

La quatrième réunion du débat public, le 13 octobre à Roanne (Loire), qui a duré un peu plus de 3 heures, a connu une affluence exceptionnelle – plus de 1 000 personnes –, fruit d'une mobilisation très forte des élus, acteurs économiques, socioprofessionnels et habitants d'une ville fortement marquée depuis plusieurs décennies par la désindustrialisation, la dépopulation, le chômage et la dégradation des échanges, tous modes de transport confondus.

Cette participation exceptionnelle tient aussi en partie à ce que le passage par Roanne est une « option » dans trois des scénarios présentés au débat par RFF et que la réunion publique a été vécue – comme cela a été dit au cours de la soirée – comme un levier susceptible de peser, si le projet était poursuivi, dans le choix futur du maître d'ouvrage et de l'Etat entre un passage par Roanne ou par Mâcon.

Ce contexte explique, en particulier, le climat « militant » dans lequel s'est déroulée la réunion : la plupart des interventions (presque toutes favorables au projet) ont été applaudies très vigoureusement, en revanche la première qui a mis en doute l'opportunité de la LGV a suscité un net mouvement d'humeur dans le public, qui a donné l'occasion au président de la CPDP de rappeler que « toutes les voix doivent pouvoir se faire entendre dans le débat public ».

Après l'explication des objectifs, principes et modalités du débat public par la CPDP, RFF a présenté le projet de LGV POCL puis ses caractéristiques concernant Roanne et le pays roannais.

Les élus et responsables économiques ont rappelé ce qu'ils attendent de l'arrivée de la LGV à Roanne, en particulier des échanges plus aisés avec les villes et métropoles de la Loire, d'Auvergne, de Rhône-Alpes, de Bourgogne et du Centre, avec Lyon et Paris, un effet de levier sur l'activité économique et universitaire.

Des élus des départements et Régions voisines avaient fait le déplacement. Plusieurs ont expliqué leur choix d'un scénario ; d'autres ont dit la nécessité de « rechercher un consensus » ; beaucoup ont exprimé – avec détermination – leur « rejet du scénario Est » alors que le scénario Ouest-Sud suscite des soutiens exclusifs ou des refus tranchés ; tous ont affirmé la nécessité d'« un passage par Roanne ».

Les intervenants ont aussi abordé, en particulier, le financement du projet, la préservation de l'environnement et des terres agricoles lors de la réalisation du projet, l'espoir d'une connexion de la ligne avec un axe transversal Est-Ouest, le préalable à la réalisation de POCL que serait le traitement du nœud ferroviaire lyonnais, l'électrification du réseau « classique » de proximité.

Des divergences ont été exprimées quant au passage de la ligne en gare centrale de Roanne ou par une gare nouvelle. Un intervenant s'est inquiété du respect de la clause d'insertion sociale dans les chantiers de la future ligne, en particulier en faveur des chômeurs et des jeunes sans qualification.

Un intervenant a dénoncé – sous les huées d'une partie du public – « la propagande des pouvoirs locaux » et le « simulacre de démocratie » que constituerait, à ses yeux, le débat public.

Des représentants de l'écologie politique, partisans du mode ferroviaire, ont dit quelle étaient leurs priorités : l'électrification de tout le réseau, une desserte plus fine du territoire, la modernisation de l'existant, le maintien de tarifs plus bas que ceux du TGV. RFF a répondu que « la LGV n'était pas l'ennemie du réseau classique », qui a vocation à être modernisé, en particulier pour les raccordements des villes du « Grand Centre » à la ligne nouvelle.

Une étudiante a demandé que le débat porte aussi sur le risque qu'une meilleure accessibilité des métropoles voisines ne vide Roanne de ses activités, de ses étudiants et de ses actifs et ne la transforme en « ville-dortoir » eu égard au faible coût de son foncier et de ses logements.