

DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON

Réunion de proximité

Roanne, le 13 octobre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Olivier KLEIN
- Bruno de TRÉMIOLLES

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir, si vous le voulez bien, nous allons débiter cette rencontre. Nous sommes réunis pour cette quatrième rencontre sur le projet de ligne à grande vitesse POCL (Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon). Hier, nous étions à Vichy après les deux réunions d'ouverture à Clermont-Ferrand et à Orléans.

Je ne vais pas tout de suite aborder le fond du dossier, mais tout d'abord passer la parole à Mme le maire de Roanne, car dans la tradition démocratique de nos débats publics, le maire de la ville d'accueil prononce justement les mots d'accueil de la rencontre.

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Je tiens tout d'abord à excuser Christian Avocat, Président de l'agglomération, qui est en déplacement à Rennes au congrès de l'ADCF.

Mesdames et Messieurs, j'avoue que cet après-midi, je ne savais pas combien nous serions dans cette salle Fontalon. Nous sommes vraiment très nombreux et je suis vraiment très heureuse de vous accueillir ce soir. Pour moi, c'est un grand plaisir et un immense honneur que de vous accueillir à Roanne ce soir. Je vis ce moment historique de manière assez intense, car c'est la première fois que se tient un débat à Roanne, car nous sommes tous réunis ce soir dans nos diversités autour de la ligne TGV, autour de ce projet qui nous passionne. Historique, car nous devons travailler pour les générations futures. Nous sommes aussi là ce soir pour cela. Pour faire valoir les atouts de Roanne dans ce dossier, il y a des arguments techniques : l'aménagement du territoire, le développement économique, l'insertion de cette ligne à grande vitesse dans le réseau existant. Nous aborderons ce soir toutes ces questions.

Mais, en tant que maire, je veux en guise d'introduction rappeler la responsabilité qui est la nôtre devant les Roannais et devant l'histoire. Soyons à la hauteur de l'enjeu. Soyons à la hauteur des espoirs suscités.

Nous ne nous sommes pas contentés d'attendre ce débat public, mais nous l'avons préparé. Mesdames et Messieurs, d'ailleurs cette date du 13 octobre est déjà tout un symbole. Je l'ai dit au Président tout à l'heure, j'espère que ce sera un bon présage. Il y a deux ans, jour pour jour, le 13 octobre 2009, nous avons accueilli à Roanne un premier colloque sur la ligne à grande vitesse, et à 10 collectivités nous avons signé une déclaration en faveur de cette ligne à grande vitesse. Cela fait donc plusieurs années que nous travaillons et que nous nous sommes mobilisés et organisés pour travailler en partenariat avec d'autres collectivités de Rhône-Alpes et d'Auvergne. Je dois dire que le résultat de ce travail fructueux. Je suis heureuse de vous le présenter aujourd'hui avec les premiers cahiers d'acteurs que vous avez pu prendre à l'entrée de la salle. Le premier est porté par la ville de Roanne au nom des six communes de Grand Roanne Agglomération ; le second est porté par Grand Roanne au monde de douze collectivités auvergnates et rhônalpines. L'un complète l'autre, remplaçant Roanne dans sa fonction de porte Ouest de la région Rhône-Alpes, de trait d'union, de carrefour entre les grandes métropoles que sont Lyon, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand.

POCL, c'est un pas de géant dans cette dynamique inter-métropolitaine, et j'y reviendrai dans la soirée. Le fait que ces deux cahiers d'acteurs soient les premiers, ce n'est pas dû au hasard. C'est le résultat de notre travail. C'est aussi que la variante Sud est, et restera, une évidence tout au long du débat. Le fait que 12 collectivités publient ensemble un cahier d'acteurs, c'est la preuve d'une convergence forte entre nos territoires, qui sont restés longtemps à l'écart des grandes infrastructures de communication.

Si la LGV POCL, cœur de France, est une infrastructure majeure, elle doit aussi contribuer à l'épanouissement de ces territoires qui n'en finissent pas de s'y préparer, qui n'attendent que cela pour éclore, pour concrétiser leur potentiel.

Je souhaite que le débat public révèle cette volonté, cette aspiration des territoires concernés à disposer enfin d'un des outils modernes d'interconnexion et d'ouverture, car je suis convaincue que nous saurons démontrer et prouver que l'aménagement du territoire n'est pas en opposition avec les questions de rentabilité.

POCL existera.

POCL durera cent ans et plus.

POCL nous permettra d'entrer dans une aire nouvelle.

C'est bien du siècle à venir dont il s'agit. C'est fort de cette conviction que nous, élus roannais, nous nous sommes aussi préparés à l'arrivée de cette ligne à grande vitesse. Nous avons intégré cette arrivée dans nos schémas : schéma de cohérence territoriale, schéma d'agglomération, livre blanc des infrastructures, schéma de référence concernant le quartier de la gare.

L'arrivée du TGV, cela fait trois ans que nous nous y préparons. Nous sommes prêts et nous sommes prêts à mener et à gagner cette bataille du rail.

Lorsque l'on évoquait au début la possibilité du TGV à Roanne en direction des Roannais que l'on rencontre sur les marchés, à la foire ce week-end, il y avait une certaine surprise, une certaine incrédulité. Aujourd'hui, il y a un espoir. Je souhaite que demain il y ait un chemin, ce chemin, nous devons commencer à le tracer et à le construire ensemble. Ce travail commence dès ce soir. Merci de votre attention.

Michel GAILLARD : Je voudrais, avant de vous présenter le déroulé de la soirée et rentrer dans le vif du projet, rappeler quand même ce qui est un débat public, quelles en sont les règles, pourquoi ce débat et quels en sont les fondements.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Le débat public est inscrit dans la loi. Il faut remonter au sommet de la Terre à Rio en 1992 pour que soit affirmé deux principes : le droit des populations d'être informées sur les grands projets d'infrastructures qui touchent l'environnement, qui impactent le cadre de vie de nos concitoyens ; le droit à participer, donner son opinion, commenter les grands projets. Donc, la loi française traduit ces grands principes dans ses textes. Aujourd'hui, le Code de l'environnement prévoit que quand des projets de grande importance sont portés par un maître d'ouvrage, celui-ci doit saisir la commission nationale du débat public, qui va décider si elle organise ou non un débat public pour que le public, au sens large du terme, soit informé et puisse donner son avis.

Ces lois ont prévu la création de cette commission nationale depuis 1995 (loi Barnier). Cette commission nationale est aujourd'hui une agence administrative indépendante depuis 2002. Donc, elle est totalement neutre, indépendante par rapport au maître d'ouvrage ; et ceci est fondamental.

Je voudrais également rappeler que le débat public se situe d'abord très en amont des décisions finales du maître d'ouvrage ; autrement dit, la parole que vous prendrez, l'avis que vous donnerez sera pris en compte, plus ou moins au sens où le maître d'ouvrage le trouvera plus ou moins pertinent, mais en tout cas on est dans un temps du projet où toutes les observations peuvent être intégrées à ce projet. On n'est pas dans un produit ficelé, on en est loin.

Il ne faut jamais oublier que le débat public porte sur une première question, celle de l'opportunité du projet. Ce projet est-il opportun ou ne l'est-il pas ? On a vu dans d'autres débats des projets qui ont été abandonnés après un débat public. De mémoire, c'est arrivé au moins trois fois. Tout cela pour vous dire que le débat public est une procédure tout à fait importante pour l'avenir du projet POCL.

Donc, la commission nationale a été saisie par Réseau Ferré de France, qui est le maître d'ouvrage de ce projet, en janvier. En mars, la décision a été prise d'organiser un débat public. La commission nationale a donc nommé une commission particulière que j'ai l'honneur de présider pour préparer, organiser, animer ce débat public.

Les membres de la Commission à cette table sont :

- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Olivier KLEIN
- Bruno de TRÉMOLLES

Les autres membres sont absents. Mais, enfin, la commission particulière est en place pour animer et préparer ce débat public.

Pourquoi la commission nationale a-t-elle décidé de faire un débat public ? Toutes les raisons prévues dans le Code de l'environnement pour qu'il y ait obligatoirement débat public sont réunies sur ce dossier : son ampleur, son coût, son impact sur l'environnement, son impact sur l'économie nationale etc. Il a d'ailleurs été inscrit dans le Grenelle de l'environnement. Donc, il n'y a pas de doute, le projet POCL devait faire l'objet d'un débat public.

Principes du débat public :

1. Ouverture à tous

Merci d'être très nombreux, et vous avez bien compris le message, le débat public est fait pour tout le monde.

2. Transparence du débat

Le maître d'ouvrage n'a rien sous le coude. Tout ce qui doit être connu et su sur le projet est à votre disposition, notamment sur le site Internet de la commission ou dans les documents qui vous sont distribués. Toute l'information est donnée. Il n'y a rien de caché.

3. Principe d'équivalence

Toutes les interventions ont le même poids. Quelle que soit la personne qui prendra la parole, sa parole aura autant de poids dans le compte rendu que celle de son voisin. J'insiste, car c'est très important.

4. Principe d'argumentation

Quand on prend la parole pour exprimer que l'on est pour ou que l'on est contre, on explique pourquoi.

J'ai déjà évoqué la commission particulière, et j'ai donné rapidement son rôle : préparer, organiser, animer cette réunion, diffuser l'information. Point important, à la fin du débat, cette commission rédigera un compte rendu, qui sera l'image fidèle du débat que nous aurons eu, d'où tirera un bilan le président de la commission nationale du débat public, ceci dans les deux mois qui suivront la fin du débat public.

La place du maître d'ouvrage, représenté ce soir par :

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etude à RFF.

Le maître d'ouvrage a un rôle important, puisque non seulement il a préparé le dossier d'information, mais c'est lui qui va présenter tout à l'heure ce dossier, qui va répondre aux questions. Il aura surtout une décision à prendre à la fin du processus, et c'est peut-être le moment de le dire, la commission nationale du débat public ne se prononce pas sur le fond, elle n'a pas d'avis sur le fond et elle ne guidera pas la ligne de conduite de RFF. Nous nous contenterons de dire ce que nous avons entendu. Ce sera à RFF qu'il appartiendra, trois mois après la remise du compte rendu, de se prononcer publiquement sur la suite qu'il compte donner au projet.

Un mot sur l'information du public. On est sur un débat atypique, exceptionnel par son ampleur ; c'est sûrement le débat public le plus important de ce qui a été fait jusqu'à présent en matière de débat public : plus de 500 km de lignes à grande vitesse dans le scénario le plus long, 5 régions administratives, 16 départements (et non 15 comme le disent les documents). Nous nous sommes aperçus que l'Eure-et-Loir est également concerné. Près de 17 millions d'habitants concernés. C'est vraiment un projet tout à fait titanesque.

Un vrai défi était posé : comment informer la population ? Comment mobiliser la population ? Visiblement, on a mobilisé à Roanne. Je voudrais à cette occasion remercier la presse, les élus, la presse des collectivités locales pour le rôle qu'elle joue dans le relais de l'information sur le déroulement de ce débat public et ce qui s'y passe.

Deux points importants en matière de communication :

- Le site Internet

Je vous rappelle que sur ce site, vous trouvez toute la documentation. Vous pouvez poser vos questions, déposer des avis et tout ceci bien sûr est public et accessible à tous. C'est un site tout à fait fondamental.

- Le cahier d'acteurs

Madame le maire l'évoquait tout à l'heure. Le cahier d'acteurs est mis à la disposition des personnes morales, pour sur un quatre-pages exprimer leur point de vue sur le projet. C'est tout à fait important là aussi et c'est évidemment public.

Comment participe-t-on au débat ? Les réunions publiques, le site, le cahier d'acteurs. J'insiste un peu lourdement, la réunion publique est quand même le moyen privilégié pour participer au débat public. C'est quand même dans ces moments-là qu'a lieu la confrontation en direct entre le public et le maître d'ouvrage. Le reste demeure un très bon palliatif pour participer et cette participation a autant de poids in fine. Mais quand même, la réunion publique, c'est bien le moyen privilégié pour participer à un débat public.

Trois types de réunions publiques : proximité, thématiques, audition publique. La réunion de proximité est celle qui nous réunit aujourd'hui : on présente l'ensemble du projet, on fait un zoom sur la région où l'on se trouve, et on débat de la totalité du projet. La réunion thématique se consacre à un thème, comme le nom l'indique, la ligne et l'aménagement du territoire, la ligne et son financement, la ligne et son impact sur l'environnement. À chaque fois, on développera ces thèmes. Les auditions publiques sont une variante singulière du débat public sur des sujets ou sur des questions un peu à la marge, mais qui sont importantes et pour lesquelles on a décidé non pas de consacrer une réunion de débat public, mais on va auditionner des experts, des autorités, des responsables. Nous en avons prévu deux.

Je ne commente pas ces 27 réunions, simplement les deux auditions publiques, l'une portant sur le fret à Lyon, car le projet POCL n'est pas un projet fret, mais malgré tout des gens se posent des questions sur la place du fret dans ces réflexions. Donc, nous avons prévu une audition à Lyon. Nous ferons également une audition publique dans la Creuse, car les Creusois se sont beaucoup exprimés et notamment dans la presse sur le lien avec le POLT, le barreau Poitiers-Limoges, etc. donc, nous avons pris la décision de les auditionner, sans en faire pour autant un lieu de débat public.

Déroulé de cette soirée : dans un instant, je vais passer la parole à Thomas Allary qui va présenter le projet, et ensuite débat avec la salle. Quelques règles dans ces réunions, chaque intervention a la même valeur, principe d'équivalence, c'est trois minutes par intervention. Vous voyez un petit chrono s'afficher en haut de l'écran. Vous voyez que j'en suis déjà à 10 minutes, je suis très bavard.

Sur vos sièges vous trouverez une fiche pour poser des questions écrites. Certaines personnes n'aiment pas prendre un micro. Ne prenez pas la parole tant que l'on ne vous a pas donné le micro, et présentez-vous lorsque vous intervenez car tout est enregistré et il y aura un verbatim de la rencontre. Donc, vous retrouverez sur le site web la transcription exacte de tous les propos échangés.

Deux mots sur le calendrier. Ce débat public va se clore fin janvier. Je l'ai dit tout à l'heure, nous avons jusqu'à fin mars pour produire le compte rendu du débat public, et la commission nationale en tirera un bilan. RFF aura trois mois, jusqu'à fin juin, pour prendre une décision et l'annoncer évidemment publiquement.

Concernant la présentation du débat public, avez-vous des questions ou des interrogations ? (Non).

Monsieur Allary, je vous passe le micro pour la présentation.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau ferré de France (RFF) : Merci, Monsieur le Président. Quelques mots pour introduire maintenant le projet et servir de support à nos échanges après. Donc, une présentation en plusieurs temps, déjà sur le

projet dans sa globalité, un zoom sur Roanne à la fin. On va déjà regarder pourquoi le projet existe, quel projet sera proposé au débat pendant les quatre prochains mois, un rapide aperçu de ses bénéfices, puis quelques éléments d'évaluation pour donner des premiers éclairages.

- Pourquoi le projet ?

Il est important de comprendre que le projet repose sur deux piliers.

Le premier enjeu : l'aménagement du centre de la France. Nous savons que le réseau à grande vitesse français s'est constitué en étoile autour de Paris et que le Grenelle de l'environnement a prévu un agrandissement de ce réseau, mais qu'une zone au centre de la France reste non desservie par la grande vitesse ferroviaire, avec la possibilité de développer des politiques territoriales ou économiques, qui peuvent l'accompagner. Donc premier enjeu, relier cet espace central à la grande vitesse ferroviaire.

Un deuxième enjeu est apparu : la prochaine saturation de la LGV existante entre Paris et Lyon. On voit sur la carte que c'est un goulet d'étranglement du réseau français et même européen. On a aujourd'hui déjà près de 40 millions de voyageurs, nos études montrent que ce chiffre allait encore augmenter. Ce n'est pas un problème en soi que le trafic augmente, le problème étant les conditions d'exploitation qui vont avec, qui sont de plus en plus compliquées sur la ligne. On a des retards avec une régularité qui est inférieure à 80 %, quand on est à 88 % par exemple sur la LGV Paris-Strasbourg. On a des mesures d'exploitation qui peuvent permettre de tenir une quinzaine d'années environ, mais à l'horizon 2025, on n'a pas d'autre choix que de doubler la LGV par une deuxième LGV entre Paris et Lyon. Toute l'idée de POCL, c'est en fait de rassembler ces deux enjeux en un seul projet qui a donc été inscrit au Grenelle de l'environnement, que le ministre des transports a demandé à RFF d'étudier avec quatre objectifs qui ont été fixés.

Le premier : relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.

Le second : assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui on est à 3 heures dans le meilleur des cas.

Le troisième : améliorer la desserte de Bourges et du grand centre. On verra tout à l'heure quelles villes ont été concernées.

Le quatrième : constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon, sachant que dans le cadre des études, cet objectif s'est traduit par un objectif de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel entre Paris et Lyon.

Dès le début, nous avons travaillé avec les partenaires, les acteurs locaux et d'autres attentes ont émergé, donc certains objectifs complémentaires ont été intégrés, autant que possible, dans le projet.

Le premier, c'est l'amélioration de la relation entre Clermont et Lyon, et de façon générale entre Auvergne et Rhône-Alpes.

