

**Coordination des Associations du Beaujolais**  
**DEBAT PUBLIC - LIGNE LGV- POCL**

**Nos réactions et observations sur le projet de nouvelle ligne à grande vitesse POCL**  
*Cinquième version : 3 décembre 2011*

**1- Pourquoi une nouvelle ligne TGV Paris-Lyon ?**

(alors qu'il y a bien d'autres urgences en particulier pour les déplacements quotidiens et réguliers, du côté des lignes des TER)

De fait, ce **serait une centralisation accentuée vers Paris** avec passage par la région parisienne et toujours pas de liaison Est-Ouest performante. La liaison Grenoble-Bordeaux passe toujours par Paris en 7 heures... L'amélioration Lyon-Roanne ne couvre que 70 km..

- On nous parle pour 2025 **de saturation de la ligne existante Paris-Lyon.**

Cette saturation touchera avant tout la région parisienne où convergeront de nouvelles dessertes et où se pose déjà le problème de report d'une partie des trafics de la Gare de Lyon vers la Gare d'Austerlitz .

A noter **qu'il y aurait moins de problème pour la partie Mâcon-Lyon (LGV) du trajet** : il n'y a pas de saturation immédiate de la ligne LGV actuelle et si cela devenait nécessaire un jour, les terrains nécessaires à l'élargissement de la ligne actuelle sont disponibles. Elle permettrait d'arriver dans de bonnes conditions à l'embranchement de Montanay où la ligne se sépare en deux : une partie desservant la gare de Saint-Exupéry, puis en direction de Marseille, le sud de la France ; l'autre partie vers les gares de La Part-Dieu et de Perrache.

- On nous parle **de meilleure desserte des villes du centre de la France**

C'est sans doute nécessaire, bien que des travaux aient déjà été faits avec les TEOZ et que de nouveaux chantiers soient prévus dans les plans de relance. Nous ne prendrons pas position sur ce point ni sur les alternatives possibles qui figurent dans les dossiers du débat. En revanche nous préconisons une desserte rapide Paris-Clermont-Ferrand (et des villes intermédiaires), **mais en dissociant la liaison avec Lyon**. Il faut une ligne Est-ouest plus ambitieuse (Bordeaux- Genève). Ce qui n'empêcherait pas d'électrifier dès maintenant les liaisons Lyon-Clermont-Fd par Roanne, et Roanne-Saint-Etienne...) *A noter que la nouvelle LGV ne va pas à Clermont-Ferrand et ramène à nouveau la circulation vers Lyon.*

- **les paramètres du financement qui sont peu connus, sont présentés dans ce dossier :**

Si c'est une amélioration ou un élargissement de ligne existante, le coût des travaux est à la charge de Réseau Ferré de France,

Alors que **si c'est une ligne nouvelle, le coût est partagé entre RFF (pour une faible part dépendant du supplément de recettes espéré), l'Etat et les différentes collectivités territoriales concernées.** *Pour le projet qui intéresse ce débat la participation de RFF serait de 27% pour les scénarios « Médian » et « Est » et 14 % pour les scénarios « Ouest-Sud » et « Ouest ». En 2009, dans la loi Grenelle 1, l'Etat n'envisageait « que » 4 milliards d'euros pour 500 km de voie nouvelle (33% du budget POCL). Qui paierait les 5 ou 6 milliards d'euros manquants ?*

**2- Quels sont les conséquences pour Lyon et notre région ?**

Il n'y a pas d'amélioration du temps de trajet entre Lyon et Paris

Il n'y a pas d'amélioration significative de la desserte est-ouest

Le problème du nœud ferroviaire lyonnais ainsi que celui de l'extension des gares La Part-Dieu et Perrache n'est pas traité dans ce projet : ils doivent être financés à part.

**Ce projet donne des perspectives très inquiétantes sur l'augmentation et la concentration de circulation autour de l'agglomération de Lyon** : le dossier présente

comme des atouts ce qui viendrait augmenter les problèmes du nœud ferroviaire lyonnais et de la vallée du Rhône. Toute l'Europe est invitée à utiliser cet axe.

