesse qui passerait au milieu du territoire et d'utiliser le réseau existant pour que différents types de TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet. »

Mais, insiste-t-il, c'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train.

Le directeur du projet POCL apporte des précisions sur les « bénéfices » attendus de la ligne nouvelle.

Le temps de parcours. Les scénarios Ouest et Ouest-Sud permettent de maintenir le temps de parcours actuel c'est-à-dire un peu moins de 2 heures entre Paris et Lyon ; les scénarios Médian et Est permettent, en outre, un gain de temps de parcours de 10 minutes.

L'accessibilité des territoires. Tous les scénarios permettent de remplir l'objectif, sachant que les variantes par Mâcon desserviraient par la grande vitesse une ville qui l'est déjà.

Le doublement de Paris-Lyon. L'objectif est rempli dans les quatre scénarios, avec un petit bénéfice pour les scénarios Médian et Est grâce au gain de temps de parcours.

Le gain de voyageurs permis par le projet. L'évaluation souligne un résultat positif situé entre 5,1 et 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an.

L'investissement pour le projet. Il se situerait entre 12,2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios. Un financement public serait nécessaire car RFF ne peut, de par ses statuts, investir que ce que le projet lui rapporterait grâce aux péages. Le complément serait apporté par les collectivités publiques (Etat, collectivités locales et, éventuellement, Union européenne) et, selon les estimations, il serait très important : jusqu'à 12 milliards d'euros, selon les scénarios.

Le risque d'impacts environnementaux. Compte-tenu de la taille du projet, aucun scénario ne saurait éviter l'ensemble des zones sensibles - milieux humains, physiques ou naturels.

La Valeur actualisée nette (VAN). Le bilan monétarisé des avantages (gain de parcours, sécurité, financiers, etc.) et des coûts du projet serait positif et situé entre 1,1 et un peu plus de 10 milliards d'euros selon les scénarios. Elle serait donc positive dans tous les scénarios, mais dans des proportions contrastées.

Après que RFF, en juin 2012, aura pris une décision, poursuit Thomas Allary, une nouvelle étape s'ouvrira, qui verra en particulier la relance de la concertation. Si le projet se poursuit, dit-il, des études préalables à l'enquête d'utilité publique seront lancées. Tout au long de ces études, la concertation continuera.

Sur l'arrivée en région lyonnaise. Le directeur du projet POCL rappelle que deux variantes sont proposées : l'une par Mâcon, l'autre par Roanne et les Monts du Lyonnais. Quelle que soit la variante retenue, le temps de parcours entre Paris et Lyon serait inférieur à 2 heures et la desserte des trois gares lyonnaises, Part-Dieu, Perrache et Saint-Exupéry rendue possible par l'infrastructure.

Nous pourrions avoir, dit Thomas Allary, « un TGV qui irait à Part-Dieu puis à Perrache », « un TGV, qui irait directement à Perrache, sans passer par Part-Dieu », « un TGV qui contournerait Lyon et desservirait directement Saint-Exupéry ».

Que peut apporter le projet POCL à l'agglomération de Lyon ?

Le projet POCL, dit Thomas Allary, peut permettre des relations directes à grande vitesse avec toutes les villes du territoire central mais aussi avec l'ouest, des améliorations significatives de relations avec l'ouest immédiat (Roanne et Clermont-Ferrand), la restauration de la régularité sur la LGV existante Paris-Lyon et l'opportunité de répartir les TGV entre les deux gares de Part-Dieu et Perrache.

Au niveau environnemental, précise-t-il, les enjeux sont divers et partagés mais « dans la variante Mâcon, ils sont plus importants car les contraintes de relief sont extrêmement fortes ».