Le second, c'est l'amélioration des relations transversales Est-Ouest, même si évidemment POCL est un projet Nord-Sud par nature.

Le troisième, c'est la connexion aux plates-formes aéroportuaires parisiennes et lyonnaises.

À partir de là, RFF a en partenariat avec les régions concernées présenté quatre scénarios au débat public : le scénario Ouest-Sud, le scénario Ouest, le scénario Médian, le scénario Est. Tous ces scénarios ont des arrivées communes en Ile-de-France et à Lyon. On pourra aussi les approfondir, mais ce n'est pas clivant à ce stade entre les différents scénarios.

Nous présenterons également deux variantes, communes à trois de ces scénarios : Ouest, Médian et Est ; deux variantes d'arrivée possible sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon. Évidemment, une seule des deux serait retenue si l'un de ces scénarios était choisi.

Enfin, trois options qui seront présentées pendant le débat. Une option, c'est un élément qui a un peu émergé dans les études, on en a évalué l'intérêt, les désavantages. Aujourd'hui, l'intérêt final n'est pas totalement avéré, donc on le présente en option et c'est le débat qui nous permettra de savoir si l'on doit approfondir ou non la question.

- Une gare nouvelle TGV à Orly sous l'aéroport.
- La desserte possible de Saint-Étienne par la ligne existante entre Roanne et Saint-Étienne.
- Un raccordement direct de la ligne POCL vers la Gare de Lyon Perrache sans un passage par le Lyon Part-Dieu

Un descriptif rapide deux de ces quatre scénarios.

En trait épais, pour le scénario Ouest-Sud, la zone de passage dans laquelle pourrait s'inscrire la future ligne à grande vitesse. C'est là que le train circulerait à grande vitesse. À ce stade, on n'a pas du tout de tracé, on est sur de très grandes options de passage d'une dizaine de kilomètres de large. C'est dans cette zone que l'on pourrait réaliser des études.

En trait plus fin, les sections de réseaux existants sur lesquelles les TGV circuleraient également pour pouvoir desservir par TGV les 13 villes du centre de la France, qui sont concernées par le projet, et vous voyez sur la carte, la déclinaison de l'objectif de l'État.

Avec les points verts, les possibilités de gares nouvelles qui sont envisagées dans le projet. De façon générale, le principe de desserte est plutôt prévu en gare existante. Aujourd'hui, c'est plutôt ce qu'attendent les voyageurs, souvent les acteurs locaux, les acteurs ferroviaires. S'il y avait des opportunités ou des intérêts particuliers, la possibilité d'une gare nouvelle a pu être conservée. En l'occurrence, on en a une à Bourges entre Moulins et Vichy, et à Roanne dans le scénario Ouest-Sud, étant entendu que chaque fois que possible, dans ce cas, on essaie de placer la gare nouvelle à l'intersection avec le réseau existant pour permettre une desserte par TER et non par automobile.

Une description rapide physique.

Le premier scénario : Le scénario Ouest-Sud en partant de Paris irait vers Orléans, passerait entre Vierzon et Bourges, puis au nord de Montluçon, il obliquerait vers l'Est pour passer au nord de Vichy, à Roanne et rejoindre Lyon par les Monts du Lyonnais.

Le prolongement de la ligne vers Lyon se ferait en fait sur la ligne existante (Paris-Lyon) au nord de Montanet. C'est l'endroit où se situe la bifurcation entre la ligne qui pénètre dans le centre de Lyon et la ligne qui contourne le Lyon par l'Est vers Saint-Exupéry. De fait, les TGV pourraient soit pénétrer dans Lyon et desservir Part-Dieu et Perrache, soit prendre le contournement et desservir la gare TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry. Tout serait rendu possible par cette infrastructure.

Deuxième scénario avec exactement les mêmes principes de représentation : un scénario qui partirait toujours vers Orléans et qui au droit de Vierzon et Bourges obliquerait plus vite vers l'Est, passerait donc au sud de Nevers, et à partir de là pourrait rejoindre Lyon par deux possibilités, soit Roanne et les Monts du Lyonnais, comme précédemment, soit Mâcon en doublant la LGV existante entre Mâcon et Lyon, les deux variantes arrivant au même endroit au nord de Montanet.

Trois possibilités de gares nouvelles : Bourges, Nevers et Roanne.

Le troisième scénario : le scénario Médian. Celui-ci part un peu plus directement vers le Sud en sortant de l'Île-de-France. Son principe est d'éviter la forêt d'Orléans et le massif de la Sologne. Il rejoindrait Nevers, puis rejoindrait Lyon par les deux mêmes variantes que nous avons pu voir précédemment.

Pour respecter les objectifs de la desserte grande vitesse d'Orléans et Bourges, on a deux barreaux à grande vitesse qui relient ces deux villes. On est bien avec des traits épais, donc c'est bien la ligne à grande vitesse qui va jusqu'à Orléans et la ligne à grande vitesse qui va à Bourges. L'utilisation du réseau existant se fait uniquement au-delà de ces villes.

Deux possibilités de gares nouvelles dans ce scénario, à Nevers et à Roanne.

Le dernier scénario : le scénario Ouest qui a un peu le même dessin que le précédent, mais qui part un peu plus à l'ouest de façon à toujours rester du même côté de la Loire pour éviter des franchissements du fleuve avec, toujours les deux mêmes variantes d'arriver sur Lyon, nos deux barreaux grande vitesse vers Orléans et vers Bourges, et deux possibilité de gares nouvelles à Nevers et à Roanne.

Juste une ou deux petites animations pour montrer comment le projet fonctionnerait. On va le regarder sur le Clermont-Lyon, c'est peut-être ce qui peut intéresser le plus Roanne. Dans le scénario Ouest-Sud, le TGV partirait de Clermont pour rejoindre la ligne à grande vitesse au nord de Vichy, puis utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'à Lyon. C'est bien le TGV qui changerait de voie, ce n'est pas l'usager qui changerait de train. Ce n'est pas un parcours avec correspondance, mais bien un parcours direct en TGV de Clermont jusqu'à Lyon. C'est exactement la même chose dans tous les scénarios sur Clermont-Lyon par la variante Roanne, ce n'est pas possible par la variante Mâcon. On peut le voir dans le scénario Ouest.

Les bénéfices du projet :

Ils répondent évidemment aux deux piliers que l'on a identifiés précédemment. En plus, par construction, le projet a des avantages pour les transports régionaux. On pourra y revenir tout à l'heure.

Pour le premier pilier : desserte du centre de la France, c'est évidemment des gains de temps extrêmement importants pour toutes les villes concernées. On a donné quelques exemples que vous pouvez lire rapidement, avec la liaison Clermont-Lyon, particulièrement important un gain de temps de 50 mn est permis dans tous les scénarios, l'accès aux aéroports de Roissy et Saint-Exupéry permis dans tous les scénarios pour quasiment toutes les villes concernées par le projet, et des liaisons Est-Ouest plus rapides, en particulier Nantes-Lyon.

Pour le deuxième pilier : une alternative à l'actuelle LGV Paris-Lyon avec la possibilité de reporter des TGV de la ligne existante vers la nouvelle ligne, donc une désaturation et un gain de régularité important pour les voyageurs qui sont reportés d'une part, car ils sont sur une ligne qui est moins empruntée au début, et pour les voyageurs qui restent sur la ligne existante, car eux aussi ont moins de trains et donc un gain de régularité.

De plus, dans deux scénarios (Médian et Est), un gain de temps de parcours de 10 mn possible sur la relation Paris-Lyon du fait de la longueur du parcours, qui est inférieure. Ce n'est pas forcément stratégique ici, en revanche c'est très important sur Paris-Marseille, Paris-Montpellier, Paris-Sud-Est de façon à obtenir un report modal depuis l'avion vers le mode ferroviaire, et donc de répondre aux enjeux nationaux du projet via le Grenelle.

Quelques éléments d'éclairage maintenant sur le projet, que nos études ont pu mettre en évidence : volet environnemental, volet socioéconomique, volet aménagement du territoire.

Évidemment, il nous manque un élément d'évaluation importante, ce que le débat permettra de faire ressortir, ce que nous entendrons, et nous le saurons dans quatre mois.

- L'Environnement

À ce stade, vous voyez la zone sur laquelle on a réalisé des études et des analyses environnementales. On a recensé toutes les zones les plus sensibles pour le milieu humain, par exemple le patrimoine ou les zones urbaines denses. On voit Paris, Lyon mais aussi tout le bâti urbain des villes concernées par le projet. On a recensé le milieu physique, donc les reliefs par exemple ou les grands cours d'eau : la Loire, l'Allier, la Saône, etc. ; puis le milieu naturel avec les zones naturelles les plus sensibles : le massif forestier de la Sologne, la Sologne bourbonnaise, la zone du Clunisois...

Compte tenu de la taille du projet et de la zone d'étude, ainsi que le nombre de zones sensibles concernées, que l'on peut voir sur la carte, on comprend bien qu'aucune des options de passage, aucun des scénarios ne peut éviter toutes ces zones sensibles. Donc, dans chaque scénario, on va forcément croiser certaines de ces zones sensibles. Par contre, comme on ne dispose pas de tracé aujourd'hui, on ne sait pas dire exactement que l'on va impacter tel ou tel point précisément. À ce stade, on a évalué le risque d'impact que chaque scénario faisait peser sur l'ensemble de ces zones sensibles.

Vous avez là un tableau de synthèse de toutes ces expertises environnementales qui ont pu avoir lieu. Elles montrent que les scénarios Ouest-Sud et Ouest sont un peu plus pénalisés en termes de milieu humain en particulier, du fait du passage dans la zone bâtie d'Orléans et dans le site du Val de Loire, classé au patrimoine mondial de l'Unesco, et en termes de milieu naturel avec la traversée sur 70 km de la Sologne, c'est la zone Natura 2000 la plus grande Europe.

- L'aménagement du territoire

Nos études et retours d'expériences ont montré qu'un projet d'infrastructure, en particulier LGV, n'apporte pas en soi un gain pour les territoires traversés. Il est en fait un levier pour permettre aux acteurs locaux de développer des politiques territoriales, économiques de développement. Nous avons essayé, aire urbaine par aire urbaine, d'analyser la socio-économie, la démographie, la sociologie même des villes et de voir en quoi la LGV pouvait être un support plus ou moins favorable à des développements. On pourra y revenir plus en détail, mais l'enseignement du tableau est que l'on a beaucoup de vert, et de façon générale, la LGV POCL constitue un support très largement favorable à un développement économique et territorial des territoires traversés.

- L'analyse socioéconomique

L'analyse socioéconomique n'est pas une analyse financière, c'est en fait l'évaluation pour la collectivité nationale dans son ensemble de tous les avantages que pourrait apporter le projet, non seulement en termes de temps de parcours, de gain de confort, de gain de sécurité. Tout cela est monétarisé, mis dans une unité qui est l'euro (unité de référence), mais cela aurait pu être n'importe quoi, des salades par exemple. On compare le coût financier aux « désavantages » de la LGV mais aussi les coûts environnementaux, tout ceci est monétarisé dans une valeur unique et comparée. Pour ce faire, on utilise des valeurs extérieures au projet, des hypothèses de croissance démographique, de croissance du PIB, de croissance du prix du pétrole par exemple. Là, on a des valeurs tutélaires fixées par l'État dans le cadre de l'INSEE en particulier. Et on utilise également des valeurs propres au projet POCL, au premier rang desquelles on a l'investissement, le coût du projet. Tous les bénéfices dont je vous ai parlé jusqu'à maintenant ont quand même un coût, vu la taille du projet, on est entre 12,2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios. C'est évidemment considérable.

Deuxième point important qui est utilisé dans ces études et qui est propre projet, c'est le gain de voyageurs permis par chacun de ces scénarios, c'est-à-dire la différence entre les voyageurs qui prenaient le train sur ces destinations avant le projet, et ceux qui le prendront après. Autrement dit, ce sont les voyageurs qui ne se déplaçaient pas par le train et qui maintenant vont l'utiliser car ils trouvent un avantage, soit ils ne se déplaçaient pas, soit ils se déplaçaient par un autre mode (aérien routier). Là aussi, on est entre 5,1 et 6,5 millions d'euros annuels selon les scénarios.

Tout cela est utilisé dans des modèles socioéconomiques qui sont éprouvés. Ce sont les mêmes pour tous les projets d'infrastructures généralement. On a deux indices en particulier qui en sortent, le premier étant la valeur actuelle nette, soit la différence au total entre tous les avantages et tous les coûts, à nouveau valorisés en euros. Selon les scénarios, on est entre 1,1 et 10,6 milliards d'euros.

Le premier enseignement est que tous les scénarios ont une valeur positive. Donc, ils créent de la valeur socioéconomique, pas de l'argent.

Le deuxième enseignement est qu'ils en créent dans des proportions contrastées selon les scénarios.

Deuxième indice, le taux de rentabilité interne, qui reflète un peu la même idée, mais qui est rapporté à l'investissement. Ce taux s'élève entre 3,8 et 5 %, selon les scénarios. Il est à rapporter pour le projet POCL à un taux tutélaire de 3,6 %. Donc, même enseignement : on est au-dessus de 3,10 % à chaque scénario, donc il y a création de valeur socioéconomique, mais à nouveau dans des proportions qui restent contrastées.

- Le financement

Un dernier petit mot sur le financement, pour vous rappeler d'une part qu'on ne parle pas du tour de table financier dans le débat public. C'est beaucoup trop tôt pour avoir des éléments fiables à proposer. Comment finance-t-on une LGV ? En fait, il n'y a que deux types de financeurs possibles, le premier étant évidemment Réseau Ferré de France, le maître d'ouvrage. Mais, RFF n'apporte au projet que ce que le projet va pouvoir lui rapporter après, c'est l'article 4 de ses statuts. C'est la loi qu'il a prévu pour ne pas qu'il s'endette au-delà de la dette qu'il a eue en cadeau de naissance. Donc, RFF apportera ce que le projet lui rapportera, à savoir les péages nouveaux versés par les entreprises ferroviaires, comme la SNCF. Ils viennent des voyageurs nouveaux qui vont payer des billets aux entreprises ferroviaires.

À la base du financement de RFF, c'est le nombre de voyageurs nouveaux permis par le projet. Généralement, cela ne suffit pas pour constituer l'ensemble du financement du projet et un appel aux collectivités publiques est fait pour financer le complément : État, collectivités locales, éventuellement union européenne. Évidemment, à la source, c'est le contribuable via ses impôts.

Ce sont les deux seules sources de financement qui existent pour une ligne à grande vitesse, même si l'on a un montage avec un partenaire privé, ce partenaire va porter un partage des risques différents, éventuellement une expertise technique, une expertise de montage. Il ne va pas apporter d'argent dans le projet, ce n'est pas un mécène.

Il faut bien se rappeler qu'il n'y a que deux sources de financement possible : les voyageurs et les contribuables.

Un petit zoom sur le territoire de Roanne, sur les différents volets que nous avons identifiés jusqu'à présent. Comment peut se faire la desserte ?

On a évidemment en premier lieu une variante Mâcon. La desserte de Roanne doit quand même être envisagée dans cette variante, elle peut l'être de deux façons : par l'électrification de la ligne Saint-Germain-des-Fossés – Roanne, avec un TGV qui décrocherait de la ligne à grande vitesse quelque part au sud de Nevers, puis irait à Roanne.

Deuxième possibilité, une correspondance à Moulins ou à Vichy par TER sur des TGV qui eux iraient jusqu'à Clermont, dans le cadre du projet et qui permettrait donc un gain de temps important jusqu'à Moulins ou Vichy, et donc ensuite un rabattement TER. Et dans ce cas, un trajet avec correspondance.

Dans la variante Roanne, c'est évidemment nettement plus simple depuis Paris. On arrive depuis Paris et Roanne est desservie soit par une gare nouvelle, soit en gare centre. Au débat public, nous écoutons tout ce qui peut être dit par le public sur les gares. D'ailleurs, on n'a pas forcément de choix à faire à la fin du débat public, ce sont encore des choses qui peuvent être étudiées dans des étapes ultérieures.

Ces deux illustrations montrent, soit en direct par une gare nouvelle, soit avec des crochets qui iraient en gare centre, et qui permettent d'en ressortir pour rejoindre la ligne à grande vitesse.

Cet exemple parle de la relation Clermont-Lyon, puisqu'évidemment Roanne serait sur cette relation Clermont-Lyon, avec les mêmes principes de desserte que précédemment, soit en gare nouvelle, soit en gare centre, avec les gains de temps permis vers Lyon d'une part, vers Clermont d'autre part.

La variante Roanne permet donc l'option dont je vous parlais, la desserte de Saint-Etienne. Dans ce cas, il faut le raccordement pour venir en gare centre, puis depuis cette gare centre électrifier la ligne entre Roanne et Saint-Etienne, donc un TGV utiliserait dans ce cas le réseau existant jusqu'à Saint-Etienne, étant entendu que dans ce cas, ces TGV ne passeraient plus par Lyon.

