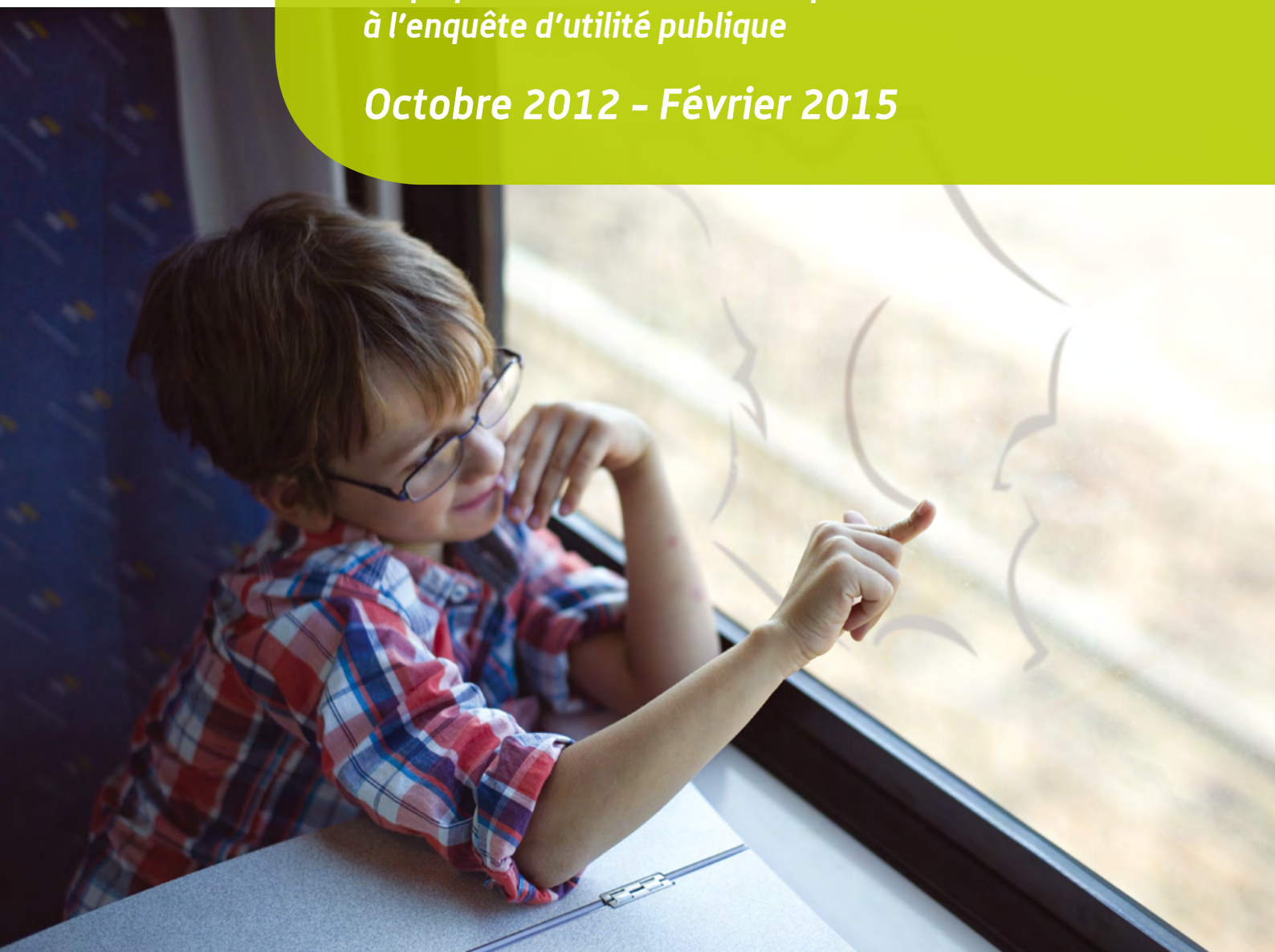
SNCF RÉSEAU

Paris Orléans
Clermont-Ferrand Lyon
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Bilan de la concertation

Etape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique

Octobre 2012 - Février 2015



Le présent document dresse le bilan des actions de concertation conduites par SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France) dans le cadre d'une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique du grand projet ferroviaire :
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL).

Cette étape s'est engagée en octobre 2012. Elle s'achèvera avec la décision ministérielle sur les conditions de poursuite du projet. Cette décision s'appuiera sur l'ensemble des études et des travaux réalisés dans le cadre de la concertation, et sur l'expression des participants à la concertation et au comité de pilotage des études.

Ce bilan présente le dispositif de concertation mis en place (partie 1), synthétise les avis et expressions émis (partie 2), et met en lumière les enseignements de la concertation (partie 3).

A compter du 1er janvier 2015, RFF est devenu SNCF Réseau. Les mentions de RFF dans le présent document font référence aux travaux engagés par l'entreprise jusqu'au 31 décembre 2014.

Introduction

Une concertation, pour quoi faire ? 6
L'engagement de RFF pour la concertation 7
Le projet POCL, quels enjeux ? 8
Les 5 objectifs du projet 9
Quels effets sur les déplacements longue distance ? 9
Quels effets sur la modernisation du réseau existant ? 9
La recherche du scénario final par des études et des ateliers de concertation 10

Partie 1 : Les modalités de concertation

La nomination d'un garant de la concertation 11
Les instances de pilotage 12
Des instances de concertation adaptées au projet 12
Des groupes de travail sur des thématiques spécifiques 15
Les réponses aux sollicitations des acteurs 18

Partie 2 : La mise en œuvre du dispositif de concertation

L'information et le dialogue avec les élus 19
La Commision consultative 19
Les délibérations transmises à RFF et à la garante de la concertation 23
La participation du grand public 30
Les ateliers citoyens 30
Le site Internet dédié au projet 34
Les retombées médias 35
Les avis et contributions 38
La participation des experts 40
L'atelier « Dessertes : Quelles fonctionnalités? quels services? quels enjeux en termes d'infrastructure? » 40
L'atelier «Environnement-Agriculture-Viticulture : quels risques d'impacts en région Centre ?» 50
L'atelier «Aménager le territoire et Doubler la ligne Paris-Lyon» 60

Sommaire

Partie 3 : Les enseignements de la concertation

Dessertes - Fonctionnalités 69
- Les fonctionnalités du projet 70
- Une nouvelle vision des potentialités de dessertes 73
- Les questions les plus souvent posées 80
- En synthèse 84

Les adaptations d'infrastructure 86
- Les adaptations étudiées 88
- En synthèse 92

L'évaluation environnementale 93
- Une nouvelle évaluation du risque d'impact environnemental 93
- Les secteurs à risque d'impact élevé sur les sensibilités les plus fortes 96
- Les questions les plus souvent posées 102

Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon 105
- La co-construction d'une grille socio-économique pour apprécier les effets sur l'aménagement du territoire 106
- Présentation des indicateurs 108
- Les questions les plus souvent posées 117
- Approfondir l'analyse du pilier doublement de la ligne Paris-Lyon 119
- Les contre-expertises sur les études socio-économiques et de trafics 121

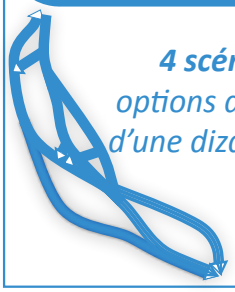
Le dispositif de concertation 123

Une équipe dédiée au projet 124

A la suite du débat public organisé d'octobre 2011 à janvier 2012, **les conditions de poursuite du projet restent à préciser** : aussi RFF, dans une délibération de son conseil d'administration du 7 juin 2012, a décidé d'engager des études et une concertation complémentaires pendant une étape intermédiaire d'environ 1 an. Celle-ci s'est vue prolongée du fait notamment des travaux de la Commission Mobilité 21.

2011 à 2012

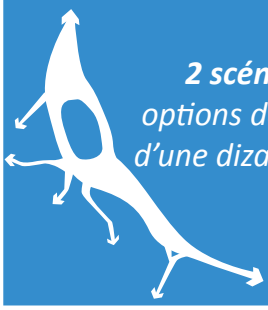
Débat public sur l'opportunité et les grandes caractéristiques du projet



***4 scénarios**, des options de passage d'une dizaine de km*

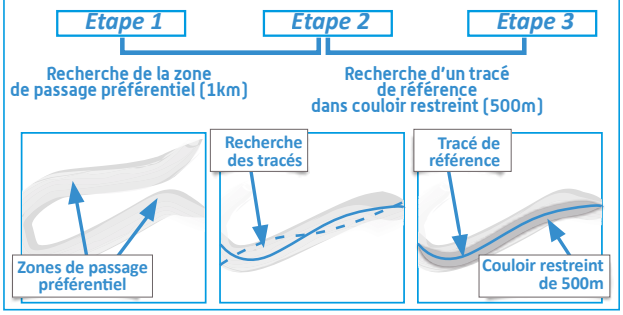
2012 à 2015

Etudes et concertation pour le choix d'un scénario



***2 scénarios**, des options de passage d'une dizaine de km*

Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique



Les grandes étapes de la concertation

Pendant cette étape, les études et la concertation visent à **éclairer le choix du scénario final, sur la base des scénarios Ouest et Médian, dans leur variante Roanne, avec des adaptations possibles**, notamment :

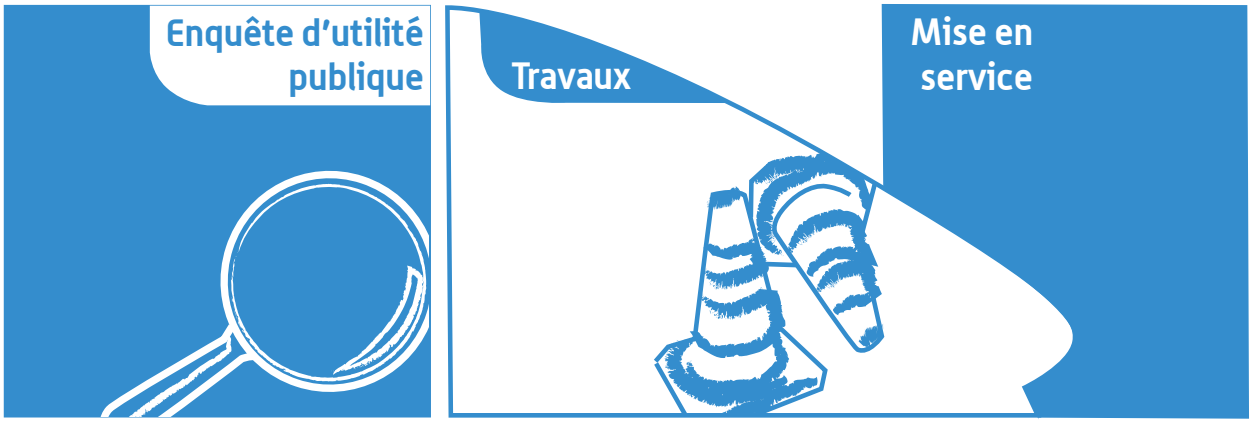
- **en Ile-de-France** pour prendre en compte les conclusions du débat public prévoyant notamment l'élargissement de l'option de passage à l'ouest d'Etampes et un passage préférentiel au droit de Juvisy et Brétigny plutôt que par Lieusaint ;

- **en région Centre** pour tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles, et des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région ;

- **en région Auvergne** pour répondre à l'attente d'une meilleure liaison avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand d'une part, d'une desserte de qualité pour Vichy, Montluçon et Moulins d'autre part.

Pour aboutir à un projet partagé, RFF a ainsi organisé une nouvelle concertation, et a proposé à la Commission Nationale du Débat Public de désigner un garant chargé de veiller à la bonne mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Une concertation, pour quoi faire ?

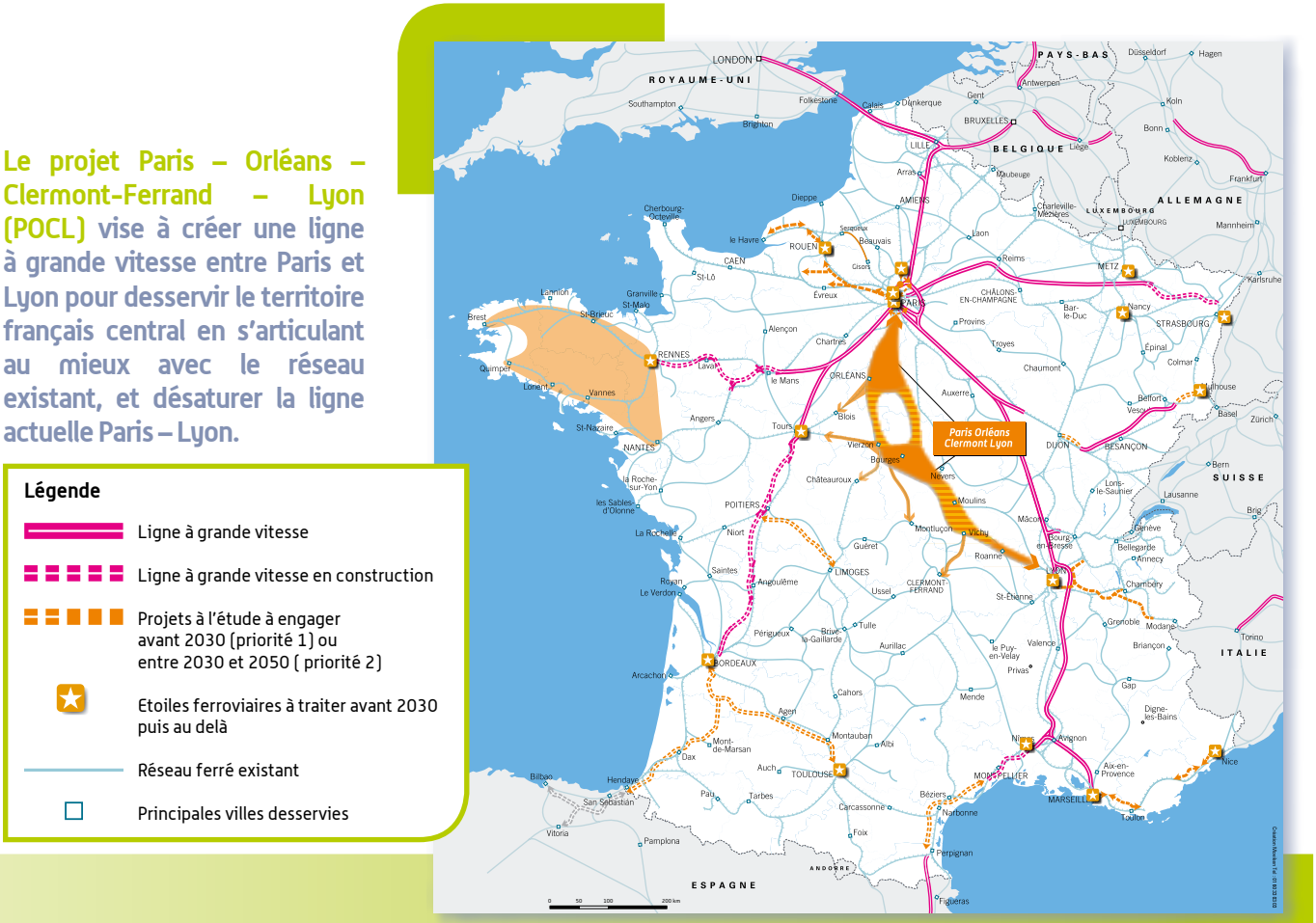


L'engagement de RFF pour la concertation

Le 12 mai 2011, le conseil d'administration de RFF a adopté la charte pour la conduite de la concertation. A travers 6 engagements, elle établit les règles du jeu d'un dialogue ouvert et constructif entre RFF et ses interlocuteurs. Elle constitue un code de bonne conduite qui s'impose à RFF et qu'il souhaite voir partagé par les participants à la concertation, dans un esprit de coopération.