Comment insérer la nouvelle ligne dans le nœud ferroviaire lyonnais ? Actuellement, constate Thomas Allary, plus de 1 000 trains circulent chaque jour dans le réseau lyonnais, contribuant au problème d'engorgement du « nœud ferroviaire lyonnais » (NFL). La ligne POCL, dit Thomas Allary, amènerait à Lyon deux types de trafic : des trafics déjà existants (le report de trains de la LGV actuelle sur POCL) – qui n'auraient donc pas d'incidence sur le NFL – et des trafics nouveaux dits « induits ». Ce sont eux qui permettent à RFF d'évaluer l'impact de POCL sur le réseau lyonnais. Ce seraient en particulier des TGV province-province (Nantes-Lyon/Méditerranée ou Roissy-Lyon/Méditerranée), soit, fait remarquer le directeur du projet POCL, « pas plus 8 trains par jour environ, soit au maximum un sillon TGV à l'heure de pointe ». Le TGV Clermont-Lyon se substituerait à la desserte TER qui existe aujourd'hui et n'influerait donc pas sur l'engorgement du nœud ferroviaire.

Tous les scénarios, précise RFF, sont compatibles avec la démarche qui vise à apporter des solutions au « nœud ferroviaire lyonnais », menée parallèlement au projet POCL.

. **Olivier Klein** rappelle les règles du débat et annonce le premier thème ouvert à la discussion : les fonctionnalités du projet POCL sur le territoire français.

« Un scénario suffisamment central pour irriguer 95 % des territoires »

. **Jean-Bernard Devernois**, président de la Chambre de commerce et d'industrie du Roannais et 1^{er} vice-président de l'Association consulaire de la LGV POCL, estime que la nouvelle infrastructure est destinée à être « la colonne vertébrale du système à grande vitesse français », mais qu'il y a une bonne et une mauvaise manière de la faire, la mauvaise étant d'en faire « simplement l'affaire de la SNCF ». La bonne manière, dit-il, consiste à en faire un outil d'aménagement du territoire et, pour cela, « il est indispensable que ce nouveau TGV soit rentable ». Il estime qu'il faut, pour le moment, s'en tenir à évaluer les fonctionnalités d'un scénario qui serait « suffisamment central afin d'irriguer 95 % des territoires demandeurs de progrès ».

. **Denis Bidault, citoyen**, demande comment RFF a estimé la saturation de la LGV Paris-Lyon d'ici à 2025.

. **Jocelyne Sambardier, citoyenne**, se dit très inquiète du passage de la LGV, car elle habite le Pays des Pierres Dorées. Elle aimerait avoir plus de précisions sur les aménagements prévus entre Roanne et Lyon.

. **Thomas Allary** rappelle qu'à ce stade, on ne peut préciser exactement où passerait la ligne car l'étude est menée sur de grandes bandes d'une largeur d'environ 10 kilomètres « avec le seul objectif de déterminer les zones dans lesquelles un scénario pourrait être étudié ». Pour le moment, seuls les enjeux ont été identifiés et la question du foncier, dit-il, sera approfondie au fur et à mesure des études. La problématique agricole et viticole est néanmoins « évidemment identifiée ».

. **Alain Chausse, responsables des études socio-économiques au sein de la mission POCL de RFF**, explique que les trafics voyageurs sont évalués à partir de méthodes qui permettent de modéliser la réalité sur la base d'enquêtes. Ces modèles permettent de simuler la croissance de la population, des emplois mais aussi les évolutions du système de déplacement, ce qui permet d'évaluer le nombre de personnes qui utiliseraient la ligne. Environ 45 millions de voyageurs, dit-il, pourraient utiliser la ligne POCL, dont environ une vingtaine de millions qui se déplaceraient dans le « Grand Centre » sur des trajets autres que Paris-Lyon et environ 25 millions qui seraient des voyageurs "reportés" de la LGV Paris-Lyon actuelle.

Comment serait désaturé le nœud ferroviaire lyonnais ?

. **Danielle Lebaill, conseillère régionale Rhône-Alpes**, rappelle que la ligne Lyon-Mâcon fait partie des 15 lignes signalées comme « malades » par l'Etat (retards, régularité, etc.). Elle n'oppose pas, dit-elle, TGV et TER, mais, pour elle, aujourd'hui, « la priorité est d'assurer régularité de cette ligne Lyon-Mâcon et de réouvrir la ligne TER entre Lyon et Trévoux ».

Elle aimerait aussi savoir comment sera désaturé le nœud ferroviaire lyonnais et quelles seraient être les conséquences de l'arrivée de la nouvelle ligne TGV dans ce nœud ferroviaire.