On pourra revenir sur ces éléments, car le tableau peut paraître un peu dense. Une idée des temps de parcours qui seraient permis par le projet. Évidemment, dans la variante Roanne très principalement, des gains de temps considérables avec Paris, puisqu'on passe de 3 h 05 avec des correspondances, à 1 h 20 ou 1 h 30 selon les scénarios, des dessertes directes pour Roissy qui seraient rendues possible en environ 2 heures (2 h 05 – 1 h 55) selon les scénarios. Roanne-Lille dans le même ordre d'idée, puisque c'est la prolongation du trajet au-delà de Roissy (2 h 40 à 2 h 50). Roanne - Lyon Part-Dieu pour la partie qui serait opérée en TGV en 30 mn au lieu d'une heure, possibilité d'aller à Lyon Saint-Exupéry directement, sans correspondance à Lyon.

Et une illustration d'une autre destination sur l'Ouest, en l'occurrence Tours. Pour comparaison, on a aussi mis le gain de temps qui est permis dans la variante Mâcon, puisqu'on a quand même du temps de gagner sur la partie utilisée par la ligne à grande vitesse, même si évidemment le lien n'est pas le même que dans la variante Roanne.

Le nombre de fréquences envisageables. La fréquence étant le nombre d'allers retours quotidiens, qui pourrait être offert pour chacune de ces destinations, à l'échéance de mise en service du projet. Ce n'est pas RFF qui va opérer des trains, mais la SNCF et éventuellement ses futurs concurrents à cette échéance. Ces entreprises ne sont pas en mesure aujourd'hui de savoir quelles dessertes elles proposeront dans 15 ans. À ce stade, c'est RFF qui réalise des hypothèses, qui sont uniquement basées sur une considération économique : y a-t-il assez de potentiel de voyageurs pour remplir des trains de façon suffisante, pour que l'opérateur ferroviaire ne perde pas d'argent dans son exploitation ? On n'a pas de considération de politique industrielle, commerciale, de disponibilité du matériel roulant que l'opérateur aura lui plus tard évidemment.

Ceci dit, cela donne un premier ordre d'idées, qui permet d'envisager 3 allers retours quotidiens de Roanne à Paris, 2 à 3 vers Lille, 11 à 12 sur Lyon pour les trajets directs de grande vitesse, 8 vers Clermont, et 3 à 4 selon les scénarios pour le Sud-Est et illustrés par Marseille.

Le risque d'impact sur l'environnement avec un zoom en vert : ces fameuses options de passage (les bandes de 10 km de large), au sud figure la variante Roanne et au nord la variante Mâcon. Les zones les plus sensibles ont été évitées autant que possible ; la Sologne bourbonnaise, juste à l'Est de Moulins, est évitée dans les deux variantes. La traversée de la vallée de la Loire, qui est un site particulièrement sensible, est possible dans la variante Roanne, dans un site moins contraint sur le plan naturel que le franchissement dans la variante Mâcon, qui est dans un site un peu plus contraint. On a évidemment la contrainte des Monts du Lyonnais, avec une contrainte de relief forte dans la variante Roanne pour arriver sur Lyon. Cela nécessitera des ouvrages d'art assez importants, en particulier des tunnels qui justifient le coût plus important des variantes par Roanne. On voit des traversées de zones sensibles, particulièrement importantes dans la variante Mâcon. On ne peut pas éviter la zone Natura 2000 du Clunisois (en violet), compte tenu de sa taille, la traversée du Val Lamartien, et le passage dans la zone de la plaine humide de la Dombes entre Mâcon et Lyon. On pourra revenir évidemment sur tous ses aspects.

Dernier point sur l'aménagement du territoire pour Roanne : nos études ont montré, compte tenu du changement radical de temps de parcours qui serait permis vers Paris et aussi vers Lyon, le projet POCL est manifestement un support important pour un redéveloppement industriel de Roanne, un développement démographique et la possibilité de constituer une nouvelle porte Ouest de l'agglomération lyonnaise, et bénéficier à ce titre aussi d'une nouvelle image, peut-être plus valorisante. Dans tous les scénarios par les variantes Roanne, on est sur des supports très favorables. Ils le sont évidemment nettement moins par la variante Mâcon.

J'en ai terminé de ces premiers éléments d'éclairage avant les échanges.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur Allary.

Trois petites remarques, la réunion est filmée et le droit à l'image existe aussi, si quelqu'un ne veut pas être filmé, qu'il se signale à une hôtesse. Si vous voulez poser des questions écrites, donnez-les aux hôtesse également. Troisième observation, merci d'éteindre les téléphones portables, on en entend quelques-uns.

Nous passons à la phase questions, interventions, avis, opinions après cet exposé assez complet de Thomas Allary, mais je suis sûr qu'il pourrait parler quatre heures, s'il voulait rentrer dans tous les détails.

Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la CCI du Roannais : J'interviens ici en tant que Président de la CCI territoriale du Roannais et aussi en tant que premier Vice-président de l'association consulaire en faveur du TGV POCL.

Cette association consulaire regroupe, je tiens à le rappeler, les Chambres de commerce et d'industrie régionales d'Auvergne et de Rhône-Alpes, ainsi qu'un grand nombre de chambres consulaires territoriales de ces deux régions. Elle représente 143 000 entreprises qui assurent 1,6 millions d'emplois dans un territoire qui est peuplé de 3,6 millions d'habitants.

Je dirai des choses assez simples. Pour que la nouvelle ligne TGV voie le jour, nous devons impérativement nous unir autour d'un projet qui satisfasse les conditions suivantes. La toute première condition dans le monde où l'on vit, c'est normal, c'est de respecter au maximum l'environnement.

La deuxième, c'est de répondre aux besoins d'aménagement du territoire. Ce chapitre comporte trois points :

- L'infrastructure, à notre avis, devra impérativement améliorer la liaison de Clermont-Ferrand avec Lyon, autant qu'avec Paris, en visant des temps cibles de 1 h 15 – 1 h 20. Nous constatons qu'une telle liaison n'est possible qu'avec les variantes sud des différents scénarios. La conséquence est très claire, pour nous, les variantes par Mâcon doivent être totalement exclues.
- L'infrastructure devra améliorer la liaison avec Paris et avec Lyon de toutes les villes moyennes à forte tradition industrielle, qui peuplent la plaque urbaine comprise entre Clermont et Lyon, et qui ont été jusqu'ici laissées à l'écart de la grande vitesse. Par conséquent, pour nous, le scénario Est doit être totalement exclu.
- Elle devra relier les trois plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle, Orly et Lyon Saint-Exupéry. J'insiste sur le fait que la nouvelle gare, qui a été prévue à Orly, dans le cadre d'un débat public récent, permet notamment la constitution d'un hub fer-air et fer-fer, ainsi qu'une connexion rapide avec les pôles économiques et scientifiques du Sud francilien.

Par-dessus tout, il faudra que cette infrastructure arrive à un équilibre financier, c'est-à-dire pour le constructeur (RFF) que l'investissement au kilomètre soit optimal et que la demande de sillons soit suffisante pour qu'il puisse couvrir ses péages.

Pour les opérateurs SNCF, Véolia et tous les autres qui vont venir, qu'ils arrivent à faire prendre la nouvelle ligne à un maximum de voyageurs de Paris vers la région lyonnaise, et au-delà vers le sud, en leur proposant un temps de parcours significativement inférieur à ceux de la LN1 pour attirer le maximum de passagers, et que l'aménagement de la partie centrale de la ligne en voie sur dalle permette une circulation à 360 km/h, en confortant ainsi le report de trafic et toute l'économie du projet.

Que les collectivités territoriales : Régions, Conseils généraux, Agglomérations concernées voient l'intérêt de contribuer aux 25 % de l'investissement qui vont leur être demandés, en offrant à leur population et à leurs entreprises des temps de parcours significativement meilleurs qu'aujourd'hui en direction de Paris et Lyon. Pour l'État, qui est soumis comme vous le savez à de très fortes contraintes budgétaires, qu'il puisse limiter au maximum sa contribution.

Je pense que ces trois points compteront beaucoup.

En conclusion, j'aurais trois choses simples à dire. La nouvelle infrastructure constituera un élément important de la colonne vertébrale du système ferroviaire à grande vitesse français, comme vous l'avez vu. Si l'on veut qu'elle serve l'aménagement du territoire, notre conviction est qu'il faudra impérativement qu'elle rentabilise son exploitation.

Enfin, pour réussir ce projet, nous devons absolument nous unir, tous, politiques et économiques, ensemble autour d'un scénario commun.

(Applaudissements)

Cécile CUKIERMAN, Sénatrice de la Loire et Conseillère régionale :
J'interviendrai également au titre de représentante du Conseil régional au sein du comité du Massif central et sa commission permanente. Quatre remarques dans le débat qui nous rassemble ici ce soir.

Tout d'abord, je pense effectivement que le POCL doit participer pleinement au désenclavement de l'ensemble du Massif central, et donc ainsi le tracé doit permettre le désenclavement du plus grand nombre de territoires. En ce sens, le tracé qui passe par Roanne semble être effectivement le meilleur pour répondre aux besoins des femmes et des hommes de cette partie Est du Massif central.

Sur la nécessité d'un tracé qui passe par Roanne, par une gare située sur la ville de Roanne, et cela a été présenté, il ne faut pas nous opposer sur ces questions, mais il faut replacer l'enjeu de cette ligne qui est un enjeu d'aménagement du territoire à l'échelle nationale de désenclavement de nos territoires, y compris marqués par la crise, en nécessité et en besoin de reconversion. La nécessité d'intégrer la liaison plus complexe qui irait jusqu'à Saint-Étienne, et cela a été évoqué dans la présentation, l'électrification de la partie Saint-Étienne - Roanne qui ainsi permettrait une desserte par Saint-Étienne - Roanne - Paris, et désengorger ainsi - vous l'avez rappelé - le sillon Lyon-Paris qui est actuellement utilisé.

En matière de financement, il nous faudra bien prendre en compte l'intérêt national. Certes, l'État, qui a des contraintes budgétaires tout comme les collectivités territoriales actuellement, devra jouer le jeu.

En matière environnementale, car nous sommes là sur un projet de grande ampleur : qui dit trains dit aussi questions environnementales à prendre compte. Je souhaite en tout cas qu'il y ait une forte réflexion sur l'interrogation qui est en cours et que posent certaines associations sur la vitesse de base, sur le tracé, dans le détail pour un projet qui soit respectueux de l'environnement, et permettez-moi, de mieux répondre aux exigences posées par le Président de la République dans le cadre des différents sommets, notamment celui de Copenhague, la volonté de réduire fortement par quatre les émissions de gaz à effet de serre, et peut-être de répondre au vœu qu'avait émis le précédent Président de la République, Jacques Chirac, qui a affirmé qu'en 2015 la SNCF n'utiliserait plus d'énergie fossile. En ce sens, l'électrification de Saint-Étienne - Roanne, qui ne sera pas faite certainement avant 2015, y contribuera fortement.

Enfin, et j'en terminerai - je parlerai ici en tant que parlementaire - nous devons réfléchir pour donner les moyens réels à RFF d'honorer ce projet dans des délais qui sont contraints. Nous savons tous que l'urgence de ce projet est réelle, mais il faudra le temps de finaliser les tracés et la réalisation. Je crois qu'il faudra prendre en considération d'ici là l'ensemble du réseau actuel et y apporter les aménagements nécessaires pour que, dans les années à venir, la desserte ferroviaire de notre département, et plus largement de l'ouest du Massif central, puisse répondre aux besoins des femmes et des hommes qui y vivent.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci madame.

Jean-Pierre POYET, Président du Conseil local du développement du CCDRA Roannais : C'est une des structures de la société civile qui travaille en partenariat avec les élus de Grand Roanne et du territoire.

Nous avons rédigé un texte pour l'arrivée de cette LGV, mais je voudrais auparavant faire un bref historique pour les jeunes générations, qui sont nées après les années 60. Si à un moment donné, en l'occurrence à la fin du XVe siècle, Roanne s'est développée tant d'un point de vue économique que démographique, c'est en grande partie parce que la ville s'est retrouvée en position de carrefour.

Malheureusement, à partir des années 60, les nouvelles voies de communication ont systématiquement contourné les Roannais : ouverture de l'A6 au détriment de l'A7, au statut si particulier, le TGV Roanne-Paris, conjugués aux effets de désindustrialisation à partir de la

fin des années 70, ce désintéressement pour le territoire a été vécu comme un véritable mépris par une partie de la population. C'est pourquoi le projet LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon est vécu comme un véritable espoir pour les Roannais.

Comme cela a déjà été dit, ce projet vise à conjuguer deux objectifs : le doublement de la ligne Paris-Lyon qui va arriver à saturation, et la desserte du territoire du grand centre de la France. Ce projet a donc clairement pour objectif d'aménager le territoire. Chacun ici, et aussi dans les territoires qui sont à l'écart de la grande vitesse, comme Roanne, ne peut que s'en féliciter.

Mais, depuis le début de la découverte des différents scénarios proposés, il y a quelque chose qui nous chiffonne, et ce sera l'objet de ma question : pourquoi envisager dans trois scénarios sur quatre une variante par Mâcon, en concurrence avec celle de Roanne, alors que cette variante ne répond en rien à l'objectif de desserte du grand centre de la France fixé au départ ? Mâcon est déjà desservi par le TGV. Qu'est-ce que cela leur apportera d'avoir une deuxième ligne ? D'autant que la variante Mâcon profitera à moins de voyageurs que la variante par Roanne, si j'ai bien lu le dossier de RFF, qu'elle a des effets plus dommageables pour l'environnement.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Jean-Marc MIGUET, Conseil régional d'Auvergne : Je représente le Président du conseil régional d'Auvergne. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, notre débat de ce soir à Roanne est fondamental pour notre avenir commun. Cette LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon ne doit pas être limitée à un projet ferroviaire de liaison entre deux grandes métropoles françaises, c'est un projet de territoire pour le Massif central. Nos régions traversées par cet ouvrage, c'est un rendez-vous historique au moins comparable à celui de l'arrivée du train il y a un siècle et demi dans nos régions.

On sait ce que ces 150 années ont dû au chemin de fer. Il faut aujourd'hui nous préparer à une nouvelle étape, celle de la grande vitesse d'aujourd'hui qui sera la vitesse ordinaire de demain. D'où l'importance de préciser clairement dans le cadre du débat public notre volonté de voir aboutir le POCL, et d'indiquer le tracé qui serait en l'état actuel des études celui qui apporterait le plus pour chacun des territoires concernés en termes d'attractivité et de développement.

L'unité ne peut se construire qu'à partir d'avis clairement exprimés et argumentés des uns et des autres. Nous sommes inquiets de la fragilité du passage par Roanne selon les tracés Ouest, Médian et bien sûr Est. Le tracé Ouest-Sud l'assure et nous nous battons à vos côtés pour que le POCL passe par Roanne.

Nous ne doutons pas de la réciprocité de la part de nos partenaires roannais. La gare nouvelle de Roanne justifie, si on a le sens de l'équité, Monsieur le président, celle de l'Allier, ce sont des étapes marquantes du trajet POCL.

La construction du POCL doit se faire à l'unisson de celle de l'Europe. Le POCL doit se situer sur un corridor, et je pense à Transline, projet de transversales ferroviaires à grande vitesse devant relier la façade atlantique à Lyon, et à l'Europe centrale via le Lyon-Turin. Le trajet du POCL induira le tracé de ce futur barreau Est-Ouest inscrit dans le Grenelle.

On ne construit pas une ligne toute seule, indépendamment de tout autre projet, même futur, sauf à multiplier les travaux d'adaptation ultérieure. Une croix ferroviaire au niveau de l'Allier permettrait de faire coût triple le Lyon-Paris, le Lyon façade atlantique Espagne, le

Lyon-Clermont dont nous avons tant besoin en moins de 1 h 15, si nous voulons que le rail soit compétitif par rapport à l'autoroute.

Le passage de la LGV POCL par Roanne s'impose, et pour notre assemblée, le Conseil régional d'Auvergne, selon le tracé Ouest-Sud. En 2025, cette ligne sera en service et tous les raccordements auront été préparés pour les ouvrages ultérieurs dans une vision de réseau.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci bien.

Pascal VERNISSE, Maire de Dompierre-sur-Besbre, Conseiller général de l'Allier : Mesdames et Messieurs, je voudrais dire quelques mots au nom de la majorité départementale du Conseil général de l'Allier. Nous ne souhaitons pas pour l'heure prendre position pour un tracé, parce qu'aujourd'hui nous manquons d'éléments d'appréciation, et surtout de recul.

Justement, il faut bien que le débat apporte des réponses. L'essentiel est d'avoir la ligne LGV sur notre territoire. En revanche, pour nous, l'obligation de faire passer le futur tracé par Roanne est actée, Roanne permettra l'amélioration de Clermont à Lyon.

Le chemin du futur tracé doit être celui de l'aménagement du territoire. Il doit offrir un débouché sur toutes nos villes auvergnates et rhônalpines. Cela doit redonner une vitalité démographique et une économie forte.

Quelques points concernant le département de l'Allier. Bien évidemment, on souhaite que chacune des villes gare aujourd'hui bénéficie d'aller et retour dans la demi-journée sur Paris et voire sur Lyon.

Une priorité aussi consiste à refaire la ligne existante Paris-Clermont.

Une question : quel est l'avenir des schémas de desserte des trains TEOZ ?