Engagement n°1 : RFF promeut une concertation ouverte auprès des différents publics concernés
Engagement n°2 : RFF favorise une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision
Engagement n°3 : RFF adapte la concertation à la conception et à la réalisation progressives d'un programme ou d'une opération ferroviaire
Engagement n°4 : RFF s'engage à respecter les conditions d'un dialogue constructif
Engagement n°5 : RFF rend compte de la concertation
Engagement n°6 : RFF peut solliciter l'intervention d'un garant de la concertation.

Le projet Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) vise à créer une ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon pour desservir le territoire français central en s'articulant au mieux avec le réseau existant, et désaturer la ligne actuelle Paris – Lyon.



POCL et les autres grands projets de développement du réseau

Le projet POCL poursuit une **double ambition** :

• **Améliorer l'accessibilité des territoires du centre de la France : l'ambition «Aménagement du territoire»**
L'enjeu du projet pour les onze agglomérations du grand centre de la France concernées par le projet (Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne) porte sur l'amélioration significative de leur accessibilité vers Paris et Lyon. Ce gain d'accessibilité conjugué à un effet d'image participe à accroître l'attractivité résidentielle et économique des territoires et concourt à favoriser les dynamiques territoriales.

• **Garantir la performance de l'offre ferroviaire pour les déplacements entre le nord et le sud de la France et de l'Europe : l'ambition «Doublement de la ligne Paris-Lyon»**
L'augmentation continue des trafics sur la LGV Paris-Lyon existante crée des difficultés pour maintenir la régularité des trains et répondre à long terme à la demande de déplacements. Si les améliorations programmées ou envisagées devraient permettre de gagner en capacité et régularité, il n'en reste pas moins que l'exploitation de la ligne actuelle deviendra critique à long terme. Or la LGV Paris-Lyon s'avère essentielle dans le fonctionnement du réseau ferroviaire national et européen : sa fonction stratégique centrale et les lignes qui se sont créées dans son prolongement en font la colonne vertébrale du réseau à grande vitesse. Aussi la vulnérabilité de la ligne affecte le fonctionnement d'ensemble d'une grande partie du réseau ferré national.

Le projet POCL, quels enjeux ?

Les 5 objectifs du projet

- Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures,
- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France,
- Constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon,
- Concevoir une infrastructure dont les performances permettront aux partenaires concernés de réunir les conditions d'une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon, en prenant en compte les conditions d'arrivée sur Lyon (articulation avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais).

Le projet s'inscrit donc au cœur du réseau ferroviaire à grande vitesse national et européen, avec des effets sur les déplacements longue distance, et au cœur du réseau ferroviaire classique, avec des effets sur les déplacements du quotidien.

Quels effets sur les déplacements longue distance ?

• Pour les villes d'Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire s'entend comme une amélioration de la desserte en matière **d'accessibilité au réseau à grande vitesse national et européen**. Ce sont en effet les liaisons vers Paris, vers l'Ile-de-France (et l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle), vers le Nord, vers Lyon, vers Rhône-Alpes (et l'aéroport Saint-Exupéry), vers le Sud-Est, qui s'en trouveront fortement améliorées.

• En permettant une offre de qualité pour les déplacements entre le nord et le sud de la France alors que la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon arrive à saturation, **le projet POCL renforce l'axe majeur Nord-Sud du territoire français qui s'insère aussi dans les flux européens. Il conforte la place de Paris et Lyon comme deux carrefours majeurs du réseau LGV en Europe et en France.**

Quels effets sur la modernisation du réseau existant ?

• Le projet POCL s'inscrit au cœur du réseau existant : il se raccorde à la **ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse** (POLT), il prévoit l'électrification de la **ligne Bourges – Montluçon** et de la ligne **Saint-Germain-des-Fossés – Roanne**, ainsi que des aménagements sur la **ligne Vichy – Clermont-Ferrand** pour améliorer les performances de l'infrastructure existante.

• En Ile-de-France, cette articulation avec le réseau existant passe par une réflexion commune avec la Région et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France entre le projet POCL et **le projet d'amélioration, à long terme, du RER C**. L'ajout d'une paire de voies permettra à la fois l'accès de trains POCL à Paris-Austerlitz et l'amélioration des circulations RER.

• En région lyonnaise, les études sur le projet POCL et celles relatives au **nœud ferroviaire lyonnais** sont menées en cohérence afin de garantir l'insertion du projet POCL dans le nœud ferroviaire lyonnais.

La recherche du scénario final par des études et des ateliers de concertation :

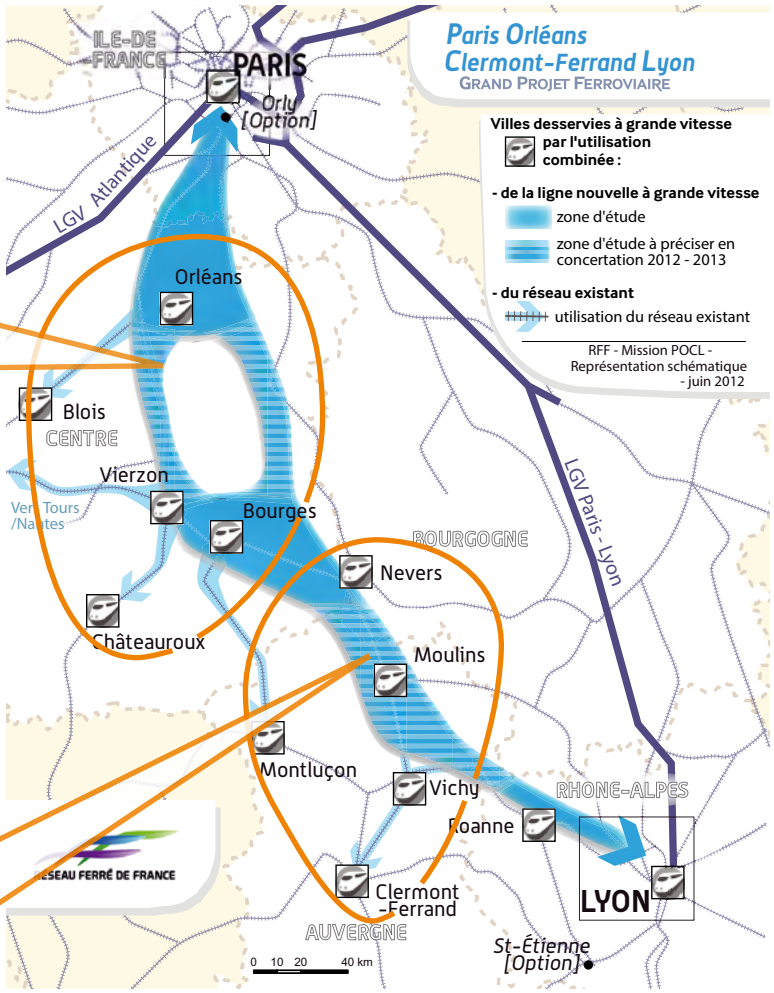
1) En région Centre :

• l'approfondissement de l'évaluation du risque d'impact environnemental et de ses conséquences en termes de coût, en développant la comparaison des options de passage en Sologne d'une part, ou à proximité du Sancerrois d'autre part ;

• la recherche et l'étude des adaptations possibles pour tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles, et des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région.

2) En région Auvergne :

• la recherche et l'étude des adaptations possibles pour répondre aux attentes exprimées concernant la fiabilité des liaisons avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand, et la qualité des dessertes envisageables pour Vichy, Montluçon et Moulins.



3) Pour l'ensemble du projet :

• l'approfondissement de la question des conditions de faisabilité financière du projet à travers l'évaluation des deux piliers du projet [la desserte des territoires du centre de la France et le doublement de la ligne existante Paris-Lyon] ;

• l'approfondissement de l'évaluation socio-économique du projet et l'analyse des avantages pour les deux piliers du projet.

Partie 1
Les modalités de concertation

La nomination d'un garant de la concertation

Pour mener à bien la concertation, Réseau Ferré de France a saisi la **Commission nationale du débat public (CNDP)**pour qu'elle **nomme un garant de la concertation**. Mélanie Goffi a ainsi été désignée garante de la concertation le 4 juillet 2012. Elle a pour mission de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées, afin de favoriser l'expression des acteurs et du public. Elle répond aux sollicitations de l'ensemble des acteurs.

Mélanie Goffi, garante de la concertation

Forte d'un parcours professionnel marqué par une réflexion, un engagement et une pratique dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des démarches participatives, Mélanie Goffi accompagne depuis dix ans les projets de développement durable des territoires.

« La concertation est nécessaire pour enrichir et donner corps au projet. Tous les acteurs d'un projet doivent pouvoir être informés, consultés, et être en capacité de proposer des solutions, amener des informations et des questions. Définir un cadre clair ainsi que des règles de fonctionnement sont essentiels à une concertation. Etre garant de la concertation est de s'en assurer, de la conception à son bilan. »

La garante de la concertation a été consultée par RFF dès l'été 2012 sur les modalités envisagées pour la concertation. Elle a ensuite régulièrement participé aux réunions de concertation organisées de novembre 2012 à février 2015. Disposant de pages dédiées sur le site Internet du projet («Actualités de la garante», «La garante de la concertation», «Les contre-expertises»), la garante de la concertation a pu être sollicitée par le public tout au long de l'étape.

Mélanie Goffi a ainsi fait procéder, à la demande des participants, à des contre-expertises sur les études de trafics et la socio-économie du projet (audition de l'expert le 11 juin 2013) et des avis d'experts indépendants sur la traversée de la Sologne (audition publique le 30 mai 2013).
Egalement présente au comité de pilotage, elle peut relayer la parole des participants à la concertation auprès des décideurs.

Mélanie Goffi réalise un rapport de la concertation, publié sur le site Internet du projet : **www.rff-pocl.fr**
Elle s'assure également de la complétude des documents de fin d'étape publiés par RFF : le bilan de la concertation et le document «Eléments pour le choix d'un scénario».

Les instances de pilotage

Le comité de pilotage (COPIL) définit les grandes orientations stratégiques, valide les propositions et arrête les choix. Il réunit, sous la présidence du Préfet de la région Auvergne, coordonnateur des études, l'ensemble des co-financeurs des études et de la concertation :

- les représentants de **l'Etat** ;
- les représentants de **SNCF Réseau**, qui a succédé à RFF à compter du 1er janvier 2015 ;
- les représentants des **cinq Régions** concernées par le projet : Ile-de-France, Centre, Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes.

Assistent également aux réunions du Comité de pilotage :

- l'expert désigné par le **Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable** (CGEDD) chargé d'une mission d'appui auprès du Préfet coordonnateur ;
- les représentants du **Commissariat général à l'égalité des territoires** (Cget), qui a pris la succession de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR);
- **la garante de la concertation**, invitée à rapporter sur la mise en oeuvre de la concertation.

Le comité technique (COTECH) prépare les décisions du COPIL. Présidé par l'expert du CGEDD, il est composé des services techniques des membres du comité de pilotage.

Ces instances s'appuient sur les enseignements de la concertation et des études dans leurs travaux.

Des instances de concertation adaptées au projet

L'organisation de la concertation et du pilotage des études a pour objectif de disposer d'un processus de décision continu et partagé.

Réseau Ferré de France a déployé un dispositif de concertation spécifique au projet Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, décliné comme suit :

- **des réunions avec les citoyens volontaires : les ateliers citoyens**. Véritable innovation pour un projet ferroviaire, ils ont été souhaités par RFF afin de placer les citoyens en capacité de participer au projet. Organisés en parallèle des ateliers techniques, ils ont ainsi alimenté les réflexions et les études. Voulus comme des lieux d'échanges privilégiés entre le maître d'ouvrage et les citoyens, permettant à ces derniers d'entrer «crayon en main» dans le projet, ils ont fait l'objet d'une information spécifique à travers la presse et le site Internet du projet.

Les modalités de concertation

• **des réunions avec les représentants techniques du territoire : les ateliers techniques.** Ils ont pour objectifs d'approfondir et d'enrichir les études, avec les représentants techniques des milieux socio-économiques, associatifs et institutionnels, et de partager leurs résultats. Ils s'organisent autour de trois grandes thématiques, au cœur des approfondissements à conduire pour retenir le scénario final :

- Dessertes : quelles fonctionnalités attendues ? quels services ? quels enjeux en termes d'infrastructure ?
- Environnement – Agriculture – Viticulture en région Centre : quels risques d'impacts ?
- Aménager le territoire et doubler Paris – Lyon : comment les deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière ?

• **des réunions avec les élus du territoire : la commission consultative.** Lieux d'échanges approfondis permettant de bénéficier de la connaissance du territoire et des enjeux locaux par les parlementaires et les élus des principales collectivités et chambres consulaires concernées par le projet, elles permettent d'informer les élus, et de recueillir formellement leurs avis sur les apports de la concertation et les rendus des études.

• **un dispositif d'information du public**, à travers la mise en ligne d'un **site Internet du projet**, lequel consacre une rubrique spécifique aux avis, contributions, questions récurrentes sur le projet et la concertation. **La presse régionale** a également joué un rôle important dans l'information du grand public.

La participation et le dialogue reposent ainsi sur des espaces de travail et d'échanges spécifiques selon les différents publics, au regard de leur expertise d'usage du territoire (citoyens, associations, acteurs socio-économiques, élus, ...). Pour chaque rencontre, l'objectif est de partager et d'enrichir les résultats des études et de leur approfondissement.