. **Olivier Klein (CPDP)** rappelle que « la Commission nationale du débat public a été saisie d'un projet intitulé POCL ». Elle n'a donc, précise-t-il « pas le droit de s'autosaisir d'un autre projet » et le projet nœud ferroviaire lyonnais n'entre pas dans le cadre de ce débat. Evidemment, précise-t-il, la CPDP ne peut ignorer qu'il existe de fortes interférences entre les deux projets.

. **Monique Cosson, conseillère régionale Rhône-Alpes**, s'étonne que la LGV POCL puisse assurer des liaisons de type « intercités » comme Roanne-Lyon et « desservir des petites gares pour des trajets quotidiens ». La priorité devrait être, selon elle, l'amélioration de la desserte locale. Elle voudrait aussi plus de détails sur l'itinéraire que pourrait avoir la ligne dans la traversée des espaces agricoles et naturels du Beaujolais.

. **Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon**, s'interroge sur les dynamiques engagées autour de ce projet « qui doit ouvrir de nouvelles perspectives aux Régions Rhône-Alpes et Auvergne ». Il explique qu'il faut renforcer l'attractivité des territoires à

l'ouest du département du Rhône, ce qui revient à placer Roanne au cœur des liaisons Paris-Lyon, Paris-Saint Etienne et Lyon-Clermont-Ferrand. Il attire l'attention sur le trajet Clermont-Lyon, « car les liaisons entre ces deux capitales régionales constituent une dimension forte du projet ».

Il évoque la question du nœud ferroviaire lyonnais car, pour lui, il est évident que sa désaturation est primordiale. Le projet POCL, dit-il, s'y confronte directement ; il regrette donc que le débat public sur le nœud ferroviaire ait lieu après celui sur POCL.

Il insiste sur le rôle de la gare de la Part-Dieu, « première gare européenne de correspondance avec plus de 100 000 usagers ferroviaires quotidiens », qui doit donc « rester la gare principale pour les TGV desservant Lyon ». POCL doit donc « s'appuyer sur la Part-Dieu et ne pas basculer l'ensemble de son trafic sur Lyon Perrache ».

. Thomas Allary répond aux questions et interventions de la salle.

Sur la question des priorités. La priorité donnée à la rénovation du réseau existant, dit-il, est une réalité : « Le projet de rénovation des lignes actuelles est le plus grand jamais mis en chantier en France. »

Sur la question du financement attendu de la région Rhône Alpes. Le mode de financement des LGV, dit-il, peut évoluer d'ici à 15 ans mais, que pour l'instant, « on ne peut que s'appuyer sur le modèle existant », qui intègre une participation des collectivités.

Sur le thème de la substitution des TER par des TGV. Le directeur du projet POCL explique que seuls les TER faisant directement (ou presque) le trajet direct Clermont-Lyon seraient remplacés par des TGV. Ce ne serait pas le cas pour les TER qui desservent toutes les gares intermédiaires.

Sur la question des espaces naturels qui seraient traversés par la ligne. Il confirme, qu'à ce stade, RFF ne dispose pas encore d'éléments précis : les grandes zones d'enjeux environnementaux, naturels, agricoles ou paysagers ont été identifiées, mais il faudra attendre le stade de l'enquête d'utilité publique pour mieux préciser les impacts éventuels.

Deux grands scénarios d'aménagement du Nœud ferroviaire lyonnais ont été envisagés

. Philippe Gamon, responsable de la mission Grands Projets à la direction régionale Rhône-Alpes-Auvergne de RFF, explique que le Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) fait l'objet d'une mission du gouvernement confiée à un haut fonctionnaire, qui a remis son rapport en octobre dernier. Les études menées sous son égide, ont impliqué de nombreux partenaires, en particulier les collectivités territoriales. L'objet de la mission était de proposer des réponses au problème de capacité du nœud ferroviaire lyonnais, « à long et court terme ».