Enfin dans le projet d'une gare nouvelle dans le secteur de Vichy, Moulins, Varennes-sur-Allier, quels sont les enjeux de cette gare présentée comme optionnelle et figurant dans le scénario Ouest-Sud ? Pour nous, il est évident qu'elle doit rassembler les trois bassins.

Comme le disait Mme le maire de Roanne dans son mot d'accueil, que je salue au passage : *« ensemble, acteurs économiques, élus, unis derrière ce projet de ligne à grande vitesse, préparons l'avenir, préparons l'avenir des futures générations.*

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. M. Allary, des commentaires ? Il y a eu une ou deux questions depuis un moment.

Thomas ALLARY : Il y a beaucoup de réflexions. J'ai entendu parler d'aménagement du territoire, à plusieurs reprises de la variante Roanne, d'Orly. Je dirai un petit mot complémentaire sur la gare nouvelle d'Orly, expliquerai pourquoi c'est une option à ce stade.

L'opportunité vient du fait qu'effectivement POCL croise à un moment donné le projet d'interconnexion sud dans les environs d'Orly. L'idée étant de multiplier le nombre de destinations accessibles pour un maximum de territoires, grâce à une correspondance. C'est ce qui a été regardé.

Le potentiel voyageurs est estimé à 500 000 voyageurs par an pour cette gare nouvelle ; ce n'est pas neutre. C'est relatif tout de même quand on regarde les autres gares d'interconnexion franciliennes. Roissy, c'est 4 millions ; Marne-la-Vallée, c'est 2,5 millions de voyageurs. Orly, justement dans le projet d'interconnexion sud qui a une direction Est-Ouest, c'est 2,5 millions de voyageurs. En revanche, il y a un coût, on passe en souterrain sous l'aéroport, en deuxième sous-sol car on arrive après l'interconnexion sud. En l'occurrence, c'est un surcoût évalué à ce stade entre 600 millions et 1 milliard d'euros. Il y a un coût, un avantage. Je voulais juste livrer les chiffres au débat.

J'ai aussi entendu parler de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Je voulais juste donner le chiffre qui ressort de l'évaluation carbone que l'on a pu réaliser à ce stade du projet POCL. Évidemment, ce n'est pas un bilan carbone, on n'est pas suffisamment avancé dans les études. En première évaluation, on est sur un gain d'émissions de gaz à effet de serre compris entre 7 et 14 millions de tonnes équivalents CO₂ permises par le projet.

En combien de temps « rembourserait-on » l'émission de gaz à effet de serre due par la construction de la ligne ? C'est une autre façon de dire le chiffre que j'avais donné précédemment. Là, on est entre 14 et 21 ans dans ce critère, donc avec une atteinte dans ce nombre d'années de l'objectif Grenelle.

J'ai entendu parler à travers plusieurs interventions de la prise en considération du réseau actuel. Effectivement, il faut bien comprendre que le projet POCL est un projet grande vitesse, mais pas uniquement. Il intègre l'utilisation de toute une série de sections du réseau existant, qui dans ce cas, chaque fois que nécessaire, feront l'objet de travaux. Au-delà de cela, RFF a comme priorité dans ses missions de remettre à niveau le réseau existant, dont on sait qu'il a souffert d'une insuffisance d'investissement. Cela reste sa priorité première ; la grande vitesse est une autre activité, les deux ne sont pas contradictoires. Aujourd'hui, RFF investit plus chaque année dans la rénovation du réseau existant que dans le développement de la grande vitesse.

J'ai entendu une question sur : pourquoi y a-t-il une variante Mâcon ? Au stade où nous en sommes, nous avons étudié l'ensemble des possibilités dans le cadre des études préalables au débat public. Certaines solutions ont déjà été éliminées, car elles ne permettaient pas de répondre à tous les objets du projet. Une variante par Mâcon permet de répondre, elle offre d'autres avantages que la variante Roanne. Elle permet en particulier de fiabiliser et augmenter la desserte de Genève, qui peut être un potentiel important également. Cela a été souligné. Les études ont montré que le potentiel de Genève était probablement inférieur au potentiel permis par la variante Roanne, par Paris-Roanne plus Clermont-Lyon. Ceci dit, cela ne justifie pas forcément de l'éliminer, son coût reste inférieur. C'est pour cette raison que l'ensemble des données est présenté au débat.

Dans toute la série de remarques que j'ai entendues de la part de Monsieur le représentant du Conseil général de l'Allier, je voulais revenir sur l'avenir des TEOZ. Effectivement, aujourd'hui la desserte Paris, Nevers, Moulins, Vichy, Clermont est assurée par des trains TEOZ. Dans les hypothèses de travail de nos études, on a un basculement complet de ces circulations sur des circulations TGV, une fois que le projet est mis en service. Autrement dit, les TEOZ n'existent plus et toutes ces circulations se font par TGV.

Michel GAILLARD : Merci.

Un intervenant : Bonsoir Mesdames et Messieurs, n'étant ni élu, ni industriel, ni expert, je me pose des questions stupides. A quoi bon un débat, alors que les décisions ne nous appartiennent pas ?

Michel GAILLARD : Vous n'avez pas donné votre nom, s'il vous plaît.

L'intervenant précédent : Non, je ne le souhaite pas spécialement.

Michel GAILLARD : Les interventions anonymes ne seront pas prises en compte.

M. GOUGET : Peut-on appeler débat une réunion qui est appelée par la ridicule propagande des pouvoirs publics locaux ?

(Huées dans la salle).

J'allais dire que je ne crois pas devoir participer à ce simulacre de démocratie, mais merci de me conforter dans mon idée. Je prends encore une minute et je m'en vais.

Si des personnes présentes toutefois souhaitent s'opposer à tout projet de TGV ou qu'il soit, tant à cause des dommages sur la nature que sur nos vies, dominées par l'économie, je les invite à me retrouver à l'entrée pour prendre contact.

(Huées dans la salle).

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, toutes les opinions doivent être entendues.

M. GOUGET : Merci. Il est rassurant pour moi de voir des gens qui débattent sérieusement de quelque chose qui s'appelle POCL, cela me conforte un peu dans mon opinion.

Jean-Pierre GABELLE, Adjoint au Maire pour les quartiers Nord d'Orléans : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je m'exprime ici en premier lieu en tant que représentant de la municipalité d'Orléans, dont le maire Serge Grouard, vous le savez, est très impliqué dans ce projet, comme dans le Grenelle I, mais également à titre personnel en tant que simple adhérent à l'association et également comme Conseiller général du Loiret, dont son président Éric Doligé également sénateur, partage le même point de vue que celui du député-maire d'Orléans, sur ce fameux et ambitieux projet, et ce rendez-vous qu'il ne faut pas manquer.

Avant tout, je voudrais rappeler le double enjeu du POCL, projet qui je le souligne est inscrit dans la loi de programmation relative au Grenelle de l'environnement. D'une part, comme vous l'avez exposé, désengorger la ligne Paris-Lyon qui arrivera à saturation à l'horizon 2025, c'est-à-dire dans très peu de temps. D'autre part, relier le centre de la France, et notamment les deux capitales régionales que sont Orléans et Clermont-Ferrand au réseau à grande vitesse. Or, dans les présentations des quatre scénarios, on voit très clairement que deux d'entre eux l'Est et le Médian s'écartent de l'esprit du texte de loi. Pourquoi ? Trois raisons à cela,

Premièrement, ces deux hypothèses de tracés ne bénéficient pas d'une infrastructure linéaire, préexistante suffisamment importante pour minimiser leur impact environnemental. S'ils évitent plus de zones classées, les dommages causés à la biodiversité dite ordinaire dans les autres zones sont plus importants et ne sont pas évoqués dans le projet.

Deuxièmement, les barreaux de raccordement qui seraient nécessaires pour desservir Orléans et Bourges constitueraient autant d'obstacles à la continuité écologique dans les milieux naturels.

Troisièmement, raison principale, à notre sens, pour la ville d'Orléans et son agglomération, ces scénarios n'intègrent que très peu les préoccupations d'aménagement du territoire qui nous sont chers. En effet, comme les cartes présentées nous l'ont démontré, les scénarios Est et Médian ne prévoient pas un passage de cette ligne à grande vitesse par Orléans et Bourges, dans ces deux scénarios, le TGV arrivera certes à Orléans, mais n'y passe pas. Cette nuance à de grandes conséquences pour l'ensemble des villes de l'ouest et également du sud de la

région centre qui se retrouveraient une fois de plus à l'écart du réseau ferroviaire à grande vitesse nous. En ce sens, les scénarios Est et Médian ne respectent donc pas totalement l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Bien évidemment, comme vos analyses nous le démontrent, ces scénarios sont plus rapides mais gagner 10 mn sur un trajet Paris-Lyon au détriment d'une véritable logique d'aménagement du territoire ne nous paraît pas un argument recevable. Il est nécessaire de s'orienter vers une approche plus large que la simple rentabilité et privilégier la proximité et la desserte des territoires.

Vous l'avez compris, le territoire orléanais est favorable aux deux scénarios Ouest, qui ont le soutien de la majorité des élus locaux, car ils sont les seuls qui répondent aux enjeux d'aménagement du territoire et du développement durable.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Dominique ROCHE, Conseiller délégué à la communauté de communes du Pays d'Astrée, membre des Pays du Forez : Les pays du Forez représentent 180 000 habitants, situés entre Saint-Étienne et Roanne. Personnellement, je connais bien les liaisons avec Paris pour les avoir utilisées avant la ligne TGV, je mesure le progrès réalisé et je constate qu'il y en a encore à réaliser pour relier notamment le territoire de la Loire à Paris. Nous sommes donc tout à fait favorables à une liaison par Roanne, avec une poursuite de la liaison vers Saint-Étienne.

Je ferai une remarque à M. Allary. La présentation était très intéressante, il est noté l'impact naturel sur la zone de la plaine du Forez. C'est une zone écologique riche, mais elle est traversée actuellement par une ligne ferroviaire qui a été tracée en 1833. Je crois qu'il y a eu une adaptation des espèces à ce niveau-là. Je pense que ce n'est pas un obstacle majeur.

(Applaudissements)

D'autre part, et cela a été souligné, cette liaison par Roanne est intéressante pour Saint-Etienne et pour le centre Loire. Saint-Etienne la Loire, Saint-Etienne Métropole, ce sont les plus grosses communautés d'agglomération et département du Massif central, ne l'oublions pas, en termes de population. Une liaison Saint-Etienne – Paris via Roanne désengorgerait la Vallée du Gier avec la liaison Saint-Etienne – Lyon. Je vous ai parlé tout à l'heure de la deuxième plus vieille ligne de France actuellement en exploitation, Saint-Etienne – Lyon sur une bonne partie, c'est la plus ancienne ligne de France actuellement en exploitation qui date de 1830. Cette liaison, très performante aujourd'hui avec de nombreux investissements, se trouve à la limite de la saturation. Donc, il faut un report aussi des transports sur une ligne Saint-Etienne – Roanne – Paris.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien.

Bruno BARRIQUAND, Conseiller communautaire Grand Roanne Agglomération : J'interviens au titre d'élus d'Europe Écologie les Verts. *(mouvements dans la salle)* Je voudrais demander un peu de tolérance.

Michel GAILLARD : Toutes les opinions doivent pouvoir s'exprimer.

Bruno BARRIQUAND : Il m'a semblé que c'était le but.

Michel GAILLARD : C'est bien ce que j'ai dit et je le répète.

Bruno BARRIQUAND : Et vous avez d'ailleurs souhaité que l'on intervienne en premier dans ces débats publics. J'aimerais que les personnes qui s'expriment différemment puissent le faire correctement à la hauteur du débat d'aujourd'hui.

Michel GAILLARD : Je suis totalement d'accord avec vous, et je suis là pour y veiller.

Bruno BARRIQUAND : Ma courte intervention portera seulement sur la raison de ce projet de LGV. Question qui n'a pas été débattue dans le Roannais. J'interviens pour dire que le projet POCL ne correspond pas aux besoins de notre territoire, au maillage en transport ferroviaire, que nous demandons depuis trop d'années. Si l'État via RFF souhaite enfin investir dans le rail, nous nous en félicitons, et nous demandons (comme le travail a déjà été entamé avec la région Auvergne Centre Pays de la Loire) la fin de l'électrification et de la modernisation de la ligne Lyon-Nantes. C'est en somme poursuivre les investissements sur cet axe, défendu par l'association Raco (Rhône Alpes Centre Océan) qui mènerait à une vraie liaison ferroviaire entre Lyon-Roanne et Clermont-Ferrand.

Le projet POCL ne répond pas aux enjeux énergétiques d'aujourd'hui, que sont (et certains ont été évoqués) la réduction de la consommation d'énergie pour notre pays et pour l'Europe, la sortie du nucléaire, la lutte contre le dérèglement climatique, l'anticipation de la raréfaction des ressources fossiles dont on dépend à 90 %, et qui est un enjeu primordial. Le TGV comme l'autoroute ne bénéficie pas aux petites agglomérations. Si l'on veut aller vite, on ne s'arrête pas, on ne dessert pas tous les territoires, mais surtout les deux métropoles qui sont à chaque bout, en l'occurrence Lyon et Paris.

Un voyage en TGV, c'est aussi un billet beaucoup plus cher qu'une liaison TER ou Corail. Pour RFF, un investissement de cette importance contribuerait à terme à une dualité des réseaux avec d'un côté le TGV rapide, moderne et cher, accessible à la France d'en haut ; et de l'autre côté un réseau classique plus abordable mais de plus en plus dégradé pour la France d'en bas. Avec l'augmentation du coût de l'énergie, nous estimons que tous les citoyens devront avoir équitablement accès au train.

J'en parlais encore tout à l'heure à l'entrée avec des gens qui me témoignaient de leurs trajets sur Lyon pour se rendre à leur travail, la vraie attente des usagers...

(Dans la salle : C'est 3 minutes...)

Michel GAILLARD : S'il vous plaît, c'est moi qui garde le temps. Allez-y, terminez.

Bruno BARRIQUAND : La vraie attente des usagers, ce sont des trains qui arrivent à l'heure et des tarifs abordables.

En termes d'environnement, une LGV équivaut à l'impact d'une autoroute. C'est une aberration au regard des objectifs partout annoncés de limitation de l'urbanisation, de lutte contre l'artificialisation des sols, de maintien de l'espace agricole. Le tracé roannais passerait dans la plaine alluviale de la Loire. Il est vrai qu'on a une toute petite zone Natura 2000 chez nous, mais quand même !

Et une gare serait même promise, on s'en doute, en zone inondable.

Michel GAILLARD : Là, on approche des 4 minutes.

Bruno BARRIQUAND : Je termine. Quand on sait que 25 % des espèces animales et végétales du département sont menacés, il s'agit d'une provocation.

Et en conclusion, le projet POCL de ligne TGV ne satisfait pas aux besoins des citoyens roannais et ne correspond pas aux enjeux d'une modalité durable. C'est donc bien un scénario alternatif que nous demandons et que nous élaborons en collaboration notamment avec les élus écologistes de la région Centre, afin de pouvoir continuer un plan de fiabilisation et une optimisation du réseau existante.

Michel GAILLARD : Merci.

(Huées dans la salle).

Jean-Claude DUCARRE, Maire de Melay (71), Président de la Communauté de communes du canton de Marcigny et membre du bureau du Pays Charolais Brionnais : Je voudrais faire une courte intervention au titre de ces trois mandats. Tout d'abord, en ma qualité de Maire, dire que nous sommes deux communes du sud de la Saône-et-Loire à être vraisemblablement impactées dans le cadre du fuseau d'études, la commune de Chenay-le-Châtel et celle de Melay. A ce titre, en ma qualité de maire, j'ai une légitime préoccupation concernant le tracé et son impact éventuel en termes d'environnement et en termes fonciers.

Néanmoins, compte tenu des enjeux considérables pour notre territoire et notre attachement au territoire roannais, la municipalité sera vraisemblablement extrêmement favorable à ce projet.

Concernant la communauté de communes du canton de Marcigny, au sud du département de la Saône-et-Loire, nous sommes également extrêmement attachés au bassin roannais de par les liaisons qui nous unissent en termes démographiques, en termes de tourisme, au niveau de nos entreprises également. Nous considérons que ce projet de desserte de Roanne par la ligne LGV constitue un atout considérable pour nos entreprises, notamment les poteries culinaires Émile Henry, les entreprises de mécanique et également dans le domaine de la santé.

Donc, notre collectivité est également extrêmement favorable à ce projet.

Au titre de ma qualité de membre du bureau du pays Charolais Brionnais, je tiens aussi à exprimer (le président Nesme ne pouvant pas être là ce soir) le soutien également des élus du Charolais Brionnais à cette option roannaise pour différentes raisons. Le bureau du Pays Charolais Brionnais s'est prononcé à l'unanimité pour adopter une motion de soutien à ce projet, en rappelant que le Charolais Brionnais est quand même le premier bassin en termes agricoles sur le département de Saône-et-Loire. C'est le deuxième bassin industriel avec notamment des groupes internationaux, tels que FTP pour la fabrication de moteurs, APERAM pour les aciers inoxydables. Il y a un réseau de 200 PME-PMI qui existe sur notre territoire, également des enjeux en matière touristique, le pays bénéficiant du label d'art et d'histoire, et ayant posé récemment sa candidature au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour ces raisons, le Pays Charolais Brionnais dans le cadre de son bureau a voté unanimement une délibération favorable à ce projet, délibération qui sera soumise au comité syndical dans les prochaines semaines. Nous envisageons également la rédaction d'un cahier d'acteurs à ce titre.