Les chiffres clés de la concertation :

2 réunions du comité de pilotage et
1 réunion intermédiaire des co-financeurs

2 réunions de commission consultative

16 réunions d'ateliers techniques

8 réunions d'ateliers citoyens

5 réunions du groupe de travail sur le projet en Ile-de-France

1 réunion du groupe de travail sur la liaison Clermont-Ferrand - Lyon

4 visites de terrain

34 600 visiteurs du site Internet (d'octobre 2012 à janvier 2015)

L'ensemble de ce dispositif a été présenté dans le **«Mode d'emploi de la concertation»**, transmis aux participants de la concertation en amont des premières réunions de concertation.

Le Mode d'emploi de la concertation, accompagné du document **«Données de base pour la concertation»**, a permis de resituer la concertation et le projet.

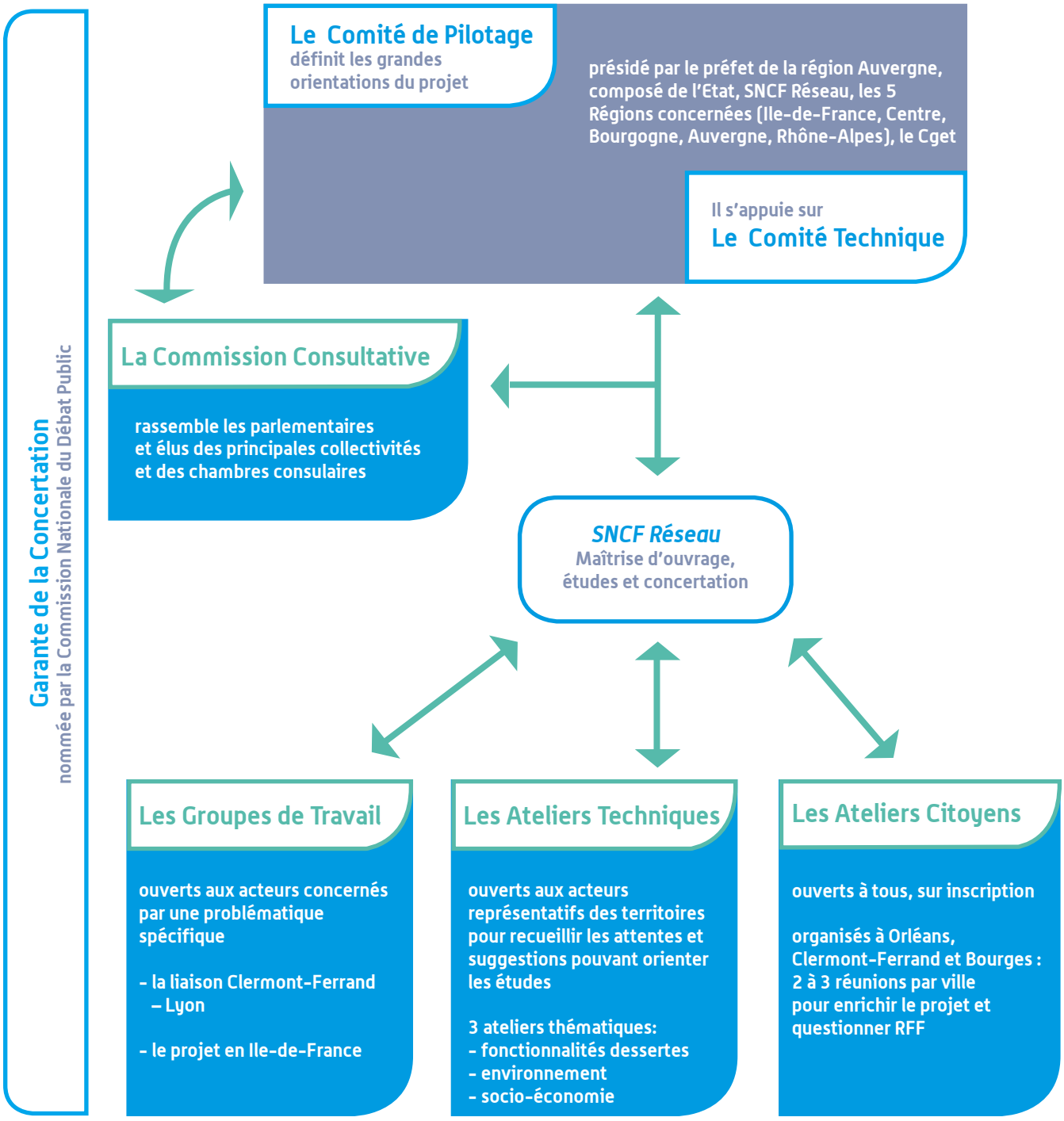


Schéma synthétique du dispositif de concertation mis en place sur le projet POCL

Les modalités de concertation

Des groupes de travail sur des thématiques géographiques spécifiques

En Ile-de-France et sur la liaison Clermont-Ferrand – Lyon, RFF a mis en place des groupes de travail spécifiques, pour lesquels seuls les acteurs concernés directement par la problématique étaient associés.

• le groupe de travail Clermont-Ferrand – Lyon

Dans **sa décision du 7 juin 2012**, le conseil d'administration de RFF donnait un cinquième objectif au projet POCL : « concevoir une infrastructure dont les performances permettront aux partenaires concernés de réunir les conditions d'une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon, en prenant en compte les conditions d'arrivée sur Lyon (articulation avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais). »

Afin d'approfondir la question spécifique de la liaison Clermont-Ferrand – Lyon, RFF a donc installé un groupe de travail associant l'Etat, les Régions concernées (Auvergne et Rhône-Alpes) et la SNCF, afin de :

- **se mettre d'accord sur les enjeux forts d'une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon**
- **bien partager les premières études sur la relation Clermont – Lyon et explorer les pistes complémentaires** de pertinence de la desserte.

Une réunion s'est ainsi tenue le 27 juin 2013. A partir de premiers retours d'expérience, elle a permis des échanges sur les critères importants de la desserte Clermont - Lyon : parmi les premiers figurent la performance de la desserte, son équilibre territorial, mais aussi son équilibre économique et l'articulation avec le nœud lyonnais et les autres objectifs de POCL. La réunion a aussi été l'occasion de décliner ces principes globaux en objectifs plus spécifiques à la relation. Ces travaux devront être approfondis en particulier grâce à l'apport de nouvelles données, l'approfondissement sur les retours d'expérience et à l'aide d'une réflexion sur un service grande vitesse à inventer en particulier pour les relations interrégionales de moyenne distance.

La démarche partenariale en Ile-de-France

Le débat public sur le projet POCL a mis en lumière que l'ajout d'**une paire de voies au sud de Paris-Austerlitz bénéficierait** autant aux transports longue distance qu'**aux transports du quotidien** en particulier les branches sud du RER C.

L'Etat, la Région, le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF), RFF et la SNCF ont mené une **démarche partenariale** de réflexion afin de partager les enjeux d'un projet mutualisé. Un groupe de travail institutionnel a été mis en place sous l'égide de la Direction Régionale Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement (DRIEA). Ce groupe s'est réuni cinq fois sur la période 2013-2014. Ses travaux ont été alimentés par un groupe de travail technique animé par RFF qui s'est réuni près d'une vingtaine de fois sur la même période.

La réflexion s'est d'abord concentrée sur les aménagements permettant à moyen terme d'**augmenter la fréquence des arrêts RER aux Ardoines** pour faciliter la correspondance avec le futur métro du Grand Paris.

Cela a permis d'établir qu'il était possible de passer de 3 à 4 arrêts au quart d'heure aux Ardoines moyennant une mise à six voies localisée au droit de la gare et l'adaptation de la signalisation sur l'ensemble de la zone.

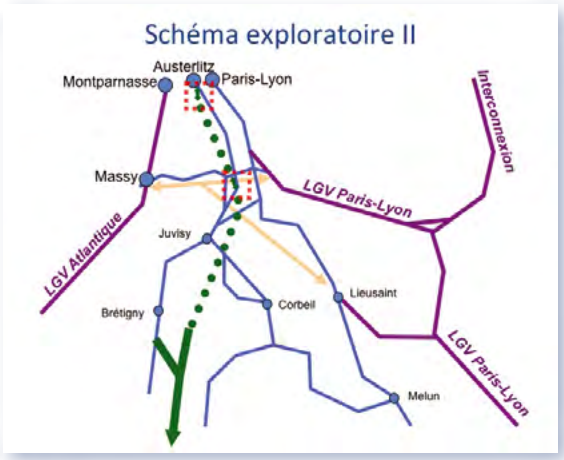
Le 5 novembre 2014, le comité de pilotage RER C (qui réunit le STIF, la Région Ile-de-France, l'Etat, RFF et SNCF) a acté la poursuite des études sur cette base avec pour objectif de produire un « schéma de principe » pour septembre 2015.

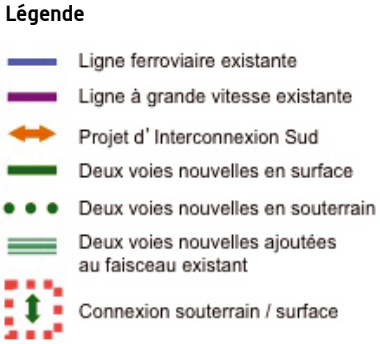
Cela a également permis d'établir que pour aller au-delà de 3 à 4 arrêts, il était nécessaire d'envisager **une mise à six voies de Paris jusqu'à Choisy.**

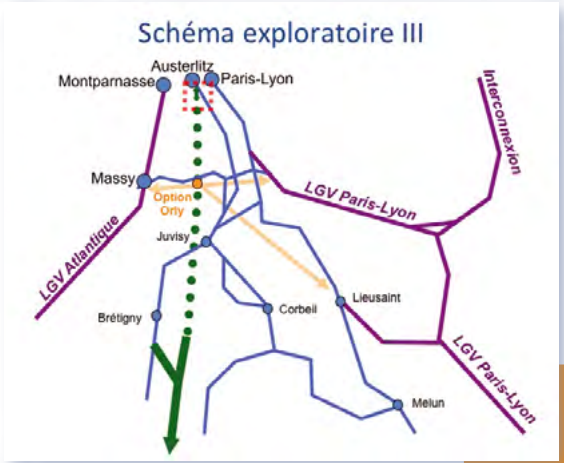
Sur l'horizon de long terme, le souhait des acteurs franciliens exprimé dans le débat public que *« la mutualisation soit l'occasion d'accélérer et non de retarder l'amélioration de l'exploitation du RER »* (extrait du compte-rendu du débat public établi par la commission particulière du débat public) a été pris en compte. Il est apparu qu'une première phase avec mise à six voies de Paris jusqu'au sud de la gare de Choisy est envisageable. Celle-ci permettrait de séparer d'une part les RER, des grandes lignes et d'autre part les RER « omnibus » desservant la petite couronne des RER « express » reliant la grande couronne à Paris.

En revanche une première phase de Paris jusqu'au sud de la gare de Juvisy serait nettement moins pertinente. En effet, dans ce scénario la première phase serait nettement plus complexe et plus coûteuse sans apporter d'avantages en proportion. En outre, les membres des groupes de travail ont convenu que le site de Juvisy était très sensible en termes d'exploitation ferroviaire et de fréquentation voyageurs et que l'accumulation de contraintes fonctionnelles et géométriques rendait difficile tout aménagement nécessaire à ce scénario.

L'ensemble de ces réflexions conduit à privilégier trois schémas exploratoires pour la suite des études. Une sixième réunion du groupe de travail institutionnel est prévue en septembre 2015 pour valider la synthèse de la démarche et proposer les suites à donner à celle-ci.







Les modalités de concertation

COPIL
3 octobre 2012

Commission consultative
9 novembre 2012

COPIL
4 février 2015

Commission consultative
15 décembre 2014

Groupes de travail

Clermont-Ferrand - Lyon
27 juin 2013

Ile-de-France
6 février et 11 juin 2013,
16 janvier 2014,
2 juillet2014,
12 décembre 2014

16 Ateliers techniques

Desserte Centre
27 novembre 2012
17 janvier et 15 mai 2013

Desserte Auvergne
4 décembre 2012
21 janvier et 16 avril 2013

Desserte générale
4 juin 2013

Environnement
19 novembre 2012
22 janvier, 12 mars,
17 mai et 18 juin 2013

Socio-économie
20 nov 2012
15 janvier, 30 avril
et 19 juin 2013

Restitution
8 juillet 2014

Ateliers citoyens

Orléans
28 novembre et
10 décembre 2012 -
11 avril 2013

Clermont-Ferrand
3 et 13 décembre 2012 -
23 mai 2013

Bourges
4 avril et 5 juin 2013

Restitution aux co-financeurs 26 juin 2014

Atelier de Restitution
8 juillet 2014

Consultation en ligne
sur les documents de synthèse

Contre-expertises des études de trafics et socio-économiques
(audition le 11 juin 2013)

Contre-expertises et dires d'experts
sur les problématiques de la traversée de la zone Natura 2000 Sologne
(audition publique le 30 mai 2013)

L'organisation de la concertation de novembre 2012 à décembre 2014

Les réponses aux sollicitations des acteurs

RFF a répondu aux demandes des acteurs du projet en participant à leurs réunions et aux visites de terrain organisées par eux, pour apprécier les enjeux de leur territoire.

Quatre visites de terrain ont ainsi été organisées :

• le 18 juillet 2012, à l'initiative de la Coordination des associations du Beaujolais : les enjeux paysagers des Pierres Dorées dans la région du Beaujolais

• le 6 décembre 2012, à l'initiative de l'Union viticole Sancerroise : les enjeux économiques, viticoles et paysagers du Sancerrois

• le 7 mars 2013, à l'initiative de l'association Très Grande Vigilance POCL : les enjeux spécifiques des communes situées au sud du polygone de tir de Bourges

•le 11 mars 2013, à l'initiative de la Région Bourgogne, de l'Agglomération de Nevers et de la Ville de Nevers, en association avec la SNCF : le site ferroviaire de Saincaize et le site du Bec d'Allier, pour éclairer la proposition d'une variante de desserte de Nevers par le projet POCL, et apprécier les enjeux environnementaux.