Les points d'étranglement majeurs, qui ont été identifiés, se trouvent à la convergence de plusieurs axes : Roanne/Villefranche/Paris, Saint-Clair/Part-Dieu/Guillotière et Saint-Fons/Grenay. A moyen et long terme, si cette capacité est inchangée, elle sera insuffisante aux heures de pointe pour accueillir les nouvelles dessertes à grande vitesse. L'idée de maintenir Part-Dieu comme pôle central a été retenue avec, en parallèle, l'idée de développer l'activité ferroviaire de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

Les deux grands scénarios d'aménagement envisagés consistent à construire deux voies supplémentaires sur la section la plus chargée entre Saint-Clair, Part-Dieu et Guillotière. Il y a deux options : ces deux voies seraient réalisées en surface le long des voies existantes

(pour un investissement de 400 à 600 millions d'euros) ou en souterrain avec une gare souterraine (pour 1,4 à 2,1 milliards d'euros).

Il faudra ensuite nécessairement aménager l'axe Saint-Fons/Grenay (pour 280 à 360 millions d'euros).

POCL, dans ce contexte, dit Philippe Gamon, n'est qu'un élément dans un ensemble d'autres projets concernant le NFL. L'impact de POCL sur le NFL se situe au niveau d'un raccordement à la ligne Paris-Lyon-Marseille de façon à pouvoir orienter des TGV sur Perrache, afin de gérer des situations perturbées à Part-Dieu.

. **Didier Dufourcq, Association Vivre en Pierres Dorées**, s'interroge sur la fréquentation des TGV. La grande vitesse, dit-il, « ne sert peut-être qu'à une minorité de personnes capables de se payer ses services », « en laissant une grande partie de la population de côté ». Il faut, dit-il, « envisager un report du financement du projet vers la modernisation de lignes existantes », pour « mieux répondre aux besoins réels des usagers ». Il estime que la crise financière et la situation globale des transports devrait faire réfléchir « au coût patrimonial des territoires traversés, aux recommandations du SCOT mais aussi à l'importance du Beaujolais ».

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régional Rhône-Alpes**, explique que le Conseil régional propose que la variante Roanne soit retenue dans les études qui vont suivre le débat public, car elle répond à deux fonctionnalités : l'aménagement du territoire et une desserte rapide et efficace entre Lyon et Paris – ainsi qu'avec d'autres villes en France et en Europe. La Région Rhône-Alpes, dit-elle, cofinance les études réalisées par RFF et cofinancera également les études préalables à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais. Le Conseil régional est donc très vigilant quant à l'impact environnemental mais aussi à l'impact sur les riverains. Il ne faut pas opposer les problématiques de POCL et du Nœud ferroviaire lyonnais, dit-elle, mais les faire se compléter, de telle sorte que le NFL soit désaturé avant que la LGV POCL n'arrive. Le Conseil régional demande donc un calendrier POCL/NFL « cohérent ».

L'important, conclut-elle, est de préserver « et les transports régionaux et le fret », dans la traversée de l'agglomération lyonnaise.

. **Olivier Klein** rappelle à nouveau que la Commission ne peut pas s'autosaisir du projet NFL.

SNCF : le gain de temps que la ligne pourrait apporter n'est pas à négliger

. **Jean-François Paix, directeur adjoint Grands projets et prospectives à la SNCF**, rappelle que Lyon Part-Dieu est la 3^e gare française et la 1^e gare de province par sa fréquentation, que Paris-Lyon est la relation ferroviaire la plus importante de l'Hexagone en termes de trafic et de recettes (suivi de Lyon-Marseille) et enfin que les flux de trafic voyageurs entre l'Ile-de-France et Rhône-Alpes sont les deuxièmes les plus importants dans les échanges de Région à Région.

On ne peut, dit-il, considérer comme « négligeable » le gain de temps que la ligne pourrait apporter. Avec les scénarios Médian et Est, il serait possible de gagner 10 minutes sur Lyon-Paris. Vers Clermont quel que soit le scénario, 1 heure et de 15 à 30 minutes vers Nantes selon les scénarios. Il précise également que si l'on retenait la vitesse de 360 km/heure, les temps de parcours pourraient être encore réduits de 10 minutes et l'on obtiendrait des temps de trajet de 1h35 entre Paris et Lyon dans deux des scénarios.

Le deuxième avantage est, explique-t-il, le renforcement de l'accessibilité pour Lyon, qu'un grand nombre de villes pourraient désormais rejoindre en moins de 2 heures. Le troisième avantage, dit-il, est celui d'un « gain de régularité du fait de la désaturation de la LGV Sud-Est ».

