

La vingt-deuxième réunion du débat public, a duré 3 heures, et a rassemblé, le 12 janvier 2012, 255 personnes à Saint-Etienne. Dans son mot d'accueil, **le maire de la ville** a exprimé le soutien de la ville au projet, notamment pour « son ambition nationale », « son intérêt interrégional » et les « reconversions » auquel il peut contribuer en particulier pour les communes réunies dans Saint-Etienne Métropole et le Grand Roanne. Il s'est dit « surpris » que le projet « ne prenne pas en considération » le Sud Loire ni la Haute-Loire, soit au total « un bassin de 700 000 habitants ».

Le président de la CPDP a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public, qui se situe, « très en amont de toute décision » à un moment où on peut « influencer » le projet, permet de débattre de son opportunité, de ses objectifs et caractéristiques, mais aussi de la concertation que le maître d'ouvrage devra organiser après le débat jusqu'à l'enquête publique. RFF a donc soumis au public, en fin de réunion, le principe du dispositif de concertation qu'il envisage (information, rencontres publiques et thématiques, site web, garant de la concertation choisi par la CNDP...).

Le maître d'ouvrage, RFF, a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante). Il a expliqué l'hypothèse du passage de la LGV par Roanne et les possibilités que cela ouvrirait pour une desserte de Saint-Etienne par TGV – présentée dans le débat public comme une option du projet – sans arrêt à Lyon comme c'est le cas actuellement. L'intégration de cette option induirait que la LGV passe en gare centre de Roanne et des travaux (de raccordement en gare centre de Roanne et d'électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne,) de l'ordre de 410 millions d'euros. Si ce choix était fait, le temps de parcours entre Paris et Saint-Etienne passerait à 2h20 (contre 2h40 aujourd'hui et 2h30 à 2h40 avec POCL sans l'option Saint-Etienne). Sur ce trajet, le trafic, à l'horizon de réalisation du projet, passerait à environ 760 000 voyageurs par an, contre 640 000 sans POCL et 700 000 avec POCL sans l'option Saint-Etienne. Cinq allers retours Paris-Saint-Etienne par jour pourraient être envisagés.

Les intervenants de la salle insistent essentiellement sur les thèmes suivants.

. Une « remise à niveau ferroviaire » est indispensable ; il est rappelé que Lyon-Saint-Etienne, construite en 1834, est « la plus ancienne voie ferrée de France ».

. Le projet est une « chance historique » pour Saint-Etienne : « 20 minutes gagnées pour aller à Paris changent la donne ! ». Il est donc « inacceptable » que la desserte de Saint-Etienne ne soit qu'une « option » de POCL. RFF répond que si Saint-Etienne est une option dans le projet, « c'est que la ville est déjà desservie par TGV ».

. POCL est le moyen d'une meilleure irrigation des territoires, pour permettre leur développement ; le TGV améliorera aussi l'image des villes et départements desservis.

. Le passage de la LGV par Roanne, « en gare centrale » est « réclamé par tous » et le surcoût est « facilement amortissable sur 50 ans ». RFF précise que le passage en gare centrale de Roanne aura aussi pour effet d'augmenter le temps de parcours de 7 minutes sur le trajet Clermont-Lyon, que la gare nouvelle envisagée serait « très près de la ville » et desservie par les transports en commun urbains.

. L'électrification de la ligne Roanne-Saint-Etienne, réclamée par beaucoup d'intervenants, est « indispensable » ; pour certains elle « facilitera » la mixité TGV/ TER, voire avec le fret, et même le "TER GV".

. Le projet est « indissociable » de l'amélioration des lignes TER et des connexions avec le réseau classique.

. Il faut aussi « faciliter » l'accès du Sud Loire, « mieux relier le nord et le sud du département ».

. 4 allers retours quotidiens avec Paris seraient « insuffisants », il faudrait donc conserver aussi les allers retours via Lyon. RFF répond que le potentiel de trafic évalué par les études ne permet pas de justifier 9 allers retours par jour.

. POCL est un projet d'envergure nationale, « l'Etat doit donc jouer un rôle prioritaire dans le financement ». RFF précise qu'une fois déduite la part de RFF, il restera de 9,5 à 12,2 milliards d'euros à financer par les collectivités publiques, Etat compris.

. Il faut limiter les impacts environnementaux et agricoles, « faire attention au foncier ». RFF répond que la démarche est d'abord d'éviter les impacts, ou à défaut de les réduire et seulement en dernière instance, si ce n'est pas possible, de les compenser. Pour ce qui concerne le foncier, il est encore trop tôt pour évaluer précisément les effets de la ligne, mais c'est bien « une des préoccupations » du maître d'ouvrage.

Sont aussi évoqués, la nécessité de « réinstaller le lien Roanne-Saint-Etienne », de résoudre le problème du nœud ferroviaire lyonnais (NFL), de privilégier l'arrivée en gare de Lyon Part-Dieu plutôt qu'à Perrache et en gare de Paris Lyon plutôt qu'à Austerlitz. RFF répond que la gare de Lyon est en voie de saturation, que POCL permet de desservir aussi bien les gares de Lyon centre que Saint-Exupéry, que POCL « n'aurait pas de sens si le problème du NFL n'était pas résolu ».

Au milieu de déclarations très majoritairement favorables au projet, plusieurs voix se font entendre pour :

- expliquer que « c'est toujours la métropole la plus importante qui bénéficie de l'amélioration des communications », qu'en l'occurrence « ce seront Paris et Lyon au détriment de Saint-Etienne », que « 30 ans de desserte par TGV n'ont pas enrayeré le déclin industriel du Creusot »,

- dénoncer « la tyrannie du temps » (« Qu'est-ce que 10 minutes gagnées dans une existence ? ») - RFF répond que « 10 minutes gagnées sur Paris-Lyon ne sont pas un objectif du projet mais permettent un Paris-Marseille en moins de 3 heures et donc un meilleur report modal de l'avion vers le train »,

- dire qu'il faut « améliorer les trains de la vie quotidienne avant de songer à faciliter la vie des hommes d'affaires »,

- dénoncer « les impacts négatifs sur les milieux naturels et humains » et les gares nouvelles « dévoreuses » de terres agricoles,

- mettre en cause le renchérissement du prix du billet lié à l'arrivée du TGV,

- déclarer que le financement du projet est « très incertain », tout comme la participation des collectivités.

En concluant la réunion, **le président de la CPDP** note l'intérêt des Ligériens pour le projet et que le passage de la ligne par Roanne est « plébiscité ».