RFF a également répondu présent aux réunions suivantes, pour satisfaire les demandes de points d'avancement sur les études et la concertation :

• le 28 novembre 2012, les 21 mai, 4 juillet et 4 octobre 2013, le 11 juillet 2014, aux réunions de l'association TGV Grand Centre Auvergne

• le 22 mai 2013, au bureau du syndicat mixte du Pays de Grande Sologne

• le 5 juillet et le 8 novembre 2013, à la Commission générale du Conseil Général du Loir-et-Cher

• le 26 mars 2014, à la Commission Aménagement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Centre

• le 26 mai 2014, à l'Assemblée départementale du Conseil général de la Nièvre

• le 4 juin 2014, au bureau communautaire de l'Agglomération de Nevers

• le 11 juillet 2014, à l'Assemblée départementale du Conseil général du Cher

• le 4 septembre 2014, à l'Assemblée générale de l'association Roanne ConnecTGV

• le 14 octobre 2014, à l'Assemblée départementale du Conseil général de l'Allier

• le 17 octobre 2014, au Bureau communautaire de la Communauté d'agglomération de Blois, Agglopolys

• le 31 octobre 2014, à la Conférence des territoires de l'agglomération de Clermont-Ferrand

• le 18 novembre 2014, à l'Assemblée plénière du Conseil économique, social et environnemental (CESER) de la Région Rhône-Alpes

• le 8 décembre 2014, à l'Assemblée départementale du Conseil général du Puy-de-Dôme

Partie 2 La mise en œuvre du dispositif de concertation

L'information et le dialogue avec les élus

La commission consultative

La commission consultative est un lieu d'échanges approfondis qui réunit les élus du territoire du projet. Elle répond à **trois grands objectifs** :

- bénéficier de la connaissance fine du territoire et des enjeux locaux qu'ont les élus, afin d'enrichir les études ;
- permettre aux élus de s'approprier les éléments du projet et recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers techniques et citoyens ;
- offrir aux élus un lieu d'expression privilégié.

Présidée par le préfet de la région Auvergne, préfet coordonnateur des études, la commission consultative associe les parlementaires, les élus des principales collectivités territoriales et des chambres consulaires concernés par le projet.

La commission consultative se réunit :

- en amont du lancement des ateliers techniques et citoyens, pour présenter le dispositif et entendre les élus sur leurs besoins et avis ;
- à l'issue des ateliers techniques et citoyens, pour présenter les travaux des ateliers et émettre un avis.

Le 9 novembre 2012, le préfet coordonnateur des études du projet POCL a réuni la première commission consultative à Clermont-Ferrand. 61 personnes ont ainsi participé ; 53 élus étaient présents ou représentés.

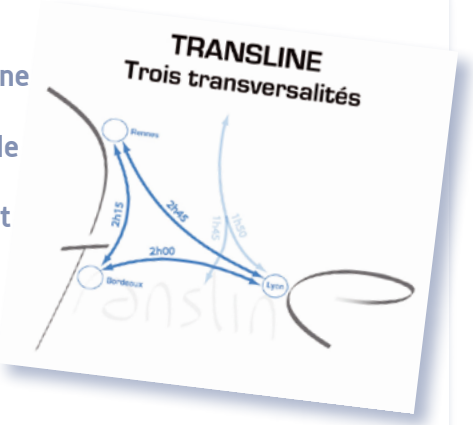
> *«La Commission consultative n'est pas un Copil bis. C'est une instance de concertation, d'échange d'informations, de réflexions et d'idées entre le comité de pilotage et un large panel d'acteurs et d'élus représentatifs des territoires concernés par le projet. Cette instance doit permettre de diffuser largement les décisions du comité de pilotage tout autant que d'éclairer et d'enrichir les travaux de ce comité par les réflexions et les propositions».*
>
> **Eric Delzant,**
> **préfet coordonnateur des études, préfet de la Région Auvergne,**
> **le 9 novembre 2012**

Le 26 août 2013, le nouveau préfet de la région Auvergne Michel Fuzeau prenait ses fonctions. Il succédait ainsi à Eric Delzant.

Le 15 décembre 2014, Michel Fuzeau a réuni une seconde commission consultative à Clermont-Ferrand. 69 personnes ont participé ; 46 élus étaient présents ou représentés.

Outre les maires, présidents de conseils généraux, présidents de conseils régionaux, présidents d'intercommunalités, parlementaires dont la circonscription est concernée par le projet et élus consulaires, le préfet invite deux associations d'élus : Association transport logistique Ouest (Altro) et TGV Grand Centre Auvergne.

L' Association Logistique TRansport Ouest (Altro)



Créée en 1997, Altro a pour objectif la promotion de la création d'une ligne ferroviaire mixte appelée Transline Alpes, Massif Central Atlantique :
« Transline est la mise en cohérence de trois projets issus du Grenelle de l'environnement et inscrits au Schéma national des infrastructures :
le POCL, le Poitiers-Limoges et le Barreau Est-Ouest intégrant et combinant Lyon/Nantes/Rennes et Lyon/Bordeaux ».

Présidée par Jean-Michel Guerre, vice-président du Conseil Régional d'Auvergne, président de la communauté d'agglomération Vichy-Val d'Allier, elle réunit :

- 4 Régions : Auvergne, Limousin, Poitou-Charentes, Rhône-Alpes ;
- 10 Départements, dont 4 sont inscrits dans le périmètre du projet POCL : la Loire, le Puy-de-Dôme, l'Allier, la Creuse ;
- 20 Communautés d'agglomération, dont 5 figurent dans le périmètre du projet POCL : Clermont-Ferrand Communauté, Riom Communauté, Roannais Agglomération, Vichy-Val d'Allier, la communauté d'agglomération montluçonnaise ;
- 7 chambres de commerce et d'industrie, parmi lesquelles la CRCI d'Auvergne, les CCI de Clermont-Ferrand, Riom, Roanne, Montluçon-Gannat ;
- 4 acteurs économiques, dont la Fédération des travaux publics Auvergne.

L'association TGV Grand Centre Auvergne (TGV GCA)

Créée en 2007, « TGV Grand Centre Auvergne a pour objet de promouvoir la réalisation future d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant les territoires des Régions Centre, Limousin et Auvergne, au départ de Paris puis Orléans et avec la perspective de déployer deux "branches", d'une part vers Vierzon, Châteauroux, Limoges et Toulouse, d'autre part vers Bourges, Clermont-Ferrand puis Lyon, ou toute autre alternative permettant d'irriguer les territoires du Grand Centre »
(extrait des statuts).

Présidée par le sénateur du Cher, Rémy Pointereau, l'association compte 376 adhérents, notamment : 10 parlementaires, 3 Régions, 7 Départements, 10 Chambres consulaires, 111 communes, 26 structures intercommunales, 17 associations, 95 entreprises, 48 particuliers.
(source : TGV GCA, juillet 2013)

Deux associations d'élus à la Commission consultative

L'information et le dialogue avec les élus

En 2012, lors de la commission consultative du 9 novembre, les élus ont abordé les sujets suivants :

La gouvernance du projet POCL

• TGV GCA, par la voix de son président Rémy Pointereau, demande à rejoindre le Comité de pilotage : « nous ne sommes pas seulement là pour avis, nous avons envie de faire passer des messages qui soient actés »;
• Yves Fromion (député du Cher), Jean-Claude Sandrier (président de la Communauté de communes de Vierzon), Daniel Dugléry (président de la communauté d'agglomération montluçonnaise) interpellent la garante de la concertation et RFF : le document « Mode d'emploi de la concertation » leur paraît trop léger.

Les enjeux du projet

• Plusieurs membres d'Altro rappellent l'importance de l'aménagement du territoire : « l'aménagement du territoire est à l'origine de la démarche », « le projet POCL n'est pas un projet ferroviaire, c'est un projet ferroviaire à l'appui d'un aménagement du territoire ».

L'étape en cours : les sujets à approfondir

• TGV GCA rappelle que « l'Association s'est exprimée très largement sur le scénario Ouest amélioré »;
• Jean-Claude Sandrier, Louis Pinton (sénateur du Cher), Alain Tanton (président de l'agglomération de Bourges), Luc Bourduge (vice-président du Conseil régional d'Auvergne) rappellent la nécessité de la prise en compte de la desserte de « tout le bassin limousin », et demandent quel sera l'apport des trafics de la ligne Paris–Orléans–Limoges–Toulouse (POLT) interconnectée au projet POCL ;
• Plusieurs membres d'Altro indiquent que l'association participera à un maximum d'ateliers pour que la desserte de Montluçon et l'intégration avec les futurs projets qui peuvent émerger soient « mis en avant »;
• Pierre-André Périssol (maire de Moulins) demande que les données financières soient très clairement présentées dans la concertation. Sur ce même sujet, Rémy Pointereau demande « des éléments argumentés pour savoir pourquoi RFF apporterait plus de financement pour un projet que pour l'autre »;
• Jean-Claude Frécon (sénateur de la Loire) souhaite que l'option de Saint-Etienne « reste en option et ne soit pas oubliée »;
• Jean Feret (adjoint au maire de Mennecy) reproche : « vous focalisez trop sur Paris. Or 7 millions d'habitants en Ile-de-France habitent trop loin du TGV pour le prendre »;
• La Chambre d'agriculture Rhône-Alpes fait remarquer que les approfondissements relatifs à l'agriculture ne doivent pas se limiter au Sancerrois : « l'agriculture est tout au long du tracé ».

L'étape en cours : le dispositif de concertation et la durée de l'étape

• TGV GCA, la Chambre de commerce et d'industrie d'Auvergne s'inquiètent que l'étape préliminaire aux études préalables d'enquête d'utilité publique éloigne l'horizon de réalisation du projet POCL ;
• Plusieurs membres de l'association TGV GCA demandent que Bourges soit citée dans les intitulés des ateliers techniques « Dessertes ».

En 2014, lors de la commission consultative du 15 décembre, les élus ont abordé les sujets suivants :

La faisabilité du projet

. Pour Patrice Martin-Lalande (député, vice-président du Conseil général du Loir-et-Cher), « les vrais défenseurs du projet choisiront celui qui a le moins de risques ». René Souchon (président du Conseil régional Auvergne) interroge : « discute-t-on de la faisabilité réelle rapidement ou qu'il n'y aura pas de TGV ? ».
. Plusieurs élus appellent au consensus, sans quoi « il est certain que cela ne se fera pas » (Pierre-André Périssol,maire de Moulins, président de Moulins Communauté).

L'équilibre entre les piliers « Aménagement du territoire » et « Doublement de la ligne Paris-Lyon existante »

. Pour le représentant de la Région Centre, « le sujet n'est pas forcément clos pour dire qu'il y faudra de toute façon, vers 2030, dédoubler ».
. Le représentant de l'Agglomération d'Orléans rend compte du « sentiment à Orléans que le maître d'ouvrage et d'autres personnes privilégient exclusivement la logique de désaturation de Paris-Lyon ». Il conteste « l'autofinancement plus favorable dans le cas du tracé Médian ».
. Pour d'autres participants, notamment la Région Auvergne, « il n'y a pas de différence entre les deux scénarios sur l'aménagement du territoire ».

La réalisation des « raccordements » / « bretelles » / « branches »

. De nombreux participants demandent des garanties pour que « les bretelles », ou « les flèches vers Orléans et Blois, vers Bourges et Vierzon, vers Châteauroux, vers Montluçon » se fassent.
. Le préfet coordonnateur des études rappelle que « l'aménagement du territoire reste un des piliers (du projet) ». Il « (confirme) que les bretelles font partie du projet » et indique qu'il « transmettr(ait) dans la synthèse qu'(il) fera au Gouvernement qu'il y a une inquiétude sur ce point et qu'il faudra la lever si on allait dans le sens du Médian ».

La prise en compte de l'absence du projet Poitiers-Limoges

. Jean-Claude Sandrier (président de la Communauté de communes de Vierzon Pays des Cinq Rivières), la Région Centre et TGV GCA demandent que soit étudiés les trafics en l'absence du projet Poitiers-Limoges.

Les méthodologies des études de trafics et de socio-économie

. Le représentant de l'Agglomération d'Orléans « invite à désacraliser la minute gagnée » ; Jean-Claude Sandrier « met en cause le fait que 10 minutes d'écart de trajet fasse 1 millions de voyageurs en moins ».
. Bernard Lesterlin (député de l'Allier) demande « que l'on soit très vigilant sur la pertinence des études socio-économiques sur le trafic existant » ; le représentant du Conseil général du Loiret considère comme « extrêmement suspecte la valorisation économique des différences de temps ».
. Nicolas Chiloff (président de la CCI Centre) demande « comment RFF peut s'engager sur des dessertes, sur des bretelles, alors qu'il n'est pas leur exploitant ? ».
. La garante de la concertation précise : « l'expert indépendant a validé les méthodologies, c'est-à-dire le cadre dans lequel ont été réalisées les études ».

L'information et le dialogue avec les élus

Le risque d'impact environnemental

. Selon plusieurs membres de TGV GCA, les risques environnementaux de la traversée de la Zone Natura 2000 Sologne « ne constituent pas un grand problème grâce à la possibilité de jumelage des ouvrages », contrairement à « la traversée de toute la zone rurale de l'est du département du Cher ». Le président de TGV GCA demande que soient étudiées les possibilités de jumelage sur « la partie de l'aérotrain au nord d'Orléans, et au sud de Salbris sur la RN20 ».
. Pour Patrice Martin-Lalande, « il ne faut pas sous-estimer la difficulté de traverser la Loire dans le périmètre Unesco et la traversée de l'agglomération orléanaise ».

L'impact du projet sur l'agriculture

. Les députés du Loiret et du Cher, Marianne Dubois et Yves Fromion (représenté), s'inquiètent de « l'impact irréversible » du Médian sur les terres agricoles du nord du Loiret et de l'est du Cher « jusqu'à aujourd'hui préservé » et du fait que « le critère topographique n'a pas été retenu ».
. Les représentants du Conseil général du Loiret et de la Chambre d'agriculture du Loiret rappellent l'estimation de consommation foncière des deux scénarios dans le département réalisée par le Conseil général et demande la prise en compte la Loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, du 11 septembre 2014.

Les délibérations transmises à RFF et à la garante de la concertation

L'étape d'études et de concertation a fait l'objet de plusieurs vagues de délibérations :
- de mars à juillet 2013, une première vague de délibérations, essentiellement de collectivités du Loir-et-Cher, a porté sur le rejet du scénario Ouest ;
- parallèlement (de mai à juillet 2013), dans le contexte des travaux de la Commission Mobilité 21, de nombreuses collectivités ont délibéré en faveur d'une motion de l'association TGV GCA demandant «la reconnaissance du projet par l'Etat comme prioritaire» ;
- enfin, à partir de juillet 2014, plus de 200 institutions ont délibéré ou transmis un avis sur le Bilan intermédiaire de la concertation et le document «Eléments pour le choix d'un scénario» publiés par RFF en juillet 2014.

L'ensemble des avis et délibérations transmis a été mis en ligne sur le site Internet dédié au projet, dans la rubrique «Vos expressions et contributions».