Concernant l'articulation entre le projet POCL et le projet Nœud ferroviaire lyonnais, il rappelle que Lyon Part-Dieu est un hub ferroviaire très performant : tous les TGV passent par Part-Dieu, quelle que soit leur destination passent par Part-Dieu, et ceux qui viennent de Paris ont en plus le choix entre deux gares lyonnaises. La SNCF souligne donc la nécessité de maintenir le hub à la Part-Dieu.

. **Stéphane Conques, habitant du Beaujolais**, aimerait savoir comment RFF va éviter les Pierres Dorées étant donné que les villages sont concentrés sur une large zone autour de Villefranche-sur-Saône.

. **Danielle Chuzeville, vice-présidente du Conseil général et présidente de l'association des 4 communautés de communes du Haut Beaujolais dénommée Beaujolais Vert**, explique que dans le Beaujolais Vert « le développement du territoire est en berne car les infrastructures sont loin ». La ligne à grande vitesse avec un arrêt à Roanne est donc selon elle, une « véritable chance ».

. **Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional, président de la Commission transports infrastructures et déplacements de la Région Rhône-Alpes**, parle « au nom des élus écologistes de la région ». Il s'interroge sur « la saturation » de la ligne LGV Paris-Lyon d'ici à 2030. Il estime impossible de faire aujourd'hui des prévisions « à partir du même modèle de développement que l'on connaît depuis 50 ans ». Il conteste les temps de parcours « donnés de gare à gare » : il indique que « peu de gens se déplacent de gare à gare, car ils habitent souvent loin des gares ». Il faudrait, dit-il, travailler sur l'accessibilité des transports car elle est complexe (fréquence, amplitude horaire). Le TGV, insiste-t-il, « n'a jamais apporté d'améliorations pour l'aménagement du territoire ». Le besoin de déplacements, dit-il, est quotidien, or « le TGV ne représente que 15 ou 20 % des déplacements en train, la majorité se fait en TER ». Ce sont, selon lui, ces dessertes de proximité qu'il faut rénover. La priorité doit donc être mise sur la modernisation du réseau existant.

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions de la salle.

Le secteur des Pierres Dorées. La zone concernée est relativement réduite, ce qui permettrait de rechercher des options d'évitement.

La desserte de Clermont-Ferrand. La fréquence envisagée de desserte par TGV entre Clermont et Lyon serait d'environ 8 allers-retours quotidiens à l'horizon de mise en service du projet. Ces trains, dit-il, remplaceraient les 7 ou 8 allers-retours quotidiens actuels en TER. Les autres TER existants seraient maintenus, et des nouveaux sillons pourront même être dégagés pour améliorer cette relation.

La contestation de la saturation de Paris-Lyon. Le directeur du projet POCL rappelle que l'ensemble des études est disponible sur le site de la Commission www.debatpublic-lgv-pocl.org. On peut y constater, dit-il, que le modèle utilisé pour évaluer la saturation d'ici à 2030 est un modèle éprouvé. Il a été étalonné sur des hypothèses de reports de trafics, de démographie (chiffres de l'INSEE), de développement d'infrastructures et de projets locaux ou encore d'évolution du prix du pétrole.

L'amélioration de la desserte par POCL. RFF explique que le gain d'accessibilité en temps de parcours et en fréquence, est très important pour toutes les villes concernées par le projet (par exemple, pour Clermont-Ferrand-Lyon, l'hypothèse issue des études est de 10 à 13 allers-retours par jour).

. **Jacques Rollin, contribuable**, estime qu'il faudrait présenter une illustration du scénario de desserte de la ville de Villefranche-sur-Saône, qui expliquerait ce que l'on propose à l'agglomération. Il estime qu'il faudrait la contourner par le nord, avec un raccordement, de façon à ce que des TGV ou trains rapides desservent Villefranche-sur-Saône, Roanne, Vichy et Riom en Auvergne. Il estime que la SNCF, en défendant les scénarios Médian et Est, « veut se donner un nouveau fuseau pour faire de la vitesse et gagner de l'argent ». Le scénario d'aménagement de territoire par excellence, dit-il, est le scénario Ouest-Sud – que défend d'ailleurs la région Auvergne – qui combine un axe nord-sud avec un axe transversal.