Je voulais dire aussi que nous souhaitons également que cette position soit relayée par le Conseil général de Saône-et-Loire, car comme l'a dit tout à l'heure un intervenant au titre du pays Roannais, nous considérons que l'option mâconnaise n'apporte rien de plus au département de Saône-et-Loire. Nous souhaitons vraiment que la préoccupation d'aménagement du territoire de l'ouest et du sud-ouest du département de Saône-et-Loire

soit prise en considération dans le cadre de ce projet, et que le Conseil général de Saône-et-Loire y soit sensible.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Bernard BONNE, Président du Conseil général de la Loire : Je rappelle que la Loire comprend 800 00 habitants, deux capitales importantes : Roanne et Saint-Etienne. Nous sommes bien entendu complètement pour la mise en place de ce TGV, cette deuxième ligne.

Je ne reviens pas sur l'intérêt national. Bien entendu, un doublement de la liaison entre Lyon et Paris est nécessaire. La possibilité de se raccorder au réseau européen, la possibilité d'aller sur la façade Atlantique et la possibilité bien entendu de doubler cette liaison qui existe aujourd'hui entre Lyon et Paris, et qui est saturée. On le voit bien au niveau de Lyon.

Pour la Loire, l'intérêt pour Roanne est considérable. Je crois que dans toutes les propositions qui sont faites, et je remercie M. Allary d'avoir montré dans la présentation qu'il a faite que toutes les options utiles, intéressantes passaient par Roanne et qu'il fallait bien entendu –et merci de l'avoir dit tout à l'heure au niveau de Mâcon- éviter le passage de Mâcon ; c'est évident.

Cela étant accepté et entendu, si nous passons au niveau de Roanne avec la desserte possible sur Saint-Etienne, qui se fera en complément et qui est extrêmement utile, elle permettra – ce que l'on a vu dans tous les schémas – de gagner un temps considérable entre Roanne et Paris bien entendu, mais aussi entre Saint-Etienne et Paris. L'intérêt pour l'ensemble du territoire ligérien est important. Ce territoire a aussi besoin de se développer sur le plan économique. Monsieur Devernois l'a bien dit tout à l'heure. Il faut absolument pour l'arrondissement de Roanne et l'ensemble de nos territoires ligériens avoir ce complément au niveau de la desserte en TGV.

Sur le tracé, sans se prononcer aujourd'hui, sur un tracé en éliminant bien entendu celui de Mâcon, je crois qu'il faut quand même prendre en compte l'intérêt financier. Dans la présentation qui a été faite, tout démontre que la ligne médiane est quand même la plus utile, la plus pratique, la moins cher et la plus raisonnable.

Il a été rappelé qu'il y a une participation des collectivités, ce que je n'oublie pas. Le département de la Loire prendra sa part, s'il le faut, dans la réalisation de cette autoroute. Lapsus révélateur, puisque je suis toujours aussi dans la liaison autoroutière à laquelle nous tenons beaucoup : A89 et A45. Nous prendrons notre part, parce qu'il s'agit d'un enjeu qui dépasse largement l'intérêt direct et immédiat de ce développement.

Nous avons aussi un autre avantage dans la participation que nous aurons au niveau du département, pour une fois, sur un projet tel que celui-là, l'ensemble des élus, l'ensemble des responsables des collectivités sont unis autour de ce projet. En dehors de toute question partisane, nous sommes tous d'accord pour qu'il y ait cette liaison. Donc, il faut que nous y allions, il faut que nous soyons tous forts pour défendre ce territoire. Alors, souhaitons qu'il se fasse, et que RFF comme la SNCF, comme l'État et comme les collectivités, que l'on puisse tous se mettre autour d'une table et faire en sorte que ce projet débouche rapidement.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Monsieur Allary, quelques commentaires sur tout ce qui vient d'être dit.

Thomas ALLARY : Sylvain Caillot donnera quelques éclairages sur les problématiques soulevées par la Ville d'Orléans. Je voulais juste rassurer l'intervenant du pays du Forez au sujet de l'impact environnemental sur les plaines du Forez. La zone sensible était identifiée. On n'a effectivement aucune option de passage qui croise physiquement la zone. On n'en est pas encore à passer avec la ligne à grande vitesse en plein cœur du Forez. Je tenais à vous rassurer sur ce sujet.

Deux choses ont émergé de plusieurs interventions. La première concerne un scénario alternatif par réutilisation et amélioration du réseau existant. C'est quelque chose que l'on a regardé dans une étude qui a d'ailleurs été mise à disposition du public par la Commission.

Il existe des chantiers à envisager sur Paris-Orléans d'une part, sur Paris-Clermont d'autre part, éventuellement sur la LGV Paris-Lyon existante en troisième lieu. On a montré que toutes ces idées pouvaient donner des améliorations chères, on arrive sur des scénarios ambitieux aux alentours de 7 milliards, on n'est pas dans de la rustine. Mais, malgré cela, on n'atteint pas les objectifs fixés au projet POCL par l'État. Aucun des objectifs fixés en particulier en termes de temps de parcours sur Paris-Clermont ou sur Paris-Lyon ou de desserte d'un maximum de villes du grand Centre n'est atteint, c'est pourquoi ce scénario a été éliminé, et ne fait pas partie de ceux présentés au débat public.

Concernant le coût du billet, je voudrais effectivement confirmer que l'hypothèse est faite d'une augmentation du coût du billet dans le service TGV par rapport au service qu'on peut connaître actuellement sur ces liaisons. Le TGV amène un gain de temps, de confort, de sécurité. Tout cela a évidemment un coût pour l'exploitant SNCF d'une part, pour la construction de la ligne pour RFF d'autre part. Donc, tout cela a un coût qui est répercuté partiellement en tout cas dans le prix du billet. Les études que nous réalisons intègrent une hypothèse d'augmentation du prix du billet, d'une part avec l'inflation générale (hausse des coûts) et une augmentation justifiée par ce service amélioré.

L'hypothèse est ramenée à la minute gagnée. En fait, elle est de 0,13 € la minute gagnée. Pour donner une illustration, sur un Clermont-Lyon, ce doit être 5 à 6 € en plus en moyenne pour un billet TGV.

Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF : Il y a eu plusieurs interventions sur la question des emprises. Il faut reconnaître quand on envisage une ligne à grande vitesse qu'il faut une certaine largeur : largeur de la voie, les remblais-déblais. L'emprise totale est plutôt de l'ordre de 100 m de large, soit 10 ha au kilomètre sur un linéaire de 550 km, cela représente de nombreux hectares. Partout où l'on passe, on ne négligera pas les effets induits sur les communes de cette emprise prélevée. Cela peut avoir des effets sur l'exploitation agricole, sur les circulations quotidiennes automobiles. Il faut faire des rétablissements. Nous serons très attentifs à ce genre de choses lorsque nous affinerons nos études et que nous nous orienterons vers des tracés.

Pour préciser la question sur le passage en Sologne avec une préférence d'utilisation d'un corridor déjà dessiné par une autoroute, il faut savoir qu'une autoroute est dessinée avec des contraintes qui sont propres à la voiture. Elle peut tourner plus facilement qu'un train. Elle peut monter des rampes et les descendre plus facilement.

Quand on dessine une ligne à grande vitesse, on doit tenir compte de contraintes différentes. Donc, on a des rayons de courbure plus larges et des pentes plus faibles. En essayant d'accoler les deux infrastructures, l'une à côté de l'autre, si on ne l'a pas pensé d'avance, lorsque l'autoroute a déjà été faite, cela devient très délicat. Souvent, on laisse entre les deux souvent de grands espaces, dont on ne sait plus trop quoi faire et qui peuvent aussi avoir une incidence sur les milieux naturels (espèces qui doivent traverser les deux infrastructures).

Dans le cadre de nos études, on a approfondi cette question. On peut trouver une analyse dans les études complémentaires d'un tracé dans un milieu ordinaire par rapport à un tracé jumelé dans le cadre de la Sologne. On a des enjeux de biodiversité ordinaires partout, sur l'ensemble de notre linéaire. En Sologne, on retrouve un potentiel de jumelage qui pourrait être intéressant, mais qui du fait de la géométrie existante de l'autoroute n'est pas toujours bénéfique. On trouve des avantages et des inconvénients.

On est dans une zone qui n'est pas ordinaire. La Sologne est une zone Natura 2000, avec un massif forestier très riche en espèces avec des étangs, des espèces particulières et fragiles.

Il faudra donc peser ces deux enjeux.

Concernant les gains de temps pour les villes de l'ouest en fonction des scénarios, pour Orléans et Blois, dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, on a des gains de temps de l'ordre de 20 mn et pour les scénarios Médian et Est de l'ordre de 15 mn. Pour Bourges, le scénario Ouest et Ouest-Sud, c'est 45 mn. Un scénario Médian, c'est 40 mn et un scénario Est, c'est 30 mn.

Pour Châteauroux, les gains pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud sont de 30 mn, pour le Médian de 25 mn, pour l'Est de 15 mn.

Donc, il n'y a pas une aussi forte différence entre nos scénarios. Tous apportent quelque chose aux villes de l'ouest du territoire du projet.

Michel GAILLARD : Merci, ces études complémentaires dont on parle sont toutes sur le site, si vous voulez en prendre connaissance.

Roland DEVIS, Premier Vice-président de Grand Roanne Agglomération et Maire de Riorges : Monsieur le Président, dans votre présentation, vous nous avez indiqué que le débat public était l'occasion de vérifier s'il était opportun ou non de poursuivre le projet. L'engouement pour ce débat public, et le nombre de personnes présentes dans cette salle, démontrent l'intérêt et la volonté des Roannais de voir retenir le tracé de la Ligne à Grande Vitesse passant par Roanne et desservant toutes les villes oubliées du nord du Massif central.

La communauté d'agglomération du Grand Roanne a validé en juillet dernier son schéma d'aménagement et a, dans ce schéma, anticipé et pris en compte l'arrivée de la LGV à Roanne, car nous sommes certains qu'il ne peut pas en être autrement. Cela se concrétise par une stratégie de développement économique affirmée qui calibre et qualifie la production d'une offre foncière et immobilière économique lisible dans l'aire métropolitaine lyonnaise pour capter des entreprises nouvelles et répondre aux besoins des entreprises présentes sur le territoire.

Une stratégie de développement résidentiel ambitieuse vise à accueillir 10 000 logements sur le Grand Roanne à l'horizon 2030, principalement sur la ville centre et le secteur de la gare. J'appuierai sur le troisième point, c'est l'identification du quartier de la gare de Roanne comme un secteur stratégique pour l'agglomération roannaise sur lequel le développement urbain, les investissements et les outils opérationnels seront prioritairement orientés.

Le schéma d'agglomération définit un projet urbain d'envergure qui vise à faire émerger un quartier innovant et moderne au croisement des différents modes de déplacements alternatifs : fer, bus, vélo.

Dans le schéma d'agglomération a également été prévue une adaptation du système des déplacements, et l'articulation des complémentarités entre réseau et modes de transport par la définition d'axes privilégiés donnant l'accès au cœur de ville et au pôle d'échange.

La gestion des flux liés à la fréquentation de la gare du pôle d'échange et du pôle de loisirs. L'amélioration du réseau STAR pour faciliter l'accès au cœur de cité de la ville de Roanne ainsi qu'au pôle de Roanne et le coteau.

Outre le fait que le tracé passant par Roanne nous mettrait à 1 h 20 de Paris et 30 mn de Lyon, c'est un aménagement du territoire qui facilitera également les échanges Clermont-Lyon, et un gain de temps de trajet d'une demi-heure pour nos amis Stéphanois pour rejoindre la capitale si la gare TGV était implantée à Roanne.

Pour le Roannais un peu isolé à l'ouest de la région Rhône-Alpes, c'est une aubaine de pouvoir faciliter les échanges avec Lyon et un ballon d'oxygène intéressant pour le développement économique et touristique.

Vous avez compris que nous sommes prêts à relever le défi pour un aménagement du territoire cohérent et porteur pour l'avenir dans le grand Centre de la France.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci, Madame le Maire.

Laure DÉROCHE, Maire de Roanne : Très rapidement M. le Président, pour vous dire qu'on est plus de 1 100 (je viens d'avoir le chiffre). Je pense que c'est une belle démonstration que les Roannais veulent le TGV. On a tous une bonne raison de vouloir prendre le TGV. Je rencontre tous les jours des Roannais qui veulent bouger, qui veulent voyager, pas forcément pour aller toujours plus vite et toujours plus loin, mais aussi pour se libérer du temps.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Yves NICOLIN, Député de la 5^e circonscription de la Loire: Si effectivement l'État a pris conscience d'une nécessité de pouvoir irriguer une partie de notre territoire oublié, en particulier le Massif central, il fallait bien évidemment prendre une décision, et nous sommes au cœur de cette décision.

C'est extrêmement important, comme vous l'avez dit, nous avons notamment une capitale régionale qui est peut-être la plus importante aujourd'hui, Clermont-Ferrand, qui est oubliée par le TGV. Je n'oublie pas Orléans, mais Orléans est une ville un peu plus petite en termes de population. Par conséquent, la capitale régionale qui est aujourd'hui au cœur du Massif central se trouve désormais toujours isolée par un manque de TGV.

Ce projet intéresse bien évidemment Clermont-Ferrand, et cela a été l'une des décisions, l'une des volontés du Gouvernement que de vouloir faire en sorte que le Massif central soit irrigué. Nous avons une véritable alliance à mener avec Clermont-Ferrand et toutes les villes qui se situent sur ce parcours.

Cette alliance est extrêmement forte. Elle est en situation de démonstration ici ce soir, comme elle le sera, je pense, dans toutes les autres réunions, pour pouvoir venir démontrer l'intérêt de ce passage.

Comme l'a dit tout à l'heure Bernard Bonne, il faut aussi être lucide, être crédible et par conséquent savoir que ce projet coûtera. Si nous regardons, Monsieur Allary, les projections que vous nous avons montrées et les études faites, tout démontre que le gain de voyageurs, le coût de ce projet n'ont qu'une seule réponse : le tracé Médian passant par Roanne.

Par conséquent, je pense que vous aurez au fil de ces réunions une majorité, certainement pas l'unanimité, d'hommes et de femmes qui vivant dans ces territoires veulent et soutiendront ce projet Médián.

Après, la question se posera de savoir si cela doit passer par Mâcon ou par Roanne. Les choses semblent à peu près tranchées pour nous, bien évidemment, peut-être que pour le Mâconnais les choses sont différentes. Mais, pensons aussi que l'un des critères de choix de l'État, c'est l'aménagement du territoire. Qui est-ce qui pourrait comprendre qu'un territoire déjà irrigué par le TGV bénéficierait d'une nouvelle ligne, peut-être pas d'une nouvelle gare, alors que nous laisserions une fois de plus de côté des territoires qui ne sont pas irrigués par cette ligne.

Dernier point, j'ai entendu des choses concernant l'opposition entre le TGV et le réseau ferré classique. Je considère que le réseau TGV n'est pas du tout l'ennemi du réseau classique de la SNCF et du train en général, au contraire, ce sera un formidable booster. Si demain, nous avons cette ligne, par exemple Médián passant par Roanne, toutes les villes qui ne seront pas irriguées par une gare nouvelle doivent être reliées avec une modernisation, une électrification. De toute façon, c'est un plus pour l'ensemble du réseau. On a bien pris conscience ce soir que dans ces milliards qui nous sont annoncés, il y a des milliards pour le TGV mais aussi des milliards, ou en tout cas des centaines de millions, pour la modernisation des voies classiques de la SNCF sur l'ensemble du parcours. C'est important et cela devrait permettre de faire l'unité autour de ce projet.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Lionel RODRIGUEZ, Président de la Conférence économique et sociale, instance participative initiée par Grand Roanne Agglomération : Les membres de cette Conférence sont d'origines diverses et variées, diversité sociale et économique. Bien entendu, les membres de cette Conférence ne peuvent qu'appuyer le projet de la liaison LGV POCL.

Nous avons pu constater depuis une trentaine d'années, et je ne vais pas de nouveau argumenter, il a été dit de nombreuses choses sur l'attractivité du territoire. Je pense qu'il faut prendre en considération la dimension humaine de notre territoire. Notre territoire depuis 30 ans souffre. Il se sent isolé, enclavé. Il faut endiguer l'hégémonie démographique que nous subissons. Je pense que la liaison LGV est un formidable atout pour notre territoire, un formidable élan pour nos entreprises implantées, pour celles qui viendront par la suite, pour nos jeunes qui seront là demain, car c'est un projet à moyen terme voire à long terme pour certains d'entre nous, pour les infrastructures de proximité (médecins, hôpital, etc.). Je pense qu'il y a une chance, un vrai atout à accueillir cette liaison, bien entendu pas par Mâcon, je le confirme.

Pour conclure, je prendrai au mot RFF qui dans son slogan publicitaire diffusé dernièrement nous dit qu'ils ont de grands projets pour nous. Je leur dis simplement en réponse : « Nous avons un territoire roannais pour vous ».