Mars-Juillet 2013, 1ère vague de délibérations rejettant le scénario Ouest

19 collectivités de Sologne ont transmis à la garante de la concertation et à Réseau Ferré de France les délibérations suivantes, relatives au rejet du scénario Ouest :

Collectivité	Date de la délibération	Délibéré
Saint-Viâtre	27 mars 2013	demandant « à Réseau Ferré de France, à la SNCF, et au Conseil Régional de **veiller au maintien de l'ensemble des dessertes actuelles solognotes** pour que le POCL ne conduise pas à un enclavement de la Sologne au seul bénéfice des agglomérations » et demandant « au Gouvernement et à Réseau Ferré de France de **ne pas choisir le tracé ouest** »
Theillay	16 mai 2013	
Orçay	3 juin 2013	
Communauté des communes de la Sologne des Etangs	4 juin 2013	
La Ferté-Imbault	5 juin 2013	
Vouzeron	6 juin 2013	
Montrieux-en-Sologne	7 juin 2013	
Vouzon	7 juin 2013	
Chaumont-sur-Tharonne	13 juin 2013	
Villeny	18 juin 2013	
Neung-sur-Beuvron	24 juin 2013	
Yvoy-le-Marron	27 juin 2013	
Chaon	5 juillet 2013	

Le 19 décembre 2013, le Conseil général du Loir-et-Cher a émis un vœu demandant au Gouvernement le choix en 2014 du scénario Médian.

L'information et le dialogue avec les élus

Collectivité	Date de la délibération	Délibéré
Lamotte-Beuvron	21 mai 2013	« le conseil municipal exprime à la majorité, avec 1 abstention, son **opposition au tracé solognot** »
Marcilly-en-Villette	29 mai 2013	« **refuse le tracé LGV à travers la Sologne** et demande au Gouvernement et à Réseau Ferré de France de choisir **le tracé Médian** »
Nouan-le-Fuzelier	31 mai 2013	«**s'oppose au projet de tracé ouest** de la future LGV POCL»
Nançay	6 juin 2013	demande « à Réseau Ferré de France et in fine au Gouvernement de ne pas choisir **le tracé ouest**. Le conseil municipal pense qu'il serait préférable de **conforter les lignes existantes** ».
Communauté de communes Coeur de Sologne	6 juin 2013	« le conseil communautaire exprime **son opposition ferme au tracé ouest** envisagé par le Gouvernement et Réseau Ferré de France et demande que ce tracé ne soit pas retenu »

Toujours en Sologne, le conseil municipal de Salbris a délibéré, le 26 juin 2013, pour « **demander le renforcement de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse**, tant sur le plan de la qualité des rames que sur celui des cadences ou des dessertes, en précisant que dans l'hypothèse de la réalisation d'une ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, la ville de Salbris souhaite que son **tracé prenne en compte le développement nécessaire du sud de la Région Centre**. »

Mai-Juillet 2013, 2ème vague de délibérations demandant «la reconnaissance du projet par l'Etat comme prioritaire»

Dans le contexte du travail de hiérarchisation des projets ferroviaires engagé par la Commission Mobilité 21, l'association TGV Grand Centre Auvergne a sollicité les collectivités afin qu'elles délibèrent pour « demander la reconnaissance de ce projet par l'Etat comme prioritaire et son inscription dans la liste des opérations ferroviaires à conduire en urgence en tenant compte non seulement de son intérêt stratégique, mais aussi de la mobilisation sans précédent de l'ensemble des élus toutes sensibilités confondues, des acteurs économiques et sociaux, et de l'intérêt manifesté par la population à l'occasion du débat public organisé en 2012 ».

Au moment de la rédaction de ce bilan intermédiaire, seule la communauté d'agglomération clermontoise a transmis à Réseau Ferré de France sa délibération (en date du 20 juin 2013). Selon l'association TGV Grand Centre Auvergne, 368 collectivités (communes et communautés de communes) et consulaires ont délibéré. Parmi celles-ci, TGV GCA a transmis à RFF les délibérations ou motions suivantes :

Département du Loiret	
Ville d'Orléans	31 mai 2013
CESER Centre	14 juin 2013
Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire	20 juin 2013
Ville d'Orléans	21 juin 2013
Conseil régional du Centre	21 juin 2013
Communauté de communes Le Cœur du Pithiverais	26 juin 2013
Communauté d'agglomération montargoise et Rives du Loing	28 juin 2013
Chambre de commerce et d'industrie du Centre	4 juillet 2013

Département de l'Indre	
Commune de Martizay	12 juin 2013
Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Indre	12 juin 2013
Chambre de commerce et d'industrie de l'Indre	13 juin 2013
Communauté de communes de La Châtre et Sainte Sévère	14 juin 2013
Parc naturel régional de la Brenne	17 juin 2013
Ville de Valençay	19 juin 2013
Communauté de communes de la région de Levroux	19 juin 2013
Conseil régional du Centre	21 juin 2013
Commune de Migne	24 juin 2013

Département du Cher	
Commune de Dun-sur-Auron	11 juin 2013
Ville de Mehun sur Yèvre	13 juin 2013
Chambre d'agriculture du Cher	13 juin 2013
Commune d'Avord	14 juin 2013
Commune de Cuffy	14 juin 2013
Chambre de commerce et d'industrie du Cher	17 juin 2013
Commune de Neuilly-en-Sancerre	17 juin 2013
Ville d'Aubigny-sur-Nère	17 et 20 juin 2013
Communauté de communes Cœur de France	21 juin 2013
Commune de Saint Florent sur Cher	25 juin 2013
Communauté de communes de Vierzon Sologne Berry	25 juin 2013
Syndicat mixte de développement du Pays de Bourges	26 juin 2013
Communauté de communes de Arnon Boischaut Cher	28 juin 2013
Ville de Chateaumeillant	1er juillet 2013
Commune de Nozières	2 juillet 2013
Commune de Mareuil-sur-Arnon	3 juillet 2013
Commune de Marmagne	4 juillet 2013

L'information et le dialogue avec les élus

Département de Nièvre	
Ville de Nevers	3 juin 2013
Communauté de communes Loire et Allier	10 juin 2013
Commune de Garchy	13 juin 2013
Commune de Germigny-sur-Loire	1er juillet 2013
Commune de Corbigny	4 juillet 2013
Commune de Magny-Cours	9 juillet 2013

Département de l'Allier	
Conseil de développement du Pays de la Vallée de Montluçon et du Cher	7 juin 2013
Chambre de commerce et d'industrie de Moulins-Vichy	24 juin 2013
Communauté de communes de Commentry	24 juin 2013
Ville de Moulins	26 juin 2013
Commune de Lapalisse	26 juin 2013
Communauté de communes Pays de Lapalisse	27 juin 2013
Commune de Saint-Loup	29 juillet 2013
Commune de Saint-Germain-des-Fossés	27 août 2013

Département de la Loire	
Ville de Saint-Etienne	10 juin 2013
Roannais Agglomération	10 juin 2013
Commune d'agglomération Loire Forez	27 juin 2013
Commune d'agglomération Loire Forez	22 juillet 2013

Département du Puy-de-Dôme	
Commune de Durtol	13 juin 2013
Commune de Chambon/Lac	13 juin 2013
Commune de Charensat	19 juin 2013
Clermont Communauté	20 juin 2013
Communauté de communes Bassin Minier Montagne	20 juin 2013
Ville de Volvic	21 juin 2013
Issoire Communauté	21 juin 2013
Communauté de communes Volvic Sources et Volcans	24 juin 2013
Thiers Communauté	26 juin 2013
Ville de Thiers	27 juin 2013
CESER Auvergne	27 juin 2013
Commune de Saint-Maigner	8 juillet 2013

Juillet 2014 – Février 2015 : avis sur les documents de synthèse de la concertation, le « Bilan intermédiaire » de RFF et le document « Eléments pour le choix d'un scénario »

Assemblées régionales et départementales	
CESER Centre	8 septembre 2014
Courrier du Conseil général du Rhône	26 septembre 2014
Courrier et motion du Conseil Général du Loiret	10 octobre 2014
Délibération du Conseil général du Cher	20 octobre 2014
Délibération du Conseil général de la Nièvre	21 octobre 2014
Courrier du Conseil régional de Bourgogne	5 novembre 2014
Contribution du CESER Rhône-Alpes	18 novembre 2014
Délibération du Conseil général de l'Allier	11 décembre 2014
Délibération du Conseil général du Puy-de-Dôme	16 décembre 2014
Avis du CESER Auvergne	30 janvier 2015
Délibération du Conseil régional d'Auvergne	2 février 2015

Associations et entreprises	
Motion et avis de TGV Grand Centre Auvergne	11 juillet et 1er septembre 2014
Roanne ConnecTGV	11 septembre 2014
Blois Paris Illico	12 septembre 2014
Collectif Sologne Debout	20 septembre 2014
Nexter System	29 septembre 2014
Fnaut	3 décembre 2014

Chambres Consulaires	
CCI Roanne Loire Nord	11 septembre 2014
Chambre d'agriculture du Cher	17 septembre, 8 octobre, 12 décembre 2014
CCI Centre	25 septembre 2014
CCI Auvergne	3 octobre 2014
Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher	18 décembre 2014
Contribution commune des CCI Rhône-Alpes et Auvergne	21 janvier 2015
Contribution de l'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est (OITC)	6 février 2015

Agglomérations et Villes desservies par le projet	
Ville de Montluçon	17 juillet 2014
Communauté d'agglomération montluçonnaise	21 juillet 2014
Roannais Agglomération	11 septembre 2014
Ville de Roanne	18 septembre 2014
Ville de Châteauroux	18 et 24 septembre 2014
Ville d'Orléans	22 septembre 2014
Orléans Val de Loire	25 septembre et 8 octobre 2014
Bourges Plus	1er octobre 2014
Agglomération de Nevers	4 octobre 2014
Communauté d'agglomération Loire Forez	7 octobre 2014
Saint-Etienne Métropole	9 octobre 2014
Clermont Communauté	10 novembre et 12 décembre 2014
Communauté d'agglomération de Blois	13 novembre 2014
Ville de Moulins	12 décembre 2014
Ville de Clermont-Ferrand	19 décembre 2014

L'information et le dialogue avec les élus

Pays et communautés de communes	
Pays Grande Sologne	10 juillet 2014
Pays Charolais Brionnais	15 septembre et 6 octobre 2014
Charlieu Belmont Communauté	18 septembre 2014
Communautés de communes du Beaunois	18 septembre 2014
Communautés de communes de Saint-Galmier	24 septembre 2014
Communautés de communes Cœur de France	25 septembre 2014
Communautés de communes Vierzon-Sologne-Berry	25 septembre 2014
Communautés de communes de Paray-le-Monial	30 septembre 2014
Communautés de communes du Charolais	2 et 22 octobre 2014
Pays Loire Beauce	2 décembre 2014
Communauté de communes de la Ferté-Saint-Aubin	16 décembre 2014

Villes	
Du Loiret	Autruy-sur-Juine, Beaulieu, Bouilly en Gatinais, Coudray, Courcy-aux-Loges, Dadonville, Juranville, La Cour Marigny, Loury, Malesherbes, Manchecourt, Pithiviers, Saint-Loup-des-Vignes, Saint-Michel
Du Cher	Achères, Allouis, Arcomps, Aubigny-sur-Nère, Bannegon, Baugy, Bengy-sur-Craon, Brécy, Brinay, Brinon-sur-Sauldre, Bruère-Allichamps, Chambon, Charenton-du-Cher, Chéry, Civray, Coust, Couy, Crézancy-en-Sancerre, Croisy, Cuffy, Dampierre-en-Crot, Drevant, Etrechy, Fussy, Givardon, Henrichemont, Henry, Herry, Humbligny, Ids-Saint-Roch, Jars, Jussy-le-Chaudrier, La Ferté Saint Aubin, La Guerche sur Aubois, Menetou Salon, Méry-sur-Cher, Moulins-sur-Yère, Nérondes, Neuilly-en-Sancerre, Neuvy-Deux-Clochers, Ondreville-sur-Essonne, Orval, Osmoy, Poisieux, Presly, Quiers-sur-Bezonde, Quincy, Rians, Saincaize Meauce, Saint Ambroix, Saint-Amand-Montrond, Sainte-Montaine, Sainte-Solange, Sainte-Thorette, Saint-Florent-sur-Cher, Saint-Georges-sur-la-Prée, Saint-Georges-sur-Moulon, Saint-Hilaire-de-Court, Saint-Maur, Saint-Outrille, Sens Beaujeu, Subligny, Sury-en-Vaux, Sury-les-Bois, Thauvenay, Thou, Vailly-sur-Sauldre, Velles, Venesmes, Verdigny, Verneuil-les-Bois, Vesdun, Vignoux-sous-les-Aix, Villegenon
De l'Indre	Bonneuil, Chasseneuil, Douadic, Faverolles, Feusines, Fontgombault, Fontguenand, La Chatre, Le Tranger, Liniez, Maillet, Poulaines, Pouligny-Notre-Dame, Pouligny-Saint-Pierre, Saint Aigny, Sainte Fauste, Urciers, Vatan, Villegongis
De la Nièvre	Pougues-les-Eaux
De l'Allier	Toulon-sur-Allier
De Loire	Ambierle, Combre, Commelle-Vernay, Coutouvre, La Gresle, La Pacaudière, Le Cergne, Le Coteau, Le Crozet, Montagny, Montrond-les-Bains, Notre-Dame-de-Boisset, Perreux, Poully les Nonains, Riorges, Saint Alban-les-Eaux, Saint Marcel d'Urfé, Saint Vincent de Boisset, Saint-Denis-de-Cabanne, Saint-Georges-de-Baroille, Saint-Haon-le-Châtel, Saint-Jean Saint-Maurice sur Loire, Saint-Romain-la-Motte, Villerest
De Saône-et-Loire	Bourbon Lancy, Chauffailles, Digoin, Digoin-Val-de-Loire, L'Hopital-le-Mercier, Marcigny, Melay, Paray-le-Monial

Les ateliers citoyens

Pourquoi des ateliers citoyens ?

Véritable innovation de cette concertation, l'atelier citoyen a été souhaité par RFF afin de placer les citoyens en capacité de réaction et de suggestion sur le projet en général mais aussi sur des questions plus spécifiques les concernant. Il s'agit ainsi de faire du citoyen un acteur du projet, de favoriser l'appropriation individuelle et collective des enjeux et des réponses techniques proposées par RFF, d'enrichir le projet à travers les questions et propositions des citoyens.

C'est pour cela que les ateliers citoyens ont été organisés parallèlement aux ateliers techniques : les ateliers se sont nourris mutuellement. Les ateliers citoyens sont ainsi voulus comme des lieux d'échanges privilégiés entre le maître d'ouvrage et les citoyens, permettant à ces derniers d'entrer de plain-pied dans le projet.

Qui participe ?