. **Rémi Chaine, citoyen lyonnais**, se dit étonné de voir à quel point la France est « fascinée par les grands projets mais incapable de gérer les problèmes de proximité ». Il pense que le problème de la saturation des accès à Lyon doit être mieux pris en compte. On ne peut, dit-il, tout à la fois améliorer la desserte locale et se consacrer à de grands projets tels que POCL. Il faut, dit-il, se concentrer sur les problèmes de transport de proximité, qui sont les véritables sources de difficultés économiques. Il y a donc, dit-il, « des choix à faire et avec POCL, on est en train de faire le mauvais choix ».

« Les TGV ne connaissent-ils pas le plus de retards là où ils utilisent le réseau existant ? »

. **Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro**, estime nécessaire de doubler l'axe Paris-Lyon, du fait de la saturation à venir, mais aussi afin de promouvoir le report modal. Il est important, dit-il, de ne pas laisser des régions à l'écart du réseau de grandes communications. La LGV POCL devrait permettre d'y connecter de nouvelles villes. Mais, dans le projet de RFF en utilisant le réseau classique existant. Or, il constate que les TGV subissent des retards précisément là où ils utilisent le réseau existant. Il demande donc à RFF de confirmer cette constatation.

. **Thomas Allary** précise que les travaux sur le réseau existant, dans le cadre du projet, sont inclus dans l'estimation de l'investissement. Et, dit-il, il n'y aura pas besoin d'attendre l'échéance de la réalisation de POCL pour les envisager. Il insiste sur le fait qu'aujourd'hui la rénovation du réseau classique est la première priorité de RFF. A ce stade, explique-t-il, une éventuelle desserte de Villefranche-sur-Saône n'est pas encore envisagée, car cela représenterait une augmentation du temps de parcours. Enfin, il précise qu'il est encore impossible de présenter des tracés précis. Le débat public, rappelle-t-il, se déroule très en amont de la réalisation d'une infrastructure, de façon à ce que les études intègrent ce qui aura été entendu pendant le débat.

La défense de la variante Mâcon, au nom de la protection des milieux humains et naturels

. **Marie-France Rochard, coordination des associations du Beaujolais, utilisatrice de la gare de Mâcon-Loché**, montre au public une carte de 2008 sur le trafic, tous systèmes ferroviaires confondus. Elle fait remarquer la situation « très chargée » du couloir rhodanien et de l'agglomération lyonnaise. L'arrivée de cette ligne nouvelle fait donc « peur », dit-elle.

Elle rappelle les autres lignes nouvelles attendues: Lyon-Turin, Rhin-Rhône branche-sud et branche-est, LGV PACA. Pour la coordination, un véritable aménagement du territoire consisterait plutôt à décentraliser le système des transports, « pour mieux desservir les régions et donc éviter la région lyonnaise ». Elle propose donc « une ligne POCL qui ne viendrait pas à Lyon ». Elle souhaite aussi mettre l'accent sur « le danger que représente la liaison Roanne-Lyon, qui impliquerait la création d'infrastructures nouvelles dans des zones protégées par la Directive territoriale d'aménagement (DTA) ». Elle s'étonne, à cet égard, de ne pas trouver, dans les études de RFF, la carte des dessertes ferroviaires prévues par la DTA de l'agglomération de Lyon de 2007.

Elle indique que la zone des Pierres Dorées est « très étendue » : elle demande donc « où va pouvoir passer la ligne ? »

La seule solution, selon elle, serait « d'éliminer la variante Roanne ». Le passage par Mâcon serait, dit-elle, moins perturbant pour les habitants, le milieu naturel et agricole, « puisque la SNCF dispose déjà de terrains réservés pour l'élargissement de la LGV actuelle ».

. **Jean-Michel Rival, président de l'association Le Groupe écologique Beaujolais**, s'inquiète du transfert de la ligne Intercités Lyon-Clermont vers une desserte TGV. Que va-t-il advenir du prix du billet ? demande-t-il. Il met en doute la validité du modèle prévisionnel retenu : RFF a-t-il intégré « une perspective de croissance économique très ralentie, qui pourrait avoir des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des ménages ? » RFF lui semble aussi trop optimiste quant à la perspective d'amélioration des capacités d'accueil de Part-Dieu et Perrache. Enfin, il cite le quotidien *Les Echos*, « qui dévoilerait que le projet POCL ne serait pas prioritaire ». Il demande donc à RFF de confirmer cette information.

