

La seizième réunion du débat public a duré 3h00 et a rassemblé 145 personnes, le 1^{er} décembre 2011, à Villefranche-sur-Saône, pour une « thématique » consacrée à « l'insertion de la LGV POCL » dans la région lyonnaise.

Dans son mot d'accueil, le **député-maire** a rappelé le « caractère inhabituel » du projet par « ses objectifs », « ses enjeux humains, sociaux, agricoles, environnementaux et techniques ». Il a rappelé que l'arrivée d'une nouvelle infrastructure ne pouvait ignorer le problème du « noeud ferroviaire lyonnais », mais aussi qu'elle devait tenir compte « de la qualité de vie des riverains et de l'environnement ».

Olivier Klein, membre de la CPDP, qui animait la réunion, a indiqué que le débat public se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il en a expliqué les raisons, objectifs, modalités, outils et règles. Il a précisé que le débat porte sur « l'opportunité », « les caractéristiques » du projet et « les services qu'il pourrait apporter ». C'est pourquoi, a-t-il précisé, les prises de position, « **ne suffisent pas, il faut aussi dire pourquoi on fait tel ou tel choix** ».

Il a rappelé les thèmes proposés à la discussion :

. **POCL et ses grandes fonctionnalités dans la desserte de la région lyonnaise** ;

. **l'insertion de la ligne nouvelle dans le Beaujolais, la Dombes et le Val de Saône**.

Il a précisé que le maître d'ouvrage ferait connaître, comme le veut la loi, ses premières propositions pour les modalités de la concertation d'après-débat public.

Le directeur du projet de 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) et a, notamment, développé son argumentation autour de trois questions :

- quels services (notamment de desserte des 13 villes) peuvent être offerts par le projet ?
- quelle serait l'infrastructure qui pourrait les assurer, ses coûts financiers et ses effets sur l'environnement ?
- à quelles conditions, le projet serait-il réalisable ?

Il a rappelé que la LGV serait un « axe à grande vitesse », situé « au milieu du territoire concerné » et raccordé au réseau existant (qui serait modernisé à chaque fois que nécessaire), permettant de **faire circuler un grand nombre de TGV dont les itinéraires seraient distincts, pour desservir les 13 villes directement concernées par le projet**. Car, a-t-il précisé, « aucun train ne pourrait relier les 13 villes les unes après les autres », mais « toutes seraient bien desservies en TGV », sans correspondance.

Il a indiqué qu'après le débat public, le maître d'ouvrage devra prendre une décision sur la poursuite du projet. Pour cela, a-t-il précisé, le maître d'ouvrage se fondera sur des « éléments techniques » mais aussi sur des « arguments » et **tout particulièrement sur ce qu'il aura entendu du public pendant le débat** quant à « l'opportunité du projet, ses fonctionnalités, les attentes, les enjeux environnementaux ».

Il a rappelé le processus qui devrait conduire, à partir des scénarios présentés au débat public et après de nouvelles études, à définir un tracé qui sera finalement, présenté à l'enquête d'utilité publique.

Pendant toute cette période, « d'au moins 8 ans », RFF organisera **une concertation « en continu »**, dont le bon déroulement pourrait être suivi par un garant proposé par la CNDP. Le directeur du projet de RFF a évoqué quelques unes des modalités que le maître d'ouvrage propose pour cette concertation : site internet dédié, rencontres publiques, supports d'information, recueil des questions et avis ...

RFF a ensuite expliqué **les spécificités de l'entrée de la LGV dans la région de Lyon**, avec les deux variantes proposée dans 3 des scénarios : l'une par Mâcon qui suivrait le parcours de la LGV actuelle, l'autre par Roanne et les Monts du Lyonnais. Dans les deux cas, a-t-il précisé, l'arrivée de la ligne se ferait par le nord de Montanay et permettrait aux TGV d'aller à l'aéroport de Saint-Exupéry ou dans les gares de Part-Dieu et de Perrache, une possibilité étant offerte d'aller directement à Perrache sans passer par Part-Dieu.

Le projet, a expliqué RFF, apportera, en particulier, un « **gain de régularité** » sur la ligne existante Paris-Lyon puisqu'il la déchargera d'un certain nombre de trains, des relations directes entre Lyon et les 13 villes du « Grand Centre », une amélioration des relations avec Roanne et Clermont-Ferrand.