Les ateliers citoyens du projet POCL s'adressent aux **personnes volontaires et intéressées par le projet**, qui souhaitent s'exprimer à titre individuel et contribuer aux études en cours par leurs questions et leurs réflexions. Les participants ne sont pas des experts mais de "simples" citoyens qui participent à la réflexion sur le projet. L'inscription à ces ateliers est libre, à condition de participer à titre personnel.

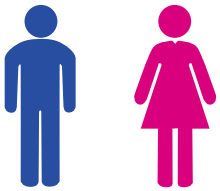
Dès l'ouverture des inscriptions en ligne, à la fin du mois d'octobre 2012, les ateliers citoyens ont été présentés à tous les abonnés à la lettre d'information du débat public (1 245 personnes se sont inscrites à la newsletter du débat public puis du site Internet du projet POCL), annoncés sur le site internet du projet et dans la presse régionale (d'octobre à décembre 2012, 36 articles de presse mentionnent les ateliers citoyens) .

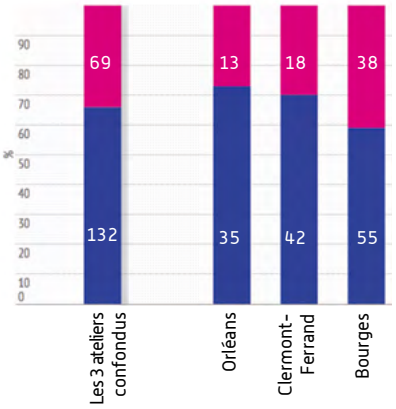
Afin de préserver le caractère participatif de l'exercice, la garante de la concertation avait convenu, de ne pas dépasser les 100 participants à chacun des ateliers. Si les inscriptions avaient été plus nombreuses, la garante de la concertation aurait constitué l'atelier de 100 personnes. Pour ce faire, les inscrits ont été invités à renseigner les critères suivants : genre, tranche d'âge, catégorie socio-professionnelle, origine géographique. Cette situation ne s'étant pas présentée, **toutes les demandes d'inscription ont été acceptées.**

La participation du grand public

Les renseignements transmis par les participants nous informent sur leur profil : les participants sont en majorité des hommes, ont plus de 60 ans, et sont cadres

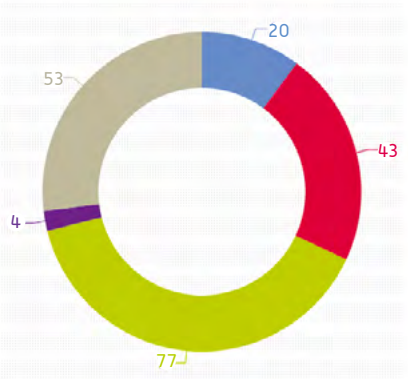
Les hommes représentent 66% des participants de l'ensemble des ateliers : ils sont 73% à Orléans, 70% à Clermont-Ferrand, 60% à Bourges.





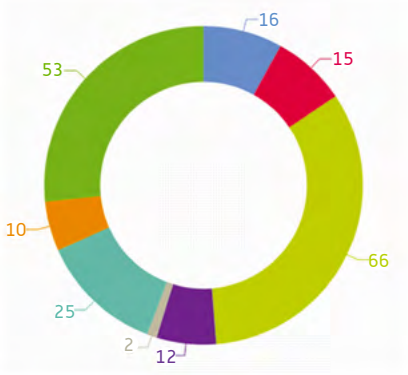
Répartition des participants par genre

Dans l'atelier citoyen d'Orléans, 54% des participants ont entre 60 et 74 ans. Ils sont 38% dans l'atelier citoyen de Clermont-Ferrand, et 32% à Bourges.



Répartition des participants par tranche d'âge

Dans l'atelier citoyen d'Orléans, 48% des participants ont le statut de cadre. Ils sont 35% à Clermont-Ferrand et 24 % à Bourges (mais cet atelier compte 34% de participants n'ayant pas renseigné l'indicateur).

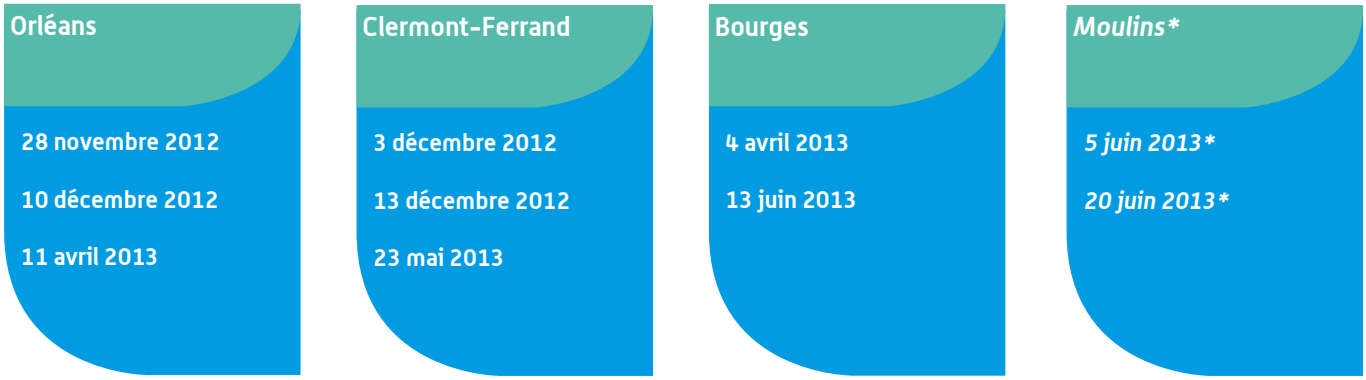


Répartition des participants par catégorie socio-professionnelle

Comment ça se passe?

Une configuration qui favorise la participation

Un atelier citoyen se déroule sur deux à trois réunions de 3 heures, organisées en soirée afin de permettre aux personnes qui travaillent d'y participer.



** atelier citoyen annulé faute d'inscriptions*

Au total, 201 personnes ont participé aux ateliers citoyens : 48 à Orléans, 60 à Clermont-Ferrand, 93 à Bourges.

Pour chaque atelier, la majorité des citoyens n'a participé qu'à une seule réunion :

- à Orléans, 5 participants sur 48 personnes ont participé aux 3 réunions;
- à Clermont-Ferrand, 7 des 60 participants étaient présents aux 3 réunions;
- à Bourges, 16 personnes sur 93 ont participé aux deux réunions.

Quatre étapes : questionner, s'informer, exprimer un avis, rester informé

1. Questionner

La première réunion a permis aux participants d'exprimer leurs questions ou incertitudes relatives au projet. Dans les trois villes, cette étape a donné lieu à la rédaction de fiches collectives, par table.

2. S'informer

A l'issue des premières réunions, les fiches collectives ont permis à RFF de prendre connaissance de l'ensemble des questions relatives au projet et de les classer par thèmes (desserte, infrastructures, environnement, socio-économie et financement, débat et concertation). Lors des secondes réunions, RFF a ainsi informé de façon plus ciblée sur les sujets qui intéressaient les participants, et approfondi avec eux chacun des thèmes. A Bourges, certaines questions qui pouvaient faire l'objet de réponses écrites ont été à l'origine d'une note de 23 pages, transmises aux participants en amont de la seconde réunion.

La participation du grand public

3. Exprimer un avis

Les participants ainsi informés, RFF leur a demandé d'exprimer un avis sur les scénarios présentés :
- A Orléans, il a été demandé à chacun des participants d'apprécier, pour chaque thème, si l'éclairage technique apporté par RFF leur permettait de se prononcer sur les scénarios. Si tel était le cas, le participant était invité à écrire son avis. Sinon il pouvait préciser le type de données ou d'études dont il avait besoin pour se prononcer de façon éclairée.
- A Clermont-Ferrand, les participants ont répondu par écrit à la question suivante : "Selon vous, quels éléments sont déterminants pour définir le scénario final ?". Ces éléments devant y être inscrits par ordre d'importance.

Les participants ont ensuite produit une fiche collective en groupe (par table) afin de répondre aux questions : "Quels sont les trois éléments qui différencient le plus les deux scénarios selon vous ?", "Quel(s) type(s) d'études pourrai(en)t vous permettre de mieux départager les deux scénarios ?"
- A Bourges, les échanges n'ont pas permis de disposer du temps nécessaire pour que les participants émettent un avis. Toutefois, sur chaque thème abordé dans l'atelier, les uns et les autres ont pu émettre des appréciations sur ce qui leur était présenté par RFF. Celles-ci figurent au compte-rendu de l'atelier.

4. Rester informé

Une des finalités des ateliers citoyens est de permettre à toutes les personnes intéressées et/ou concernées par le projet de s'exprimer, de contribuer aux études en cours et d'éclairer les autres instances de concertation par leur expertise d'usage. Il s'agit, pour RFF, de multiplier les sources de connaissances qui peuvent s'avérer bénéfiques au processus technique de l'étape en cours.
Ainsi, outre les documents « Bilan synthétique des réflexions » et sa synthèse de 2 pages, RFF a rendu compte aux participants des ateliers citoyens d'Orléans et Clermont-Ferrand de la manière dont leurs propositions d'études et d'adaptations avaient permis de nourrir les ateliers techniques. C'est ce qui a justifié la programmation d'une troisième réunion d'atelier citoyen, à Orléans et Clermont-Ferrand, respectivement les 11 avril et 23 mai 2013.

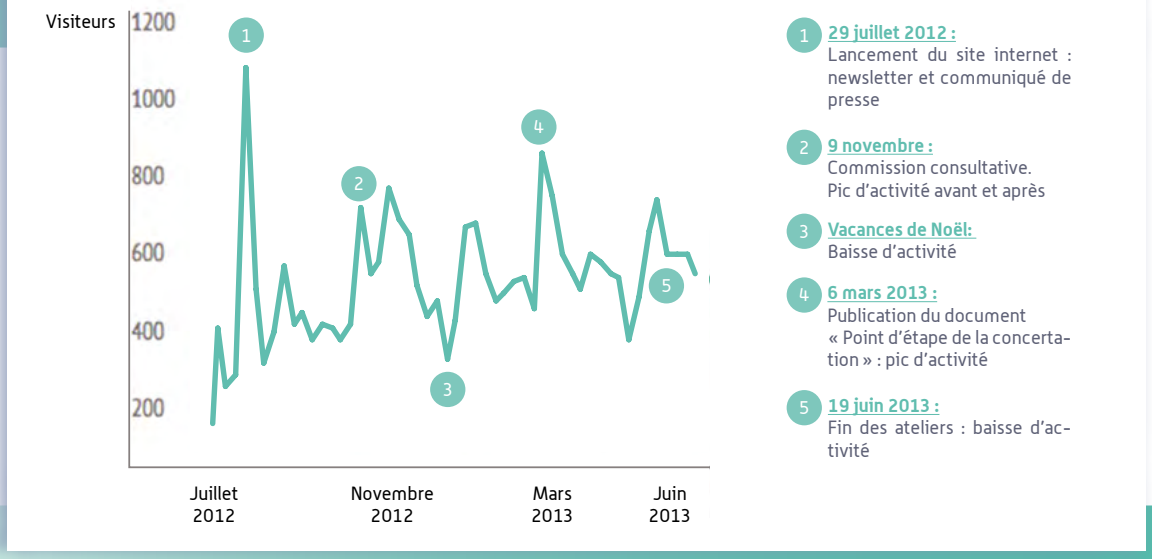
A l'issue des ateliers citoyens organisés à Orléans et Clermont-Ferrand, RFF a rédigé un « Bilan synthétique des réflexions ». Document de 30 pages assorti d'une note résumée de 2 pages, il a été transmis à l'ensemble des participants par mail et par le site Internet, après avoir été validé par la garante de la concertation.

Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon
GRAND PROJET FERROVIAIRE
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Ateliers citoyens d'Orléans et de Clermont-Ferrand
Novembre - décembre 2012, synthèse des réflexions
8 avril 2013
Le projet POCL
Comment ça se passe ?
Les ateliers citoyens, qu'est-ce que c'est ?
Quels thèmes ont été abordés ?

Le site Internet dédié au projet (www.rff-pocl.fr)

Le site Internet dédié au projet POCL a été mis en ligne le 29 juillet 2012.

De juillet 2012 à janvier 2015, le site a été consulté 34 600 fois. Les visiteurs ont passé en moyenne 5 minutes sur le site. 145 400 pages ont été consultées.



Fréquentation du site internet dédié au projet durant la phase d'ateliers de concertation

Le site comporte plusieurs rubriques :

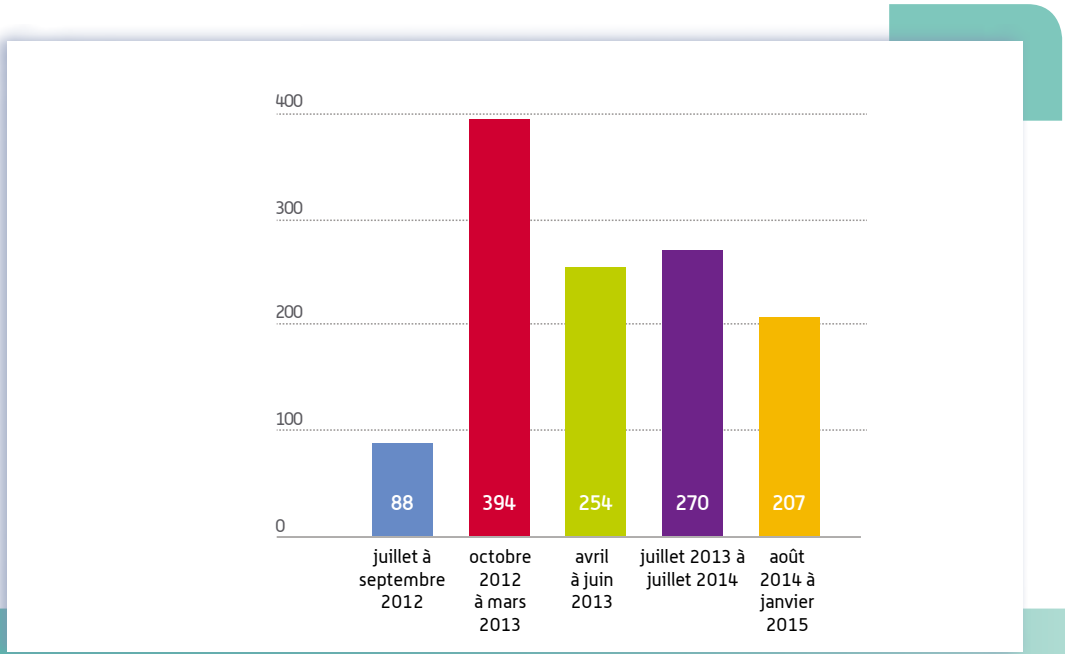
- **«Repères»** et **«Le projet»** : toutes les informations concernant les fonctionnalités du projet, les études, le calendrier.
- **«La concertation» :** le dispositif de concertation et le calendrier sont présentés, les internautes ont la possibilité de s'inscrire aux différentes instances, l'ensemble des productions de la concertation (comptes-rendus, diaporamas, éclairages techniques, notes de réponses aux questions, ...) est en ligne, la garante dispose de deux espaces réservés pour se présenter et présenter les contre-expertises.
- **«Les documents»** : tous les documents publiés dans le cadre du débat public (études et documents de synthèse de RFF, compte-rendu de la CPDP, bilan de la CNDP) et de la concertation (études, supports et comptes-rendus de réunions, documents de synthèse de RFF et de la garante).
- **«Questions et contributions»** : tous les avis et contributions transmis à la garante de la concertation, à la préfecture de la région Auvergne et à RFF sont en ligne, ainsi que les réponses aux principales questions posées sur la concertation et le projet.
- **«Les actualités» :** la garante dispose, en page d'accueil, d'une actualité qui lui est réservée.
- **«Le focus» :** en page d'accueil, les temps forts sont mis en avant : rendus des contre-expertises, recueil de données sur la carte collaborative des données naturalistes, ...