. **Pascal Terrier, utilisateur du TER**, voudrait savoir si RFF a évalué les coûts des travaux et le temps de trajet dans l'éventualité d'une rénovation des lignes Lyon-Clermont-Ferrand en passant par Roanne ou de la ligne Lyon/Paray-le-Monial/Orléans/Paris.

. **Denis Mounier, UNSA Cheminots**, s'inquiète d'une arrivée par le nord de Lyon car le goulot d'étranglement entre Satonay et Lyon Part-Dieu est déjà saturé. Cette saturation, précise-t-il, est la cause principale des reports successifs de la remise en service de la ligne Satonay-Trévoux. Il s'interroge également sur l'intérêt de faire passer par Lyon, dans la variante Roanne, les trains en direction de Saint-Etienne.

RFF : Il faudra régler en priorité le problème du nœud ferroviaire lyonnais.

. **Thomas Allary** répond aux questions et interventions.

Le coût du billet. On évalue, dit-il, l'augmentation du prix du billet à 13 centimes d'euros par minute gagnée, c'est-à-dire un peu moins de 3 euros sur un billet Clermont-Lyon.

L'intégration dans les études des perspectives de crise. Il explique qu'en 2008, après le début de la crise, la Commission européenne a publié de nouveaux éléments de prospective (« Le scénario de la décennie perdue »), qui ont été pris en compte dans les études de RFF, mais que, bien entendu, cela ne présage pas de ce que l'on peut attendre des prochaines années.

La capacité d'accueil de la gare de Lyon Perrache. POCL et toutes les lignes qui pourraient arriver sur Lyon, dit Thomas Allary, n'ont de sens « que si l'on est capable d'écouler cette circulation nouvelle à l'intérieur de l'agglomération ». Il faudra donc régler en priorité le problème du nœud ferroviaire lyonnais.

L'article des Echos. Le journaliste des *Echos*, indique Thomas Allary, rappelle seulement qu'une nouvelle version du projet de SNIT a été publiée, dont le préambule indique que, compte tenu de la crise économique actuelle, une hiérarchisation nouvelle des priorités de réalisation des infrastructures devra être établie. Mais, dit Thomas Allary, pour l'instant, ce travail n'a pas encore été effectué.

L'alternative que constituerait la rénovation des lignes existantes. Cette option, dit le directeur du projet POCL, a été étudiée. Dans les trois hypothèses envisagées, le montant des travaux à financer est très important, pour une amélioration des temps de parcours assez modeste.

. **Corinne Roecklin, responsable environnement de la mission POCL de RFF**, explique que RFF recueilli toutes les données environnementales disponibles dans le territoire du projet. L'ensemble de ces données a été traité dans un système d'information géographique (SIG). On constate, en particulier, que la variante par Mâcon n'est « pas aussi inoffensive » au plan des risques d'impact environnemental qu'on pourrait l'imaginer. Si le projet se poursuit, des recueils de données très précis seront effectués sur le terrain et l'ensemble de ces données permettra d'identifier le scénario, puis le tracé qui aurait le moins d'impact possible sur l'environnement.

. **Laure Déroche, maire de Roanne**, partage les arguments de ceux qui défendent l'arrivée de POCL sur Lyon par la variante Roanne, en rappelant que la variante par Mâcon « n'apporte aucune fonctionnalité nouvelle ». Elle demande à RFF « s'il y a vraiment une emprise foncière réservée entre Mâcon et Lyon » pour doubler la LGV existante. La variante Roanne, poursuit-elle, permettrait de « mettre des villes délaissées - le Roannais, l'ouest Rhône-alpin et, en particulier, Saint-Etienne - sur des axes de communication modernes ».