Le projet, dans tous les cas, a rappelé RFF, est confronté à des enjeux environnementaux importants (Le Clunisois, le Val de Saône, la Dombes, les Monts du Lyonnais, la traversée de la Loire, le franchissement de la Saône ...) mais aussi agricoles et viticoles, et ce, quelle que soit la variante retenue, Mâcon ou Roanne.

Enfin, le directeur du projet a évoqué **la question du « noeud ferroviaire lyonnais »**. POCL, a-t-il dit, contribuera « comme toute infrastructure nouvelle dans un environnement déjà très encombré » aux difficultés de circulation des trains dans cette zone, « mais de façon relativement modeste », puisque **sur la ligne nouvelle se reporteront beaucoup de trains de l'actuelle ligne Paris-Lyon**. Quant aux trafics induits (les relations nouvelles liées aux gains de temps), ils ne devraient pas non plus être de nature à aggraver beaucoup la situation.

A l'invite du président de séance, une série de questions est posée, en particulier sur les prévisions de trafic de RFF, le risque que le passage de la ligne entre Roanne et Lyon pourrait faire courir au vignoble du Beaujolais et au secteur des Pierres Dorées. Des participants estiment que le projet ne prend pas en compte le SCOT et la DTA, ce qui ferait courir le risque « d'une détérioration irréversible du paysage ».

RFF précise qu'au stade du débat public, il n'y a pas encore de tracé et que les risques d'impact sont encore difficiles à évaluer, mais que RFF « a bien identifié l'enjeu agricole ». « Il n'y aura pas de LGV dans les Pierres Dorées », a encore précisé le directeur du projet POCL.

L'arrivée de POCL dans le noeud ferroviaire lyonnais suscite interrogations et inquiétudes, notamment de la part d'usagers et de représentants de cheminots : non seulement parce que certains y voient une aggravation du problème actuel mais aussi parce d'autres craignent qu'elle ne s'accompagne « de réductions de la desserte actuelle ». La « priorité », est-il dit, « ce sont les TER » et « la desserte locale ». D'autres indiquent que le règlement de la problématique du « noeud ferroviaire » est un préalable au projet POCL. Certains, enfin, craignent un gel des investissements sur les lignes existantes, « dans l'attente d'un projet, dont la réalisation n'est pas assurée ».

RFF précise que si les TER Clermont-Lyon seraient remplacés par des TGV, ils ne se substitueraient pas aux trains assurant la desserte locale. Le directeur du projet rappelle le plan de modernisation, « priorité de RFF », de 13 milliards jusqu'en 2015, précisant « qu'on n'attend pas POCL pour rénover le réseau existant ». Le directeur régional de RFF fait un point sur la question du noeud ferroviaire : une mission à laquelle ont participé en particulier les collectivités, RFF et la SNCF va prochainement rendre son rapport sur les solutions envisagées.

Plusieurs intervenants ont demandé que « Part-Dieu reste la gare lyonnaise de référence ». Un représentant de la SNCF a confirmé son rôle majeur de « hub » régional.

Des participants ont fait part de leur préférence pour un des 4 scénarios mis au débat. Parmi eux, des représentants de la ville de Roanne venus pour plaider la cause de la variante par Roanne, mais aussi alerter le public sur le risque, selon eux, que le choix final de tracé « soit l'affaire de la SNCF » et donc inviter les partisans du projet « à s'unir sur un tracé central irriguant 95 % des territoires ». Certains estiment que la SNCF prône le scénario Médian pour « gagner de l'argent », au détriment du scénario Ouest-Sud qui garantirait, lui, la desserte du « Grand Centre » et donc « l'aménagement du territoire ». Pour répondre à RFF, qui explique « que tous les scénarios contribuent, de manière globalement assez équivalente à la desserte des villes du "Grand Centre" » et à « l'aménagement du territoire » et qu'aucun « n'est rentable », un intervenant a expliqué **pourquoi « il faut donner la préférence au scénario où la LGV passe au plus près de notre territoire » : « les incidents, a-t-il dit, se produiront sur la section où le TGV utilisera le réseau existant »...**

Pour la première fois, on a entendu dans une réunion publique, un intervenant défendre le passage de la LGV par Mâcon, au motif que « l'emprise est déjà réservée » – ce qu'a démenti RFF – et que cela permettrait de « préserver les Pierres Dorées, les Monts de Tarare et du Beaujolais ».