La participation du grand public

Tout au long de la concertation, les comptes-rendus, éclairages techniques, diaporamas, cartes présentés lors des ateliers de concertation par RFF et les participants à la concertation ont été mis en ligne sur le site Internet. Les participants aux ateliers, mais également toute personne qui le souhaite, peuvent ainsi consulter l'intégralité de la matière présentée et produite en concertation.

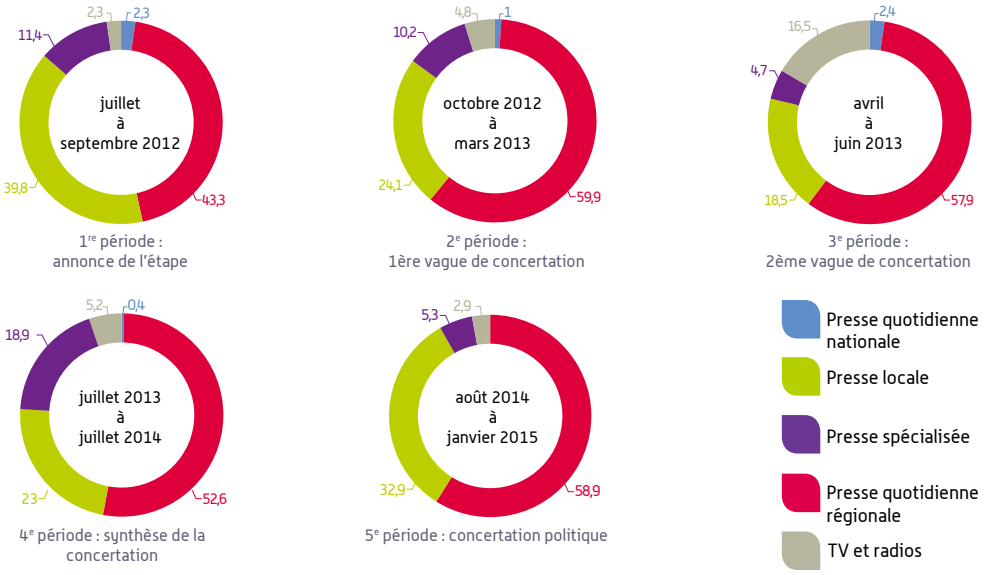
Les retombées médias

On peut distinguer cinq grandes périodes dans la concertation :
• De juillet à septembre 2012, l'annonce de l'étape d'études et de concertation : après la décision du conseil d'administration de RFF et la mise en ligne du site Internet dédié au projet, jusqu'au comité de pilotage lançant l'étape ;
• D'octobre 2012 à mars 2013, la première vague de concertation : chaque atelier technique a alors fait l'objet de deux réunions, qui ont permis d'entendre les participants sur leurs attentes et de partager la méthode ;
• D'avril à juin 2013, la deuxième vague de concertation : les ateliers techniques et citoyens se poursuivent ; l'ensemble des travaux à mener est discuté et engagé ;
• De juillet 2013 à juillet 2014, la préparation de la restitution : RFF finalise les études et fait la synthèse de la concertation.
• De août 2014 à janvier 2015 : RFF rend compte de la concertation technique et citoyenne et le préfet coordonnateur des études engage la concertation politique.
La période médiatique la plus intense a été celle de la première vague de réunions de concertation.



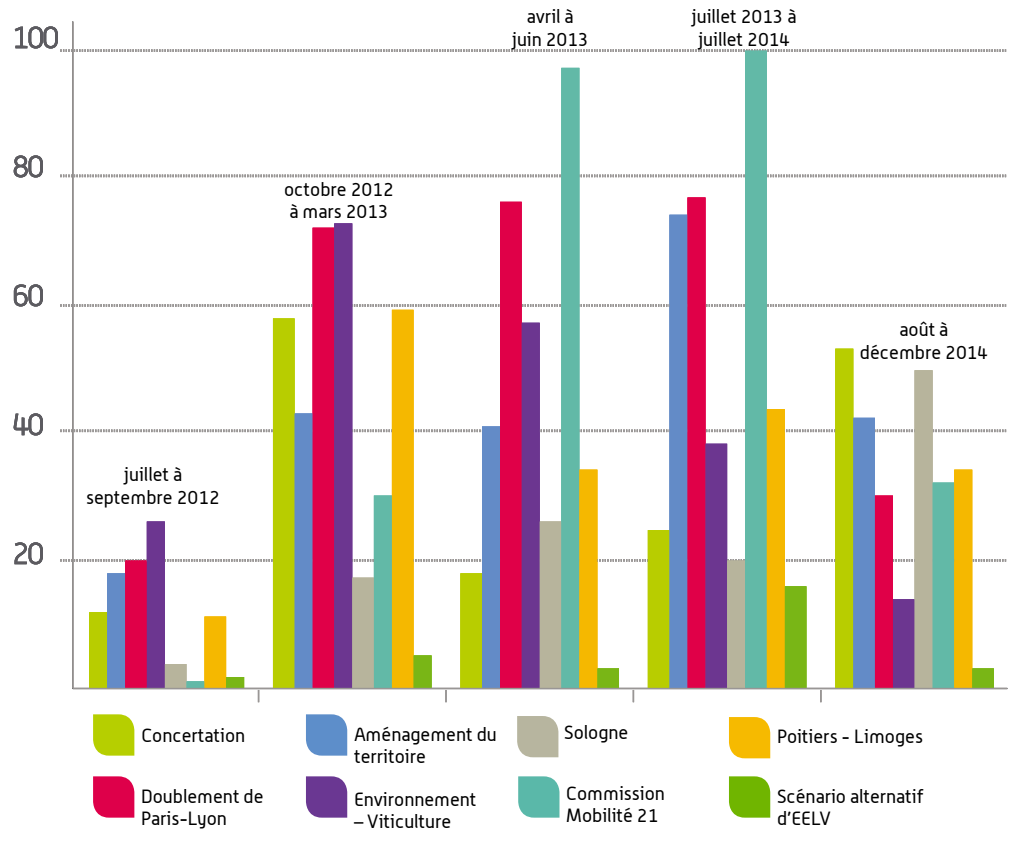
Nombre des retombées médias sur le projet POCL de juillet 2012 à janvier 2015

La couverture médiatique est demeurée essentiellement régionale (44 à 60% des retombées). Il s'agit surtout d'informations techniques liées à la concentration en cours, et de prises de positions des acteurs liés au contexte national de la Commission Mobilité 21.



Types de retombées médias par période

Si une grande partie des retombées médias traite des thèmes de la concertation (concertation, aménagement du territoire, doublement de Paris-Lyon, environnement, viticulture, Sologne), on notera également la part de plus en plus importante des articles relatifs au contexte national (Commission Mobilité 21, rapport de la Cour des Comptes, articulation avec le projet Poitiers-Limoges, scénario alternatif d'Europe Ecologie Les Verts).



Principales thématiques abordées dans la presse

La participation du grand public

On notera à ce titre **la campagne de communication de l'association TGV Grand Centre Auvergne** qui a noué un partenariat avec le groupe de presse Centre France*.

Chaque mardi, de janvier à juin 2013, dans le cadre d'une campagne de mobilisation pour le TGV engagée dans le contexte de la Commission Mobilité 21, les journaux du Groupe Centre France ont ainsi publié, pour le compte de TGV GCA, une page consacrée au projet POCL.

PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON

ENJEUX ■ La ligne à grande vitesse réduirait le temps de parcours entre Clermont et Lyon de 2 h 30 à 1 h 20

Plus vite pour renforcer les relations

Pour Lyon, 79 % des entreprises privilégieraient le train

« Rapprocher Clermont de Lyon tombe sous le sens économique »

Le trajet Clermont-Lyon en moins d'une heure et demie

Orléans, Auxerre, Tours, Blois, Vierzon, Bourges, Nevers, Châteauroux, Moulins, Montluçon, Vichy, Roanne, Limoges, Clermont-Fd, Lyon

LE BILLET

1 h 30 de bonheur

PARIS-ORLÉANS-CLERMONT-LYON

ÉCONOMIE ■ Le POCL serait un argument commercial convaincant pour le futur quartier d'affaires

La LGV, un wagon d'atouts pour Orléans

Une liaison directe avec les aéroports parisiens

Gain de temps pour Paris... et Lyon

« Orléans doit devenir la porte Sud de Paris ».

CHARLES-ÉRIC LEMAIGNEN, Président de l'AggO

LE BILLET

Convergence de vues

Cantal

* Le groupe Centre France réunit notamment les journaux régionaux suivants : La Montagne, Le Berry républicain, La République du Centre, L'Yonne Républicaine, L'Echo Républicain, Le Régional de Cosne, Le Journal de Gien, L'Eveil de la Haute-Loire.

12 contributions ont été transmises à RFF et à la garante de la concertation :

Un scénario alternatif aux projets POCL et Poitiers-Limoges :

Europe Ecologie Les Verts (EELV)
Rendue publique en mars 2013, l'alternative aux projets ferroviaires POCL et Poitiers-Limoges proposée par six groupes d'élus régionaux EELV consiste en la création d'une ligne nouvelle en Ile-de-France, d'une ligne nouvelle sur la section Roanne – Lozanne, et la modernisation du réseau existant.

Le périmètre du projet :

Jean Michel (particulier) : « Un TGV à Guéret », accompagnée d'un business plan TGV Limoges-Lyon
Hubert Guillemard, maire de Villebret : « avant d'avoir des projets grandioses, il serait plus utile que le réseau soit renforcé »

Les enjeux environnementaux :

Loiret Nature Environnement s'inquiète « pour l'avenir de la réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin et des conséquences potentiellement désastreuses d'un tracé Ouest envisagé pour la LGV POCL »
Coordination des associations du Beaujolais (« Le projet de LGV POCL et le Pays des Pierres Dorées »)
Bernard Ducateau, Très Grande Vigilance POCL (« Les conséquences du contournement de Bourges par le sud dans le scénario Ouest »)
Philippe Lasne (particulier) : « Le Pays Fort doit être considéré comme territoire insécable »
Sologne Nature Environnement : rappel du cahier d'acteur de Nature Centre, présenté en débat public
Groupement d'intérêt cynégétique du Cosson et Maison du Cerf contre le scénario Ouest
Groupement de développement forestier du Loir-et-Cher contre le scénario Ouest
Fédération Française d'Equitation contre le scénario Ouest
Association nationale des chasseurs de grand gibier contre le scénario Ouest

La traversée de la Sologne :

Collectif Sologne Debout « listant les arguments en la défaveur du tracé Ouest (Sologne) »
Remarques de Joël Mirloup (particulier) sur les modalités de mise en place de la contre-expertise POCL
Contributions de Pascal Havard, Frédérique Tymowska, Dominique Norguet, Bernard Divisia et Michel de Buzonnière (particuliers et représentants associatifs) aux questions posées aux experts indépendants lors de l'audition du 30 mai 2013
Contribution du Pays de Grande Sologne aux questionnements des experts auditionnés sur les enjeux de la traversée d'une zone Natura 2000.

La participation du grand public

Etude de faisabilité des conditions d'utilisation des voies existantes au droit d'Orléans :

Lors du débat public, les élus de l'Agglomération d'Orléans ont proposé, pour limiter les difficultés de traversée de la Loire, une adaptation du scénario Ouest par l'utilisation des infrastructures existantes dans la traversée d'Orléans. RFF avait alors indiqué que les contraintes induites par une telle variante la rendaient non viable. Le sujet a été interrogé à nouveau lors de la concertation technique engagée en 2012, et RFF a apporté un éclairage technique pour y répondre, en ligne sur le site Internet du projet.

Souhaitant étudier les conditions de faisabilité de sa proposition, l'Agglomération a lancé une étude complémentaire sur ce sujet en septembre 2013. Celle-ci a été confiée à la société ARCADIS, et comportait un volet sur les impacts acoustiques produit par la société LASA. RFF a été associé au pilotage de l'étude Arcadis. Les rapports finaux des études ont été transmis à RFF et la garante de la concertation le 30 juin 2014.

Lors de l'atelier de restitution du 8 juillet 2014, qui rendait compte de l'ensemble des travaux menés lors de la concertation, François LAGARDE, vice-président de l'Agglomération d'Orléans en charge des Transports a présenté ce que l'Agglomération retenait de ces études :

- sur le positionnement possible des raccordements (l'endroit à partir duquel et jusqu'auquel circuleraient les trains sur les infrastructures existantes) :
  - au nord, soit au nord de Chevilly (pk 106), soit au sud de Cercottes (pk 115). L'insertion idéale se situerait entre les pk 112 et 113 ce qui permettrait d'éviter le cisaillement des voies 1 et 2 par la voie 1bis ;
  - au sud, une seule possibilité aux alentours du pk 142 entre Saint-Cyr-en-Val et la Ferté-Saint-Aubin ;
- sur l'impact sur les temps de parcours : les temps de parcours des trains allant au-delà d'Orléans seraient accrus de 6'35 à 8'23 ;
- sur les aménagements nécessaires : un pont-rail et des appareils de voies au nord des Aubrais, au sud des Aubrais une nouvelle voie souterraine d'environ 800 mètres, des aménagements de signalisation et d'alimentation électrique, des voies d'évitement au niveau de Saint-Cyr-en-Val... pour un montant global de l'ordre de 300 millions d'euros ;
- sur l'impact acoustique : la différence entre les niveaux de bruit en situation actuelle et en situation avec projet est très faible, en raison des trafics fret qui engendrent les niveaux sonores les plus élevés et marquent donc l'impact sonore du trafic voyageur du projet POCL.