. **Christian Ledoyen, président de l'Association pour la protection de l'environnement à l'ouest de la Saône (APEOS) et utilisateur des TER locaux**, estime que la Directive territoriale d'aménagement (DTA), qui s'impose aux communes, devrait aussi s'imposer à RFF. Le développement de la grande vitesse, demande-t-il, ne va-t-il pas « petit à petit créer un système ferroviaire à deux vitesses » : la très grande vitesse, « onéreuse, moderne et ponctuelle », réservée aux populations les plus aisées et, à côté, « une desserte locale par TER « délaissée ». En sa qualité de contribuable, il préférerait que sa contribution serve à « l'entretien des lignes locales » plutôt qu'à « la création de lignes qui n'amélioreront en rien la qualité de vie des habitants de Villefranche et de sa proche région ».

. **Monique Cosson, conseillère régionale Rhône-Alpes**, ne comprend pas pourquoi RFF peut fournir des chiffres très précis sur la fréquence des trains mais pas sur l'aspect environnemental et le foncier. Même sans scénario précis, estime-t-elle, « RFF devrait pouvoir évaluer concrètement les conséquences du passage d'un train sur un territoire ».

. **Thomas Allary** explique que la DTA n'est pas citée dans les études car elle date de 2007, or le principe de la ligne a été élaboré la même année. C'est donc un problème de « temporalité » explique-t-il.

Il explique aussi, qu'au stade des études préliminaires correspondant au débat public, il n'est pas encore possible de savoir où sera effectué le prélèvement foncier nécessaire à la réalisation de la ligne. Les chiffres donnés sur la fréquence de trains sont, eux, des « ordres de grandeur », des éléments de comparaison entre scénarios, et non des éléments « intangibles et définitifs ».

. **Sylvain Caillot, chargé d'études à RFF**, explique qu'il y a effectivement des emprises réservées entre les voies de la LGV Paris-Lyon et la campagne environnante mais ce sont, dit-il, les « emprises techniques nécessaires ». Il n'y a, en revanche, pas « d'emprises réservées pour le doublement de la plateforme et la création d'une voie nouvelle ». Il explique que pour une ligne de surface, l'emprise moyenne d'une LGV est de 100 mètres de large. Sur 10 kilomètres, cela représenterait donc 10 hectares. A long terme, dans le cadre des études à venir, RFF étudiera précisément l'impact que la ligne pourrait avoir dans chaque site concerné.

Concernant le temps de parcours entre Roanne et Saint-Etienne, il confirme que dans l'option d'un passage par Roanne, le temps de parcours entre les deux villes serait de 50 minutes.

. **Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale Rhône-Alpes et première adjointe au maire de Roanne**, déclare que le rôle de chacun dans le financement doit être clarifié. Le gouvernement actuel a fait le choix que les Régions dépendent en quasi-totalité de l'Etat et n'aient quasiment plus d'autonomie fiscale. Si les Régions devaient contribuer financièrement à ce projet, ce serait automatiquement au détriment d'une autre dépense, d'autant plus que leurs ressources diminuent très fortement. Dans l'état actuel, il ne lui semble pas possible que les participent financièrement à ce projet « au-delà de leur strict domaine de compétence ».

. **Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional Rhône-Alpes et président de la commission transports infrastructures et déplacements de la région Rhône-Alpes**, confirme ces propos en expliquant que, depuis quelques années, l'Etat s'est « désengagé du réseau ferré national » alors que « le financement des infrastructures relève d'une compétence de l'Etat ». Il estime que des travaux sur l'axe Lyon-Roanne doivent être réalisés pour améliorer la fiabilité de cette ligne « avant 2025 et la réalisation de POCL », « pour que le quotidien des usagers de cette ligne soit amélioré ».

. **Denis Mounier, UNSA Cheminots**, pense que la question des corridors de nuisance a été oubliée. « Une concertation plus spécifique avec les communes ou agglomérations impactées par d'autres projets existants serait nécessaire. »

. **Olivier Klein, CPDP**, clôt la réunion publique, en précisant qu'elle a été « riche, intéressante et que des opinions et approches radicalement différentes de celles d'autres réunions » s'y sont fait entendre. Il invite le public à se rendre sur le site du débat public, www.debatpublic-lgv-pocl.org, et rappelle que les personnes morales peuvent transmettre à la CPDP des textes de cahiers d'acteurs jusqu'au 10 janvier 2012.