(Applaudissements).

Henri LEYDIER, Fourneaux : Merci de m'avoir donné la parole. Je n'interviens pas en qualité d'élu ou d'homme politique, seulement en qualité de retraité du groupe PSA où j'ai été directeur du pôle de succursale Rhône-Alpes Auvergne. J'ai pu mesurer les difficultés rencontrées pendant 10 ans à circuler dans notre région. Le TGV passant par Roanne est une vraie évolution, mais le TGV passant Clermont-Ferrand également, c'est indispensable. On a parlé de Mâcon, mais il me semble avoir entendu l'un des responsables de RFF nous

expliquer au début que Mâcon permettait de gagner du temps sur la ligne de Marseille surtout, et donc de concurrencer l'avion.

Je crois qu'il est surtout important de désenclaver le Massif central et notre région, de faire en sorte que l'aménagement du territoire ne soit pas simplement des trains allant de Paris à Lyon ou de Paris à Bordeaux ou de Paris à Strasbourg, mais aussi qu'il y ait des transversales. Je crois qu'il y a des projets sur Turin et Genève. Je ne vois pas pourquoi pas Mâcon favoriserait Genève. Il suffit de faire passer les trains par Lyon, par Clermont et de rejoindre Bordeaux, et l'on a fait une transversale.

Un de nos élus a rappelé une vérité historique. Roanne et la région centre ont été longuement irriguées et ont pu se développer grâce à la RN7. Depuis la mort de la RN7, notre région a été laissée pour compte.

Je ne vais pas être plus long, simplement redire oublions Mâcon, Roanne-Clermont : c'est très important.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Benjamin RASSART, Secrétaire départemental UNSA et représentant de l'UNSA Cheminots : Effectivement, cette nouvelle ligne ferroviaire LGV : oui sur le département, oui sur les régions du centre. Cela va permettre de désenclaver toute notre région et le nœud ferroviaire à Lyon et Dieu sait que c'est une mêlasse.

C'est aussi développer l'aspect économique, c'est-à-dire permettre à nos entreprises de se développer et de garantir l'emploi. C'est aussi au niveau de la SNCF maintenir et développer son établissement futur sur Saint-Etienne et la Loire, bien sûr garantir le bassin d'emploi. C'est aussi rappeler que la Loire, c'est le berceau du chemin de fer et c'est redonner ses lettres de noblesse à notre département qui a vu créer le rail, ici dans la Loire.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Antoine FRANCIOSO, Vice-président de la CCI Roanne : Monsieur le Président, Monsieur le Directeur, Roanne a pendant plusieurs siècles été gâtée par les voies de communication, on l'a dit les premiers chemins de fer dans la Loire, le canal et le fleuve Loire pour les relations fluviales, la RN7 bénie par les voyageurs entre Paris et le sud de la France.

Malheureusement, depuis 50 ans, elle a raté tous ces rendez-vous modernes : pas d'autoroute, RN7 non aménagée et très dangereuse, pas de TGV. Nous avons là une chance extraordinaire pour ce XXIème siècle, voir enfin la grande vitesse chez nous.

Pour ce faire, il faut se reporter au cahier des charges initial de POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) et le faire exécuter à la lettre : créer une nouvelle ligne grande vitesse entre Paris et Lyon, passer près d'Orléans, relier Paris et Clermont en moins de deux heures et favoriser l'aménagement du territoire des régions non desservies actuellement.

Il me semble utile de rappeler que l'État nous a présenté ce dossier par la voie de M. Hortefeux, Ministre de la République et qu'il serait bien venu de faire exécuter cette lettre de mission. Celle-ci exclut par définition un tracé parallèle à l'actuelle voie, tracé d'ailleurs refusé par les populations concernées, voire le pays Roannais d'aujourd'hui.

Nous devons mettre en garde aussi l'exigence de l'aménagement des territoires situés dans ce cercle qui a beaucoup souffert entre Clermont, Lyon et sa périphérie (environ 3 millions d'habitants qui ont été laissés pour compte depuis longtemps).

Si nous rajoutons l'exigence environnementale et de protection de la flore et de la faune, les solutions diminuent fortement, et se resserrent autour de la solution que nous souhaitons, et dont nous avons parlé depuis le début de la réunion.

Monsieur le Président, nous attendons de cette ligne LGV un fort potentiel de développement économique, une réelle chance pour notre jeunesse de vivre et de travailler comme elle le souhaite, une réelle capacité de nous intégrer à un pôle urbain Lyon – Saint-Etienne – Clermont, et donc de mieux vivre.

Je sollicite les jeunes Roannais à s'exprimer, à faire un cahier qui est le leur, car ce TGV est pour eux.

Monsieur le Président, faites-nous confiance, cette ligne sera bien utilisée.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Je demande à Thomas Allary quelques commentaires.

Thomas ALLARY : Un tout petit éclairage sur une chose que j'ai entendue tout à l'heure, car je crains de m'être peut-être mal exprimé au début. Quand j'ai parlé de gain de temps entre Paris et Lyon, 10 mn permises par certains scénarios, qui servaient effectivement sur Paris-Marseille à obtenir un report modal depuis l'aérien, je parle bien des scénarios Médian et Est, par rapport aux scénarios Ouest et Ouest-Sud.

Par contre, dans les deux variantes Mâcon et Roanne, quels que soient les scénarios, le temps de parcours est le même entre Paris et Lyon et donc entre Paris et Marseille.

Michel GAILLARD : C'est une précision.

Johan TAMAIN, Vice-président Grand Roanne Agglomération, en charge de l'enseignement supérieur : L'agglomération a adopté l'année dernière un schéma local de l'enseignement supérieur en lien avec la région Rhône-Alpes. Ce schéma local avait pour but de contractualiser les financements pour le site d'enseignement roannais, déconcentré sur lequel se trouvent deux universités (Lyon I et Jean Monnet de Saint-Etienne).

Lors de l'élaboration du schéma, nous avons eu l'occasion d'écouter les acteurs de l'enseignement supérieur mais aussi de la vie économique roannaise, et nous avons entendu leur demande de transport.

Effectivement, en discutant avec les enseignants du site roannais, beaucoup éprouvent des difficultés à être représentés physiquement dans les instances décisionnelles (instances lyonnaises, stéphanoises, clermontoises, clusters, pôles de compétitivité, conseils d'administration des universités). Aujourd'hui, la LGV peut être un vrai levier de développement pour l'enseignement supérieur roannais et pour la mise en œuvre de ce schéma.

Quelques exemples rapides, le premier point étant la mobilité entrante et sortante des étudiants. Permettre à de nouveaux étudiants de venir faire leurs études à Roanne, mais permettre aussi aux Roannais de faire leurs études ailleurs dans la région Rhône-Alpes en complémentarité pendant leur parcours de formation. Là, je serai d'accord avec les autres intervenants, la liaison avec Saint-Etienne est primordiale. L'option stéphanoise est essentielle pour le site d'enseignement supérieur roannais. Elle l'est bien entendu avec Lyon,

mais l'université Jean Monet, c'est plus de 1 000 étudiants à Roanne. Vous comprendrez pourquoi cette liaison est importante.

Ce schéma veut aussi développer la recherche, nous avons un laboratoire de qualité, reconnu au niveau international (LASPI). D'ailleurs, son directeur est dans la salle et je le salue. Ce laboratoire est en lien avec énormément d'universités en Europe et dans le monde. Roanne dispose d'un outil de qualité le Scarabée et est tout à fait en mesure d'accueillir des colloques internationaux, la LGV peut l'y aider.

Évidemment, c'est un avantage considérable dans l'accueil de nouveaux partenariats. Il y a encore quelques mois, nous étions en contact avec une grande école d'ingénieurs d'Évry en informatique. Des arguments comme la LGV peuvent permettre à d'autres établissements de regarder vers Roanne.

Enfin, dernier point, qui n'est pas négligeable. Nous avons un campus situé à 10 mn à pied de la gare. Voilà encore une fois un avantage pour le centre Pierre Mendès-France et pour le centre universitaire roannais en général, pour toutes les composantes de Saint-Etienne et de Lyon.

La LGV à Roanne, c'est évidemment l'atout de la proximité que nous allons jouer, puisque le site d'enseignement supérieur Roannais, c'est d'abord la qualité de la proximité. Mais nous avons aussi besoin d'être inséré dans les réseaux, car c'est la société de la connaissance de demain. Roanne se doit d'être dans ces réseaux pour l'enseignement supérieur, pour son développement économique et pour les jeunes que vous venez de citer.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Madame le Maire, Mesdames et Messieurs, chers amis, merci de nous accueillir dans votre ville. Je voudrais d'abord saluer la remarquable mobilisation de votre population. J'ai assisté à toutes les réunions, et vous êtes la ville qui a aujourd'hui témoigné avec le plus d'énergie sa détermination à obtenir le TGV.

Mon intervention sera courte. J'interviens au titre d'une démarche commune à la ville de Nevers, celle de Moulins et celle de Bourges. Nous avons une position politique commune. Nous tenons à la réalisation de ce projet, mais nous sommes aussi conscients des difficultés que celui-ci doit surmonter. La première d'entre elles va à l'évidence consister à trouver les financements nécessaires. Nous avons un beau projet ensemble mais qui tout de même supposera de réunir 12 à 14 milliards d'euros dans une période de crise financière qui à l'évidence occupe l'ensemble de nos esprits.

J'ai entendu Monsieur le Député votre expression très forte sur la nécessité d'être responsable sur cette question du financement, et nous partageons ce point de vue.

Je voudrais ajouter à ce raisonnement la nécessité de trouver un accord politique le plus large possible sur le projet POCL, sans quoi celui-ci ne verra pas le jour. Il faut que nous soyons ensemble suffisamment lucides pour dire cette vérité. Nous avons un exemple récent qui est le projet TGV Nice-Marseille, qui est entièrement bloqué aujourd'hui faute d'avoir su trouver les termes d'un accord politique large avec l'ensemble des responsables politiques de ce territoire.

Nous voulons œuvrer pour éviter cet écueil au projet qui a au fond en lui tant d'espoir pour nos territoires. Comment faire ? Je crois que la première des choses, c'est d'éviter les exclusives et les positions extrêmes qui condamnent une partie des territoires concernés par le POCL à ne pas pouvoir se reconnaître dans la décision finale.

A cet égard, le tracé Est pourrait recueillir les suffrages de la région Bourgogne et de la ville de Nevers que je représente, puisqu'il nous met en situation idéale avec des trains Paris-Lyon passant directement par Nevers, 15 par heure dans chaque sens. Au fond, Nevers pourrait revendiquer un destin national, que dis-je européen, et pourtant nous ne soutenons pas cette option, pour la raison de bon sens qu'elle exclurait les Auvergnats, les empêchant de trouver la légitime place qui est la leur dans ce projet.

Alors, nous demandons à nos amis Auvergnats en retour d'entendre notre position. Le tracé Ouest-Sud nous met en cul-de-sac, puisque nous serions condamnés (Nevers et Moulins) à n'être que desservis par des Paris-Nevers, et jamais pouvoir rejoindre nos amis du Roannais par exemple.

Il existe un espace d'accord possible, manifestement entre les différentes régions sur Médián ou sur Ouest par Roanne, telle est la position que nous défendons. Cherchons les conditions d'un accord qui nous rassemble tous. Je voudrais dire les qualités d'aménagement du territoire d'une de ces solutions ; ce sont celles que nous proposons sans en choisir une seule, car elle ne nous permettrait de pas de nous retrouver.

L'une ou l'autre de ces solutions permet d'abord, et c'est une affirmation forte de notre part.

Michel GAILLARD : Monsieur le Maire, vous êtes à 4 mn !

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Que le temps passe vite en votre compagnie ! (*Rires et applaudissements*).

Je conclus en vous disant qu'il existe autour de Médián ou Ouest par Roanne les solutions qui permettent de donner toutes les chances à ce projet, et d'inscrire le TGV dans le cœur de France. Nous allons trouver cet accord.

(*Applaudissements*).

Michel GAILLARD : Merci. Après cette intervention, nous prendrons des questions écrites.

Cyrielle GROSJEAN, Lyon : Je suis étudiante dans une école d'ingénieurs de Lyon. J'aurais une question plus précisément sur la région de Roanne concernant cette ligne POCL. J'ai cru comprendre qu'il y avait un consensus assez marqué sur le fait que cette ligne répondrait aux demandes de desservir la région centre et d'améliorer la connectivité avec les lignes à grande vitesse françaises, européennes et vers la façade ouest.

On a aussi beaucoup parlé de redonner de l'attractivité et aider au développement économique de la région. J'aimerais savoir plus précisément ce que vous pensez des risques qu'il peut y avoir pour Roanne, justement que cette ligne n'engendre pas un développement mais au contraire favorise une fuite de la population de ce territoire.

Dans le contexte actuel démographique, le projet ne peut-il pas aussi au mieux faire de Roanne qu'un lieu de passage, comme Le Creusot sur la ligne actuelle Paris-Lyon ou même en faire une banlieue dortoir de Lyon, en la rendant à 30 mn du quartier de la Part-Dieu ? Le foncier à Roanne est beaucoup moins élevé. Quelle est votre position par rapport à ces risques ? Comment les avez-vous envisagés ? Quels sont les projets précis auxquels vous avez pu penser ?

(*Applaudissements*).

Michel GAILLARD : Merci. C'est un thème suffisamment important pour qu'on lui consacre deux réunions thématiques, où l'on parlera ligne à grande vitesse et aménagement

du territoire, sachant que la corrélation ne va pas forcément de soi. Disons qu'elle réclame un certain nombre de pré requis. Thomas Allary, un mot !

Thomas ALLARY : Un mot rapide pour effectivement vous confirmer que vous avez, au-delà de tous les avantages qu'on a évoqués jusqu'à maintenant, bien identifié les risques qui pouvaient exister dans une LGV. Ce n'est pas RFF qui a la réponse à la question. RFF est capable d'offrir un support, un levier à des territoires. C'est effectivement ce que les territoires, les acteurs locaux feront de cet outil qui en déterminera le succès territorial économique ou le non-succès.

Michel GAILLARD : Monsieur le Président, sur ce sujet-là, voulez-vous réagir ?

Jean-Bernard DEVERNOIS: Je veux simplement répondre à cette charmante jeune femme, c'est le travail des élus politiques et économiques de faire en sorte que leur territoire soit attractif. C'est notre problème, c'est notre responsabilité. Si l'on s'y met tous, il n'y aura pas de problème pour cela. Bien sûr, c'est du travail, c'est du temps.

Je ne voudrais pas décevoir et donner l'impression que je veux créer des fractures, mais je crois qu'ici on a un débat, et que la moindre des loyautés vis-à-vis de tous les gens qui ont un tel espoir vis-à-vis du TGV à Roanne, y compris aussi de nos amis Ligériens et Stéphanois, je regrette que le Président du Conseil général et le Vice-président viennent de partir, car ils vont croire que j'ai parlé dans leur dos, mais le propos sera rapporté, filmé et enregistré, je n'ai pas de problème de loyauté vis-à-vis d'eux.

Pour ne pas qu'il y ait de malentendu, la liaison par Saint-Etienne, d'après ce que j'ai compris des 165 pages dans le dossier du maître d'ouvrage, que j'ai lues avec beaucoup d'attention, faites par Thomas Allary et son équipe - c'est un ouvrage que je vous conseille en cas d'insomnie, c'est sympathique, mais c'est dense - à la lecture de ce dossier et selon les explications données, Saint-Etienne c'est la gare Roanne intramuros.

Je veux quand même vous mettre en garde sur un point. Je ne sais pas quelle est la bonne solution. J'ai vu comme vous le positionnement des gares nouvelles. Pour moi, c'est une gare nouvelle. Les voies ne représentent pas un tout, il y a la fréquence et la qualité des dessertes.

Si les dessertes doivent être tributaires d'un gros ralentissement pour entrer et sortir de Roanne, elles ne seront pas du tout les mêmes. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu là-dessus, et c'est pourquoi je vous en parle.

Silvère SAY, La voix des Roannais : C'est une petite association récemment créée, et accessoirement jeune trentenaire.

« La voix des Roannais » est une association qui a été créée en vue d'élaborer un projet de territoire pour le Roannais. Je conviens que c'est un peu ambitieux. Dans ce contexte, la LGV s'inscrit parfaitement dans un objectif de développement de notre territoire, qui nous manque depuis longtemps.

Les différentes interventions ont montré que le ferroviaire appartient à l'histoire de notre région, que ce soit avec les premières lignes du 19^{ème} siècle. Ainsi, le ferroviaire est un élément marquant du territoire. Il ne faudrait pas que la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon soit l'Arlésienne qu'on connaît, ici, bien dans la Loire avec l'A89 ou l'A45 où l'on nous trimbale depuis 25 ou 30 ans de projet en déclaration d'utilité publique, en débat ou autre, et l'on n'arrive jamais à avoir les financements.

Je suis très content de voir autant de participants ce soir. Cela montre que tout le territoire roannais est attaché à ce projet. Je prends date pour que dans 30 ans, ma génération soit là pour utiliser ce réseau de façon concrète au quotidien.

Le but était de redonner de l'espoir et un avenir à Roanne. Je pense que la ligne pourra y contribuer.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci.