On nous dit aussi que la liaison Paris-Lyon est la plus rentable économiquement. Les habitants de l'agglomération lyonnaise continueront à payer un lourd tribut, en nuisances, étalement urbain et destruction de paysages, tribut prêt à s'accroître avec cette nouvelle ligne.

### **3- Quelles conséquences de ces choix pour la région concernée par le passage de la ligne et plus particulièrement pour le sud du Beaujolais et le Pays des Pierres dorées ?**

L'arrivée de cette ligne dans la région de Lyon pourrait se faire comme maintenant par Mâcon et la ligne actuelle (élargie si nécessaire), ou par Roanne avec une nouvelle gare et une nouvelle ligne Roanne-Montanay puis Lyon.

Il nous manque des informations plus précises sur le tracé exact de cette future ligne entre Roanne et Lyon, mais les impératifs techniques de raccordement au nord de Montanay, avant la bifurcation vers Saint-Exupéry et le relief de la zone à parcourir ne laissent pas beaucoup de choix. Il semble que ce tracé ne pourra pas éviter la traversée ouest-est de la région des Monts de Tarare puis du sud-Beaujolais, appelée Pays des Pierres dorées. *Ce petit territoire de 21 000 hectares, planté de vignobles AOC Beaujolais, est classé dans l'Atlas de l'Observatoire Rhône-Alpes des Paysages, dans les Paysages ruraux-patrimoniaux.*

*Faire passer une ligne à grande vitesse au travers de ces paysages vallonnés où les villages très caractéristiques sont distants de deux à trois kilomètres les uns des autres reviendrait à une destruction de ses caractères remarquables. Cette région du pays des Pierres dorées vient d'obtenir, dès la première année de sa création, en 2010, le label « Vignobles et découvertes » décerné par les Ministère de l'agriculture et du tourisme, aux régions viticoles présentant des caractères patrimoniaux permettant d'associer un tourisme de découverte de la vigne et du patrimoine.*

### **4- réactions de notre région ?**

Il était évident que le passage de nouvelles voies ne pouvait se faire qu'à partir de l'élargissement de la voie LGV Mâcon-Lyon. **Les conséquences de cette hypothèse Roanne-Lyon sont ignorées.**

**La DTA de l'agglomération lyonnaise adoptée en 2007,** ne prévoyait aucune nouvelle infrastructure ferroviaire dans cette zone. Le Beaujolais fait partie, dans la DTA des zones vertes qui ne peuvent supporter aucune infrastructure de transport importante.

## **5- Notre prise de position**

**Pour réaliser un véritable aménagement du territoire il faudrait décentraliser pour mieux desservir les autres régions et surtout éviter la région lyonnaise et les couloirs Saône-Rhône déjà surchargés - Un projet LGV – POC : une ligne Paris-Clermont desservant Moulins-Vichy-Roanne-Saint-Etienne (Mais ne ramenant pas sur Lyon) et ensuite une liaison est-ouest complète entre Bordeaux et Genève.**

**A défaut de ces projets plus « aménageurs », dans les alternatives présentées, le passage par Mâcon serait moins pénalisant pour les habitants de notre région, permettrait une amélioration de services à la gare Mâcon-Loché et offrirait une liaison directe avec Genève (et la Savoie ?) pour les villes du réseau POCL.**

**Dans ce cas, l'électrification des lignes autour de Roanne, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand et la liaison par rames TGV directes de ces villes, par Moulins-Nevers-Bourges à la ligne POCL future leur offrirait une qualité de service équivalente à celle de la région lyonnaise.**

**La priorité des investissements et du fonctionnement doit être réservée dans notre région aux TER et aux transports en commun .**

**Enfin la protection des paysages et des zones agricoles du Beaujolais, très proches de l'agglomération de Lyon, est une priorité absolue. Ils sont facteurs de la qualité de vie et de la renommée de toute la métropole.**