Véronique MADELRIEUX, MEDEF Loire nord : C'est une association interprofessionnelle qui réunit la plupart des grandes fédérations professionnelles. Je souhaite exprimer le complet soutien du MEDEF Loire nord à la LGV passant par Roanne. Notre bassin d'emplois compte des entreprises dynamiques qui souhaitent se développer tout en continuant à offrir à leurs salariés la douceur de vivre dans notre région.

Effectivement, Mademoiselle, nos entreprises peuvent recruter en Roannais. Elles ont aujourd'hui des difficultés à faire parfois venir des gens sur Roanne, car c'est la pleine campagne. Pour des étudiants qui ont étudié dans des métropoles, c'est se perdre et s'ennuyer. Mais, à Roanne, il faut bon vivre.

Nos entreprises ont envie de se développer, pouvoir aller chercher de nouveaux marchés, s'ouvrir et pour ce faire nous avons besoin de la ligne LGV. Se développer, c'est embaucher, c'est faciliter l'accès aux entreprises de notre territoire. Pour cela, nous avons besoin de la LGV. Se développer, c'est indispensable. Se développer durablement, c'est encore mieux.

A l'heure où nous parlons de développement durable, le tracé de la LGV aux abords de Roanne saura permettre le développement de déplacements plus économes en énergie et plus sécurisés sur des trajets qui aujourd'hui sont largement empruntés en automobiles par nombre d'entre nous, soit pour rejoindre leur travail, soit pour aller voir nos clients. L'heure est également à l'égalité des chances.

Je terminerai en souhaitant que cela ne reste pas juste un discours. Donnons à notre territoire les mêmes chances qu'à d'autres qui en leur temps ont eu ces connexions ferroviaires.

Michel GAILLARD : Je vais vous relayer deux questions écrites.

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la Commission Particulière du Débat Public : Je vais vous relayer deux questions écrites transmises par deux personnes dans la salle qui se présentent comme de simples citoyennes. Monique Bajean* pose la question suivante : *Lorsque la ligne TGV longe un fleuve, quelle est la distance à respecter entre le fleuve et la ligne lorsque le fleuve connaît des périodes de crues ? C'est le cas dans les zones d'Iguerande et Pouilly-sous-Charlieu.*

*La deuxième question est aussi liée à une problématique environnementale plus large : La loi prévoit soit des mesures de suppression, de réduction ou de compensation lors des dommages causés à l'environnement, la création de la ligne POCL devra se soumettre à cette loi. Quelles sont les mesures de compensation prévues ? Ont-elles été prévues dans le coût total des travaux ? C'est une question de Morane Ruellan**

Michel GAILLARD : Une intervention avant une réponse de la maîtrise d'ouvrage.

Marie-Hélène RIAMON, Première adjointe en charge du développement durable auprès du maire de Roanne, Conseillère régionale Rhône-Alpes en charge du suivi de la LGV POCL : Je veux simplement redire ici que le Président Queyranne est venu à Roanne en mai dernier confirmer le choix de l'exécutif. Pour le résumer de manière lapidaire, puisque nous avons entendu beaucoup de choses à ce sujet, en un mot et en un seul, c'est « tout sauf Mâcon ». Il n'est pas non plus un hasard que le Président

Queyranne ait souhaité que ce soit une Roannaise qui défende le point de vue de Rhône-Alpes. Dans ce point de vue, nous prenons en compte bien sûr le fait que les 6 millions d'habitants de notre région Rhône-Alpes connaissent parfaitement bien les enjeux de cette LGV, en particulier au niveau des gares de Lyon qui est une plaque tournante ferroviaire pour toutes les liaisons européennes.

Nous sommes la première région industrielle de France. Nous sommes aussi l'une des régions de destination touristique européenne les plus hauts placées. Ce secteur d'activité emploie 150 000 salariés en Rhône-Alpes. On comprend tout de suite l'enjeu non seulement du doublement de la LN1 saturée, mais aussi l'enjeu d'une arrivée par l'ouest de Rhône-Alpes pour permettre le lien entre l'ouest et l'Est de notre région.

Je veux dire un mot de ce que nous connaissons nous, les Roannais, très bien ici tous les jours. Le fait d'arriver dans les gares lyonnaises, en particulier à la gare de Part-Dieu qui accueille déjà aujourd'hui 100 000 voyageurs par jour. Ainsi, nous mettons une condition importante, et M. Allary le sait, au fait que cette LGV, dont nous avons vraiment besoin, qui porte tous nos espoirs, trouve aussi un aboutissement le plus commode possible au sein de ce que l'on appelle le nœud ferroviaire lyonnais. En effet, à quoi servirait une autoroute ferroviaire si elle devait subir les embouteillages que nous connaissons déjà par la route.

C'est pourquoi il nous semble qu'il faut encore compléter les études pour résoudre cette question, et nous apprécions très fortement, Monsieur le Président, que vous ayez choisi d'en faire une des réunions thématiques, celle de Villefranche où nous serons présents, bien sûr comme à chaque réunion.

Je voudrais aussi dire combien nous sommes sensibles au fait que vous avez accepté, RFF, l'inscription dans le schéma général de desserte de cette LGV la desserte de Saint-Etienne. Ce n'était pas gagné du premier coup. Et je vous remercie d'avoir entendu notre voix. A ce sujet, néanmoins, il faut que le débat et par la suite les choix de fuseau soient éclairés par des études complémentaires pour définir des schémas de desserte crédible, en précisant en particulier les conditions d'électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne.

Je prendrai là ma casquette, Monsieur le Président, de Présidente des deux comités de ligne, celui de Roanne-Lyon et celui de Roanne – Saint-Etienne. Pourquoi avoir parlé du nœud ferroviaire lyonnais ? Il faut que cette saturation soit résolue pour permettre le développement à la fois du fret (nous y tenons beaucoup en région Rhône-Alpes) et pour permettre de continuer le développement des TER Rhônalpins. Ainsi, nous aurons bien le complément voulu entre la LGV et les TER de desserte.

Enfin, et chacun me connaît ici, c'est aussi la sensibilité de la région Rhône-Alpes, nous y mettons une exigence absolue à la réalisation de cette ligne, et c'est peut-être une opportunité épatante que RFF pourrait nous promettre, nous permettre de connaître. Pourquoi ne pas aller largement au-delà de la réglementation en matière d'intégration environnementale des activités, que ce soit au niveau du chantier, au niveau des véhicules roulants, par la suite par l'exploitant au niveau des gares, au niveau des dessertes, nous avons là un tel bel enjeu de développement durable. Nous vous demandons, nous la Région Rhône-Alpes, tellement familière des grandes infrastructures de transport et de production d'énergie, tellement soucieuse et consciente de ces enjeux, de le prendre en compte de manière expresse, fondamentale.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci.

Jacques ROLLIN, Valsonne, « français moyen » qui a des convictions sur son pays tout entier : J'ai bien saisi à la réunion de Clermont-Ferrand, celle d'Orléans, celle d'aujourd'hui et celles qui vont suivre que chacun avait un point de vue territorial, intéressement personnel.

J'aimerais que tous, à commencer par les grands élus, aient une vision nationale. Monsieur le Maire de Nevers, vous avez été extrêmement habile. Bourges n'est qu'à 25 mn, parfait, on peut organiser des dessertes TGV depuis Bourges qui refoulent à Nevers, qui desservent ensuite Moulins et qui vont sur Clermont-Ferrand ou sur Lyon. Vous devriez militer pour rétablir des relations transversales qui servent le Nivernais et le Bourbonnais. C'est très utile, le projet de descendre n'est pas très bon et n'est pas très avantageux.

Je voudrais aussi dire que, s'il faut une gare TGV à Roanne, il faut absolument la connecter à la gare ville, et poursuivre ensuite l'électrification jusqu'à Saint-Etienne. Il ne faut pas écarter, Monsieur Allary, la possibilité de prolonger cette ligne qui sera un jour en ligne à grande vitesse sur Valence TGV, car cela forme un grand contournement de Lyon, qui ne saturera pas la plaque ferroviaire de Lyon et qui permet aux gens de PACA et de Languedoc-Roussillon d'aller très vite sur Paris.

On sait très bien que la grosse masse de la clientèle, ce seront surtout les Lyonnais qui vont la fournir. Ils assureront une contribution à la rentabilité du projet, mais les gens du Midi également. Donc, il ne faut pas écarter cette possibilité.

Le tracé Ouest prévoit un crochet d'entrée directe sur la gare de Bourges. Le tracé Ouest-Sud, qui me paraît être le meilleur au niveau France entière n'en prévoit pas. Or, c'est tout aussi facile de desservir Bourges avec l'itinéraire Ouest-Sud. Si vous rentrez à Saint-Doulchard à l'Ouest, à Pont Vert ou Berry-Bouy ou Marmagne vous ressortez dans le secteur de Fenestrelay ou Saint-Germain-du-Puits et vous décrivez une grande courbe. Dans cette affaire, vous n'oubliez pas la transversalité pour laquelle je vous demande de remonter votre hiérarchie jusqu'au Ministre pour parler précisément, et non pas d'évoquer dans le vide, la transversalité qui peut effectivement être envisagée depuis Bourges par un tracé droit sur Nantes, mais qui peut plus avantageusement être tracé depuis le secteur du pays de Montluçon, en desservant Limoges et en allant vers Poitiers-Nantes et vers Angoulême-Bordeaux de la même manière que la route centre Europe-Atlantique, dans le même principe.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien. Une réponse de M. Allary ?

Thomas ALLARY : Des questions ont été posées sur les éléments environnementaux sur lesquelles Sylvain Caillot reviendra. J'ai entendu parler de la problématique du nœud ferroviaire lyonnais. Je vous confirme effectivement qu'à Lyon il existe une difficulté en termes de capacité de l'ensemble des voies ferrées lyonnaises pour les circulations voyageurs comme pour les circulations fret en termes d'exploitation, en termes d'infrastructures. Tout ceci fait l'objet d'études en cours par RFF sous l'égide d'une mission de l'État dirigée par Maryline Meaux. C'est en fait un autre projet que POCL. Effectivement, ce sujet doit être traité et il l'est en parallèle pour permettre la bonne insertion de POCL dans le réseau lyonnais, mais ce n'est pas le même projet, c'est une autre problématique.

J'ai bien noté tout ce qui a été dit par Mme Riamon sur Saint-Etienne. Je souhaite juste confirmer sur ce sujet que c'est à ce stade une option. J'ai bien entendu ce que vous avez dit, mais aucune décision n'est prise ; c'est à la fin du débat qu'on verra dans quel cadre on doit maintenir ou non cette option, et éventuellement approfondir les études.

J'ai aussi entendu votre ambition d'aller au-delà de la réglementation. Je l'entends et la comprends. Cela a un coût. Quand nous aurons les 12 à 14 milliards d'euros nécessaires, je vous promets que nous pourrons effectivement évoquer cette question.

J'ai entendu enfin les sollicitations de M. Rollin. Le grand schéma que vous envisagez relève plutôt de la politique nationale des transports, et c'est donc le Ministre qui sera plutôt sollicité.

Sylvain CAILLOT : Concernant les mesures compensatoires, notre projet va se dérouler dans le temps. Aujourd'hui, on en est à un stade très amont où l'on raisonne sur les grands principes. On raisonne en termes de risques d'impact à long terme. Au fur et à mesure, on va toujours développer une même logique, d'abord éviter les zones les plus sensibles, éviter les risques d'impact, ensuite réduire et in fine si l'on n'arrive pas à les éviter et les réduire, compenser le résidu.

La diapositive 244 montre la façon dont on l'a appliqué. Ce zoom vous intéresse davantage. Quand on a donc imaginé les deux options de passage pour les variantes par Mâcon ou par Roanne, on a évité la Sologne Bourbonnaise. Dans un cas, on passe au Nord, dans l'autre on passe à l'Ouest et au Sud. La Vallée de la Loire est un grand enjeu. Le principe est de ne pas prendre les vallées sensibles dans leur longueur, on essaie de les traverser pour limiter l'impact. On est très attentif dès ce stade des études à concevoir des options de passage qui limitent les interférences avec les zones d'inondation. Il y a aussi l'interférence avec l'agglomération de Roanne, le tissu urbain qu'il faut éviter. A l'arrivée sur Lyon, les zones les plus sensibles de vignoble du Beaujolais.

Olivier KLEIN, membre de la Commission particulière du débat public : Il y avait deux points précis dans les questions, toutes ces mesures compensatoires sont-elles incluses dans le coût ? Quelles sont les mesures prises concernant l'éloignement de la ligne par rapport au fleuve et plus généralement de protection contre les inondations ?

Sylvain CAILLOT : Le niveau d'études ne permet pas d'identifier les mesures compensatoires, car nous ne sommes pas arrivés à la fin du processus réduire/compenser. Par contre, nous avons intégré dans nos coûts des ratios standard issus des retours d'expérience sur des projets similaires qui eux intégraient déjà les mesures compensatoires constatées. On imagine que dans notre cas, si l'on fait un travail de même qualité, on va retomber sur les mêmes ordres de grandeur de mesures compensatoires.

Pour ce qui est des fleuves, il me semblait avoir répondu qu'à l'échelle à laquelle on raisonne aujourd'hui, le principe de transversalité est la seule doctrine qu'on puisse appliquer pour limiter le risque d'impact sur les enjeux d'inondation.

Michel GAILLARD : Merci.

Bertrand LAPALUS, Secrétaire général de la FDSEA Loire, éleveur de Charolais : Je prends la parole tout simplement pour dire que nous ne sommes pas opposés à un tel projet. Je vous rassure, ce n'est pas pour faire venir les trains de paille. Mais, tout simplement, car il faut vivre avec son temps. J'habite Mably et j'ai la malchance d'être dans une zone blanche au niveau Internet. On a un train de retard et on ne peut plus rien faire.

Donc, il faut saisir cette opportunité, d'autant plus qu'avec mon rôle de syndicaliste, je me rends de temps à autre à Paris. Toutes les décisions se prennent à Paris ou Bruxelles, surtout pour l'agriculture, et nous faisons partie d'une des rares professions à avoir une politique européenne. Lorsqu'il s'agit d'aller défendre notre système d'élevage extensif à Paris, on est très peu nombreux, du fait que nous avons des moyens de transport beaucoup trop longs et beaucoup trop difficiles. Dans le même temps, les céréaliers de la plaine de la Beauce sont présents. Ce sont des collègues agriculteurs, mais nous n'avons pas les mêmes atouts à défendre, et c'est pourquoi il est important qu'on se rapproche de Paris.

Si je n'ai aucun doute sur le fait que la profession soit pour dans son ensemble, nous serons très vigilants et nous poserons des conditions. La première d'entre elles est valable à Roanne

mais aussi ailleurs, c'est d'utiliser au maximum les gares centres, tout simplement dans l'optique de protéger le foncier agricole. Ce foncier agricole est la terre qui va nourrir nos enfants plus tard, il faut la préserver et la consommer au minimum.

Je comprends tout à fait l'idée d'une gare nouvelle, le train passe plus vite, on gagne du temps, ce dont je suis conscient. Sauf qu'une gare nouvelle anéantirait notre petite plaine roannaise. Je sais comment c'est au Creusot, j'y passe fréquemment.

On aura la problématique décrite par la jeune femme. Après, il faudra cerner le problème de la ville dortoir. Le seul moyen de le faire étant de remettre du logement existant au centre-ville. Roanne s'est dépeuplée, on est passée de 50 000 à 32 000 habitants, donc il y a du logement disponible. N'allons pas recréer de l'habitat, de la zone industrielle en dehors de cette ville. Pour cela, il faudra qu'il y ait une réelle concertation des élus au niveau territorial, intercommunalités et SCOT.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Merci. Juste un commentaire sur cette intervention, on a mis en place une 27^{ème} réunion, qui n'était pas prévue initialement, à Gien justement pour mettre l'accent sur cette question des terres agricoles et de l'emploi du sol.

Bertrand SALVAT, Secrétaire général Altro : Altro regroupe 38 collectivités territoriales et acteurs économiques. Monsieur le Président, nous avons rappelé brièvement au cours de chaque réunion un certain nombre d'arguments en faveur du tracé Ouest-Sud. Ce sont des arguments objectifs que vous retrouverez sur le verbatim grâce au site Internet.

Vous constaterez que les représentants d'Altro n'ont pas cherché à dénigrer les autres tracés. En fait, nous déposons ce que nous pensons être positifs. Ensuite, nous attendrons les arbitrages. Les ratios que vous avez vu affichés sur le tableau nous ont inquiétés, et certains élus s'y sont rapportés pour s'étonner du ratio retenu (1) au lieu de 10, quand les choses varient de 1 à 10.

Nous dirons que le tracé Ouest-Sud a été pénalisé car tout ce qui concerne le pan Ouest de ce grand fuseau du POCL a été compté pour zéro dans les effets induits. Alors, Monsieur Allary, je vous demande en première question et sollicitation d'afficher la carte du barreau Est-Ouest, puisqu'il ne figure pas dans vos documents, et que M. Allary le possède depuis 48 heures me semble-t-il. Par conséquent, il pourra vous renseigner.

Il y a des effets induits non comptés dans les tableaux que vous avez vu affichés, et ceux-ci ne peuvent pas être neutres.

On raisonne avec la carte des départements qui date de février 1790. Quand on parle du bassin de vie de Montluçon, on s'arrête à la limite du département de l'Allier. Chacun sait que le bassin de Montluçon rayonne sur une large partie de la Creuse, et même jusqu'à la région d'Ussel.

Par contre, dire qu'il y a une frontière et que l'on ne compte pas au-delà, cela ne marche pas aujourd'hui dans la France de 2011.

L'Ouest-Sud permet de meilleures liaisons avec Clermont-Ferrand. Clermont-Lyon, c'est essentiel mais il y a aussi Clermont – Saint-Etienne. Saint-Etienne, Clermont, Roanne et Vichy sont en train de monter une grande conurbation sur le pan Ouest lyonnais. Entre Saint-Etienne et Clermont, quelle est la liaison ferroviaire actuelle ? C'est la liaison par Thiers, évidemment, cela ne marche pas. Grâce au tracé Ouest-Sud, nous avons là une possibilité de RER et par conséquent nous militons pour ce tracé.

Enfin, je voudrais dire qu'afficher aujourd'hui les temps de parcours, comme vous le faites et qui d'ailleurs sont approximatifs, c'est un peu hasarder pour 2025. De même, vous avez parlé de possibilités avec des correspondances, nous n'en savons rien. Que sera la SNCF en 2025 ? Combien y aura-t-il d'opérateurs ferroviaires en 2025 ?

Je souhaiterais qu'il y ait beaucoup plus de prudence dans ces affichages.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Monsieur le Ministre.

Jean AUROUX, ancien Ministre, ancien maire de Roanne : Je serais très bref. D'abord, je demande au responsable de la Commission du débat public de noter l'affluence, la motivation et le consensus de cette réunion de Roanne, qui restera je pense dans vos mémoires. J'espère que le message que vous avez entendu ce soir remontera jusqu'à la décision.

Une observation liminaire, je n'aime pas l'appellation POCL. C'est marginal. Il y a eu le TGV Rhin-Rhône, le TGV Est, mais POCL en termes de communication, cela ne passe pas. Je me permets de le dire à RFF. Si dans vos recherches intellectuelles, vous pouvez trouver une autre appellation, ce serait mieux. On a parlé de « Centre, cœur de France, centre sud, centre midi ».

Il y a des grands débats sur le ferroviaire en France en ce moment, des Assises ferroviaires. Vous avez parlé de l'opportunité. Moi qui ai connu un peu ce secteur et les données du problème, dans une existence antérieure, j'ai négocié le tunnel sous la Manche. Il faut regarder l'évolution du TGV. Le premier TGV, c'était la performance technologique, il fallait aller vite d'un point à un autre. Je rappelle que dans les premiers TGV, il n'y avait même pas de voiture bar, mais un vague couloir où l'on essayait de réchauffer des plats. Je ne vais pas accabler le perfectionnisme technologique des ingénieurs de la SNCF et d'Alstom, mais c'était quand même la philosophie. On a donné une dimension plus humaine.

La deuxième étape, c'est celle du couloir commercial, un couloir fermé. On part de Paris, on va Lyon : c'est fini. L'opportunité actuelle est de passer à une troisième stratégie de ligne à grande vitesse, ce n'est pas un couloir fermé mais une arborescence de développement des territoires. Et cela pas simplement car c'est joli sur une carte et que cela contribue au développement du territoire, mais aussi pour le financement.

RFF et SNCF ont été séparés. Je rappelle à l'occasion que les Allemands ne l'ont pas fait, du moins pas sous cette forme. Une holding Deutsche Bahn contrôle le tout. Cela complique les choses, mais si l'on additionne les résultats de la SNCF et de RFF, c'est 1 à 1,5 milliard d'euros par an de perte. On va trouver une charge de 14 milliards, et cela a été dit par un certain nombre d'interlocuteurs, il faut regarder où l'on va aller. Si l'on veut cela, ce n'est pas simplement faire un couloir qui va vite, mais associer le maximum de territoires, de villes, d'espaces de développement durable, si l'on veut simplement arriver à faire un montage financier crédible. 25 % de 14 milliards d'euros représentent quand même un certain nombre de milliards qu'il faudra demander aux collectivités locales.

Je souhaite que cette volonté, ce consensus résiste quand on entrera dans l'épicerie fine (tracés, implantation et gestion des gares). Nous devons savoir que nous aurons des compromis à faire à un moment donné. Je souhaite vraiment que vous puissiez faire passer le message de cette volonté de ce territoire, notamment la Loire, dont je dis qu'elle a été mieux aimée des rois que des Républiques. C'est le moment où jamais que la République montre qu'elle sait aimer ses fleuves aussi, que l'on puisse trouver des financements crédibles. Pour cela, ce n'est pas un couloir fermé, mais une arborescence de développement durable de nos territoires.

Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui en me réjouissant quand même de la motivation des Roannais, que je reconnais bien là.

Michel GAILLARD : Merci. Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Quelques explications suite aux propos de M. Salvat. Évidemment, on pourrait montrer tout de suite la carte du projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), document de travail réalisé par l'État pour l'ensemble des infrastructures de transport à l'échelle de la France, qui est en ce moment en cours de discussion au Parlement. En rouge, une grande flèche symbolise le barreau Est-Ouest. C'est une mention d'un projet dans le Grenelle de l'environnement. A ce stade, l'État n'a pas défini ce qu'était ce barreau, on ne le sait pas. Il y a des fonctionnalités Est-Ouest à améliorer, mais l'État n'a pas défini lesquels et par quels moyens il entendait améliorer ces fonctionnalités.

Aujourd'hui, ce projet n'existe pas ou en tout cas n'est pas défini en tant qu'objet ferroviaire. Il n'y a pas d'effets induits d'un projet qui n'existe pas sur POCL. Si malgré cela, nous nous entêtions et que nous souhaitions prendre en compte le barreau Est-Ouest avec un effet induit supposé, nous devrions prendre en compte le fait que ce barreau se fera après POCL. Si effet induit il y a, c'est POCL qui permettra des choses pour le barreau Est-Ouest. Et c'est dans ces futures études qu'il faut prendre en compte un effet induit de POCL, et non pas l'inverse.

Dans nos études de POCL, nous avons pris en compte les effets induits des projets qui se réalisent avant POCL, en particulier toute la première liste du Grenelle de l'environnement. Voilà pourquoi effectivement le barreau Est-Ouest est un élément de contexte futur de POCL.

Sur le problème de la frontière, je pense que l'on a vu sur plusieurs cartes que la zone d'étude de POCL est quelque chose d'extrêmement large. Je ne pense pas que les frontières nous aient beaucoup arrêtés dans ce projet.

Sur les temps de parcours et sur les fréquences, je rejoins effectivement M. Salvat. Je ne l'ai peut-être pas dit assez, nous sommes effectivement dans des hypothèses à ce stade des études. Les temps de parcours sont approximatifs, dans le sens où on les arrondit à 5 mn. C'est un calcul qui reste approximatif, puisque nous n'avons pas de tracé précis. Donc, c'est en fonction des grandes bandes de passage dont on dispose.

En termes de fréquence, j'ai bien expliqué tout à l'heure que ce n'est pas RFF qui proposera ces futures dessertes, mais la SNCF et éventuellement d'autres opérateurs. A ce stade, c'est bien RFF qui réalise des études sans prendre en compte de politique commerciale industrielle d'un futur opérateur.

On a souvent entendu que l'appellation POCL n'était pas belle. La quantité d'études à mener nous a empêchés de nous pencher plus avant sur ce problème avant le débat public. Toutefois, vous verrez dans les documents officiels qu'on mentionne effectivement l'appellation « Cœur de France ». Ceci dit, on peut considérer qu'elle fait partie du débat aussi et que toutes les propositions sont les bienvenues à ce stade.

Michel GAILLARD : On va faire une thématique sur l'appellation !

Bernard JAYOL, Président du SYEPAR : Ce syndicat mixte a la charge du SCOT du Roannais. Permettez-moi de dire une nouvelle fois que seul le passage par Roanne me semble correspondre pleinement à la commande qui vous a été passée, à avoir assuré la desserte du centre de la France, lequel territoire a quand même été quelque peu oublié dans son équipement routier, autoroutier ou ferroviaire. Il est quand même légitime qu'aujourd'hui notre pays fasse des efforts pour que cet espace soit enfin correctement desservi et rentre dans la modernité.

Je voudrais sur le zoom que vous avez présenté tout à l'heure sur Roanne ajouter un argument complémentaire au bénéfice que vous avez avancé. Dans un peu plus d'un an, Roanne sera rattachée enfin à l'agglomération lyonnaise par l'autoroute. Nous sommes la dernière agglomération moyenne de Rhône-Alpes à être dans ce cas. Mais, nous serons encore l'agglomération moyenne de Rhône-Alpes à être rattachée à l'autoroute avec une distance de 25 km, malgré tout, elle sera encore relativement éloignée.

Le passage du TGV à Roanne va permettre d'asseoir durablement cette ville centre qui est Roanne sur un territoire, sur lequel elle rayonne pour la moitié nord de la Loire, mais on a aussi parlé du Rhône, du sud de la Saône-et-Loire, voire du sud de l'Allier. C'est une ville qui bien équipée sur le plan de l'enseignement secondaire, supérieur et sur le plan des équipements hospitaliers, sportifs, culturels. Il est donc légitime qu'on s'appuie sur ce pôle urbain pour que, à terme, ce pôle urbain remplisse toutes les fonctions qu'il est en capacité de remplir pour un territoire qui serait desservi par le TGV. C'est une forme de rééquilibrage par rapport à la distance qui nous séparera de toute façon vis-à-vis de l'autoroute.

Pour finir, j'ai une question plus précise à vous poser. Dans tous les scénarios qui ont été mis en avant, il est envisagé qu'il y ait des liaisons de province à province en direction de Tours et de Nantes, à partir de Vierzon, Vichy, Bourges et Roanne. Quand on regarde vos tableaux, on ne trouve rien sur Roanne en direction de Tours ou Nantes.

Michel GAILLARD : On approche des trois heures, la salle s'est à moitié vidée. Je prends encore deux questions.

Michel FRANCOIS, Conseiller d'une mission locale : Cette mission accueille 3 300 jeunes sur le territoire et sur les 115 communes du Roannais. Ma question s'adresse en particulier à RFF et j'aurais aussi un espoir. J'aimerais qu'on m'explique précisément comment la clause d'insertion au niveau des chantiers d'aménagement de tous les emplois qui vont être générés autour de l'aménagement des voies, des gares, va pouvoir se traduire en termes d'emploi pour les jeunes, en particulier pour les jeunes non qualifiés.

Nous avons constaté dans notre structure que malheureusement le chantier de l'A89 pour lequel nous avons nourri de grands espoirs, et pour lequel nous avons mobilisé un nombre important de jeunes vers les métiers du BTP, les métiers de l'aménagement du territoire n'ont pas tous été à la hauteur de nos espérances.

Un espoir, simplement que les collectivités locales – et j'ai beaucoup apprécié l'intervention du Conseil régional qui s'est exprimé clairement là-dessus – pèsent de tout leur poids pour que les jeunes et les demandeurs d'emploi ne soient pas oubliés dans cette clause d'insertion avec une vigilance particulière.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci. On fera un tour des réponses à la fin.

Michel CANIAUX, Altro : Je voulais simplement dire qu'il faut assurer ses arrières. On voit que la solution Mâcon est agonisante, et nous nous en réjouissons tous. Ces projets ont une longue vie et d'autres projets ont montré qu'il peut y avoir des coups tordus. On peut très bien décider une version sud demain, qu'elle soit approuvée et deux ou trois ans après on vend un plan B et décider que ce soit Mâcon. L'idée est de soutenir ce scénario Ouest-Sud, dont les 14 milliards d'euros peuvent faire peur, mais ils correspondent à des fonctionnalités supplémentaires, et notamment l'amorce de ce barreau Est-Ouest vers l'Atlantique, vers Bordeaux et vers Lyon.

La fréquentation de la future ligne soulève un doute sur ses parties terminales. Autant on sait qu'il y a à peu près 50 TGV qui vont être versés de la ligne actuelle sur la ligne future. Au

départ de Paris, il y aura une centaine de TGV. Une fois qu'ils se seront égrenés vers Orléans, Châteauroux, Montluçon et Roanne – Saint-Etienne, dans la partie terminale, il restera par sens à peu près 60 à 70 TGV. Quand on sait qu'une ligne Paris-Lyon, c'est 125 TGV, je me dis qu'il y a de la place. Comme on parle de rentabilité, RFF a besoin d'avoir un nombre supérieur de trains, raison pour laquelle il faut « remplumer » sa partie terminale afin de pouvoir lancer ce barreau Ouest-Est, et effectivement envisager quand même ce Bordeaux-Lyon, ce Nantes-Lyon par cette partie. Là encore, je pense qu'il y a des choses à faire et veiller à ce que l'on n'aille pas dans le vide et qu'on ne fasse pas n'importe quoi.

On parlait de solidarité avec l'Auvergne, il faut être solidaire et réussir ce projet. Tous les territoires doivent être gagnant-gagnant. Nous avons encore du travail à faire. La solidarité à l'Auvergne, pour l'instant, passe bien par le soutien du scénario Ouest-Sud.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Avant-dernière question avant de conclure.

Serge ALIBERT, Europe Ecologie les Verts : Je souhaiterais avec modestie, mais avec conviction, attirer l'attention dans le cadre de ce consensus écrasant dans ce débat sur ce que porte l'écologie politique, à savoir une vision systémique, une vision large, une vision qui va au-delà de ce que les politiques classiques peuvent porter. Je vais vous parler en redondance avec les propos de la femme jeune ingénieur, et le laboratoire de l'économie des transports rhônalpin nous l'indique, à savoir que le risque est grand de voir à la manière du phénomène d'attractivité des planètes entre elles les grands centres absorber ceux de taille inférieure. Je ne voudrais pas m'être tu, je souhaite que dans quelques années, lorsque nous constaterons que le foncier urbain roannais sera inaccessible aux Roannais, et d'autres effets du même type, que nos entreprises préféreront s'éloigner de Roanne, selon le modèle que les autoroutes déterminent également, je ne voudrais pas ne pas l'avoir dit.

Je le dis avec émotion et avec maladresse, mais je voudrais que cela reste inscrit pour que dans quelques décennies, ou moins que cela, vous puissiez avoir la mémoire de la sagesse de l'écologie politique.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Dernière intervention.

Gérard HALAUNBRENNER, chargé de mission à l'Association TGV Grand Centre Auvergne : Je voulais faire un petit point sur les positions de notre association, qui regroupe plus de 500 élus et institutions. La première donnée est que nous sommes résolument en faveur de cette ligne POCL. Nous pensons que le projet est très opportun, du fait des bénéfices qu'il apportera. Il fallait le souligner.

Une deuxième idée concerne la nécessité impérieuse qu'il y a d'un consensus notamment sur l'option à appuyer parmi les différentes options du projet. Pour contribuer à ce consensus, et même pour espérons-le l'obtenir, notre association va lancer une enquête auprès de ses membres en vue d'une analyse multicritères qui permettra d'avancer sur le consensus, voire même de l'atteindre, dont nous rendrons compte le moment venu.

Michel GAILLARD : M. Allary, un dernier commentaire.

Thomas ALLARY : Juste en réponse à deux questions, dont une est rarement abordée en débat public. En réponse aux destinations vers Tours en particulier, il est vrai que nous n'avons pas identifié toutes les liaisons permises par le projet POCL. Donc, il y en a bien qui pourraient être permises vers l'Ouest de la France, en l'occurrence Tours. A nouveau, on est

sur des hypothèses de fréquence que l'on maîtrise très mal aujourd'hui, mais c'est de l'ordre de quelques allers retours quotidiens sur Tours.

Je voulais répondre à la question aussi sur la clause d'insertion qui est effectivement une clause légale. Bien évidemment, elle est appliquée, la question étant comment ? On n'est pas au stade des études où l'on définit la façon dont elle est appliquée. En revanche, c'est quelque chose auquel RFF tient énormément, des dispositifs d'application assez fins ont été mis en place en particulier sur la LGV Rhin-Rhône. Les objectifs en termes de nombre d'emplois concernés qui avaient été fixés ont non seulement été atteints mais ont été dépassés. C'est évidemment le même type d'objectifs que nous essaierions d'atteindre sur POCL si le projet était poursuivi.

Michel GAILLARD : Merci bien. Si vous le voulez bien, nous allons nous interrompre là. Juste quelques chiffres, vous étiez nombreux à Roanne. Félicitations, vous avez vraiment explosé la performance, car les réunions d'ouverture comportaient 400 personnes à Clermont et à Orléans. A Roanne, près de trois fois plus !

(Applaudissements)

Le site Internet, pour vous montrer l'importance de ce projet et l'intérêt qu'il suscite, est ouvert depuis le 3 octobre, soit après une dizaine de jours, on est à 15 000 consultations, 100 000 pages lues, 92 questions ont déjà été posées sur le site, 127 avis ont été déposés, 36 contributions, 9 cahiers d'acteurs. Tout cela pour vous dire que sur quatre mois, je pense que c'est un débat public qui va faire date.

En tout cas, merci à tous.

(Applaudissements).