En conclusion, le représentant de l'Agglomération a souligné que cette hypothèse permettrait de réaliser une économie potentielle de 700 millions d'euros si on la compare à la construction d'environ 50 km de ligne nouvelle pour contourner Orléans.
RFF remercie l'Agglomération de l'avoir associé au comité de pilotage de cette étude qui a permis d'approfondir certains points notamment :

- le potentiel d'optimisation des raccordements pour réduire l'impact sur les temps de parcours,
- la solution de mise en compatibilité avec la ligne Orléans-Châteauneuf, grâce à la création d'un tunnel.w

Pour autant, l'étude met en lumière plus qu'elle ne résout plusieurs problèmes fondamentaux :

- l'exploitabilité de la solution proposée n'est pas établie,
- de nombreuses fonctionnalités sont remises en cause non seulement pour ce qui concerne les services grande vitesse avec l'augmentation des temps de parcours entre Paris et toutes les villes situées au-delà d'Orléans mais aussi pour les services régionaux et le fret.

L'étude de la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire et l'avis de RFF sont consultables sur le site internet du projet à la rubrique vos expressions et contributions / contributions transmises en 2014.

Les ateliers techniques constituent une composante essentielle du dispositif de concertation. Ils s'organisent autour de trois grandes thématiques, au cœur des approfondissements à conduire pour retenir le scénario final :

- **Dessertes : quelles fonctionnalités attendues ? quels services ? quels enjeux en termes d'infrastructure ?**
- **Environnement – Agriculture – Viticulture : quels risques d'impacts en région Centre ?**
- **Socio-économie : comment les deux piliers du projet « Aménager le territoire » et « Doubler Paris-Lyon » peuvent-ils assurer sa faisabilité financière ?**

Ce chapitre développe les informations principales concernant ces réunions en s'attachant à énumérer, de manière factuelle et sous forme de fiches, l'ensemble des points clés de chaque réunion.

L'atelier technique « Dessertes : quelles fonctionnalités ? quels services ? quels enjeux en termes d'infrastructure ? »

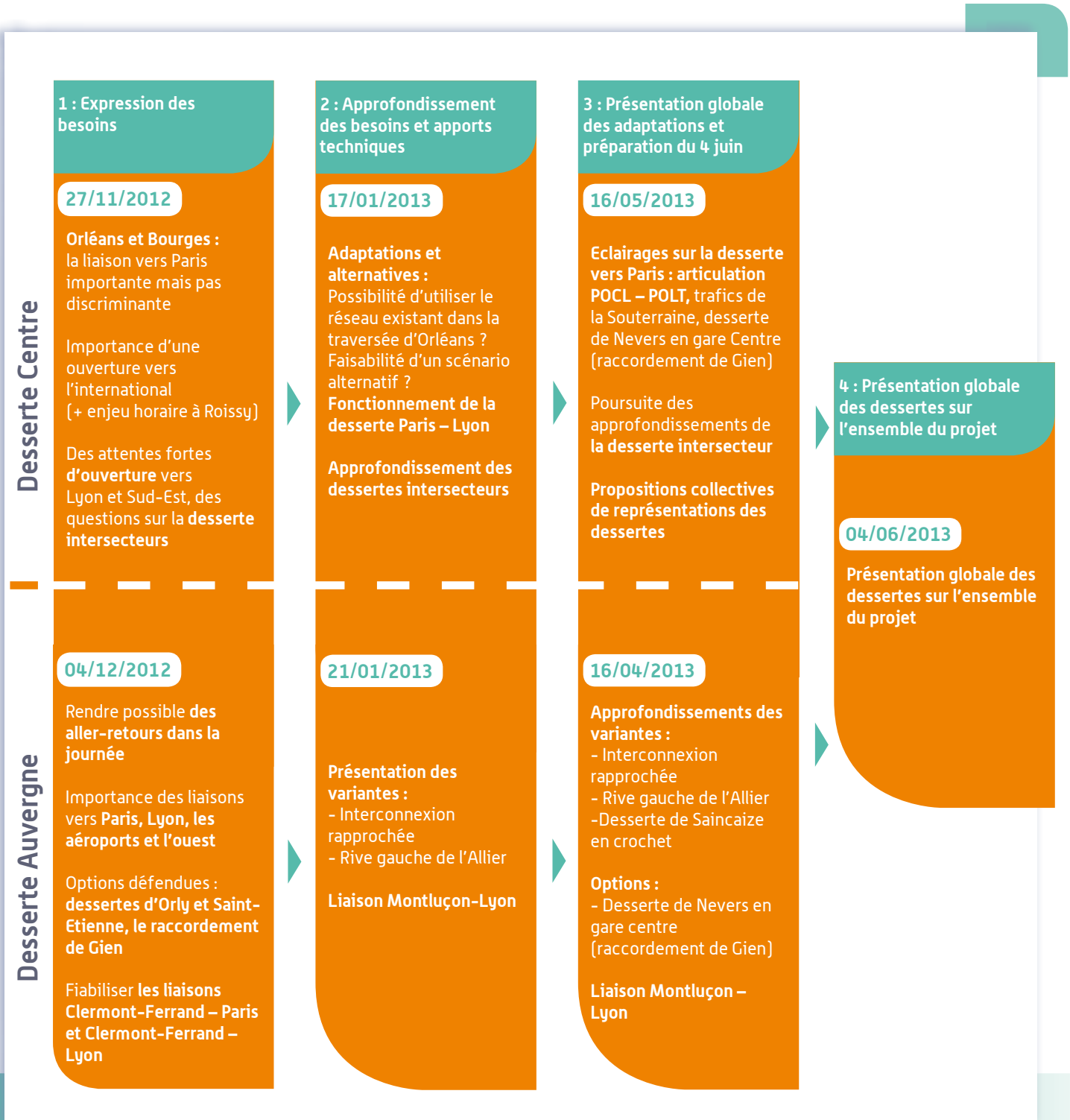
Dans sa décision du 7 juin 2012, motivée par les conclusions de la Commission nationale du débat public et de la Commission particulière du débat public, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France précisait les éléments à approfondir dans l'étape de concertation en cours. Parmi eux :

« la recherche et l'étude des adaptations possibles
• pour tenir compte des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région Centre,
• et pour répondre aux attentes exprimées concernant la fiabilité des liaisons avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand, et la qualité des dessertes envisageables pour Vichy, Montluçon et Moulins ».

C'est ainsi qu'ont été organisés des ateliers techniques sur les dessertes offertes par le projet, et les adaptations possibles : organisés séparément dans le secteur nord (le 27 novembre 2012 à Orléans, le

La participation des experts :
Dessertes – Fonctionnalités

17 janvier 2013 à Bourges le 15 mai 2013 à Vierzon) et dans le secteur sud du projet (le 4 décembre 2012 à Vichy, le 21 janvier 2013 à Moulins, le 16 avril 2013 à Clermont-Ferrand), ils ont fait l'objet d'une réunion de synthèse à Nevers le 4 juin 2013. Ces ateliers sont désignés ci-après sous le vocable «Desserte Centre» et «Desserte Auvergne». La Bourgogne, et la ville de Nevers, ont vu leurs enjeux traités dans l'un et l'autre des secteurs abordés.



Les étapes de l'atelier « Fonctionnalités Dessertes »

Atelier « DESSERTES » - région Centre - n°1

Date et lieu	27 novembre 2012, Orléans
Participants	30 participants : 13 représentants techniques de collectivités, 5 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 4 représentants d'associations, 8 représentants du monde socio-économique
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier	- Rappel des objectifs et de la gouvernance de l'étape - Objectifs et règles de l'atelier - Présentation par la garante de la concertation de son rôle - Travaux en groupe sur les dessertes - Réflexions sur les temps de parcours et dessertes - Restitution et esquisse d'un panorama des attentes des participants en termes de fonctionnalités et de desserte - Synthèse de la journée et programme des ateliers suivants
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	Le contexte national *(réponses en séance)* - Interrogation sur les effets de la réforme de la gouvernance ferroviaire sur le projet - Interrogation sur la possibilité d'utiliser le réseau existant pour répondre à l'objectif de desserte des villes du grand centre de la France, au regard du lancement des travaux de la Commission Mobilité 21 La méthode - Interrogation sur le crédit à accorder aux dessertes présentées par RFF *(réponse dans l'expertise indépendante sollicitée par la garante de la concertation)* - Constat que pour Blois et Orléans, la liaison vers Paris est importante mais pas discriminante entre les deux scénarios, et qu'un des objectifs de l'atelier sera de travailler à l'optimisation et à la fiabilisation des dessertes intersecteurs Les besoins de déplacements - Rappel de l'importance de la liaison Clermont-Ferrand – Lyon - Souhait d'une double arrivée des TGV à Orléans : en gare de Orléans Les Aubrais (peut-être plus systématiquement) et en gare d'Orléans centre Le fonctionnement de la desserte - Interrogation sur la possibilité de faire coexister deux types de dessertes : celle de Paris-Lyon d'un côté, celle des villes du grand centre de la France de l'autre *(réponse en séance)* - Pourquoi Orléans ne serait-elle pas desservie par les trains Paris - Lyon ? *(réponse avec éclairages techniques dans l'atelier suivant)* - Interrogation sur la desserte en Ile-de-France - Interrogation sur le nombre de gares nouvelles envisagées - Interrogation sur la gestion du doublet de lignes (POCL et Paris-Lyon existante) Les propositions d'adaptations - Envisager un autre schéma qui consisterait à concevoir deux types de desserte, pour des positionnements horaires des trains plus en rapport avec la demande notamment pour des motifs professionnels: •une des villes du centre de la France et en particulier d'Orléans vers Lyon et Sud-Est ; •une autre des villes du centre de la France vers Roissy et Lille.
Documents remis	- Mode d'emploi de la concertation - Données de base pour la concertation

Atelier « DESSERTES » – région Centre – n°2

Date et lieu	17 janvier 2013, Bourges
Participants	38 participants : 2 élus, 16 représentants techniques de collectivités, 8 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 6 représentants d'associations, 6 représentants du monde socio-économique
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier	- Rappel de son rôle par la garante de la concertation - Restitution des besoins en termes de desserte exprimés lors des réunions de concertation précédentes (atelier n°1 et ateliers citoyens) - Eclairages techniques en réponses aux questions posées : • Peut-on utiliser le réseau existant à Orléans (Pont de Vierzon) ? • Un scénario intermédiaire entre Ouest et Médian est-il faisable ? Peut-on arrêter les trains Paris-Lyon à Orléans ? • Comment fonctionne la desserte vers Roissy et Lille ? • Comment fonctionne la desserte vers Lyon et le Sud-Est ? Et vers l'Ouest et Atlantique ? • De nouveaux types de liaisons vers Roissy et Lyon permettraient-ils de faire évoluer la desserte ? - Travail en groupe et mise en commun : Comment les scénarios répondent-ils aux besoins de desserte notamment intersecteur ?
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**L'expression des besoins de déplacements** - Expression de la Région Centre sur l'« ouverture » vers l'international comme le « 1er des besoins » - Rappel que la relation vers Paris reste primordiale pour Bourges (besoin d'une liaison améliorée en temps de parcours et fréquence) et Orléans - Interrogation sur la desserte de Gien dans le scénario Médian *(réponse en séance et dans l'atelier suivant)* **L'utilisation du réseau existant dans la traversée d'Orléans** Demande d'une comparaison multicritères des différentes solutions de franchissement de la Loire, dans le scénario Ouest (passage à l'ouest ou à l'est, utilisation du réseau existant) et le scénario Médian *(réponse dans les études environnementales : présentation et échanges sur les sensibilités et le risque d'impact en atelier technique)* **Pourquoi les TGV Paris-Lyon ne s'arrêtent pas à Orléans ?** - Rappel que la desserte souhaitée est l'arrêt d'un Paris-Lyon le matin et le soir à Orléans et non d'arrêter tous les Paris-Lyon à Orléans **La méthodologie des études de trafics** *(réponses en séance)* Interrogations sur : - la prise en compte des trains Lyon-Rennes via Massy dans les missions Ouest – Sud-Est, - la prise en compte du trafic induit, - la zone géographique prise en compte dans les estimations de potentiels de déplacements (Potentiels entre Orléans et Lyon sous-estimés pour certains). **Les approfondissements des dessertes intersecteurs** *(réponses en séance)* - Interrogations sur l'amélioration apportée à la desserte intersecteur d'Orléans aux dépens de celle de Bourges - Interrogations sur les performances du réseau existant - Pourquoi une fragilité du 2ème train Nord – Clermont-Ferrand dans le scénario Ouest ? - Interrogations sur la gestion des circulations (intersecteurs / radiaux)

Atelier « DESSERTES » - région Centre - n°3

Date et lieu	15 mai 2013, Vierzon
Participants	30 participants : 2 élus, 11 représentants techniques de collectivités, 4 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 7 représentants d'associations, 6 représentants du monde socio-économique
Durée	6 heures 30 minutes
Objectifs de l'atelier	- Restitution des propos des ateliers citoyens et techniques sur le thème de l'atelier - Le raccordement de POCL à la ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) - Présentation globale des adaptations à l'étude : • la desserte de Nevers en gare centre (raccordement de Gien) • la desserte intersecteurs - Préparation de l'atelier suivant : définition des critères de présentation et de caractérisation des scénarios (travail en sous-groupes, restitution)
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	Restitution des propos des ateliers citoyens et techniques sur le thème de l'atelier - **Complément d'information :** si globalement, pour Orléans et Bourges, les deux scénarios proposent une réponse assez équivalente en termes de desserte, ceci est moins vrai pour Vierzon et Châteauroux - **Précision :** outre Orléans, l'ensemble du territoire est intéressé par une ouverture vers l'international - **Constat :** les scénarios apportent des réponses différentes en termes de dessertes intersecteurs - **Demande d'information sur les dessertes radiales** rendues possibles pour Orléans et Bourges, sur le fonctionnement de la liaison Paris-Lyon qui empêcherait de s'arrêter à Orléans ou Clermont-Ferrand *(réponse en séance)* - **Demande que la liaison vers Lyon et le Sud-Est soit retenue comme indicateur** dans la discrimination des scénarios *(réponse dans la grille multicritères)* Raccordement POCL – POLT *(réponses en séance)* - **Interrogation sur la longueur de l'itinéraire circulé sur le réseau existant et** sur le réseau de ligne nouvelle dans la liaison Paris-Châteauroux - **Interrogation sur la desserte résiduelle sur la ligne POLT,** entre Orléans et Vierzon, avec le projet - Demandes que RFF prenne **l'hypothèse de la non-réalisation du projet Poitiers-Limoges** Les adaptations à l'étude : la desserte de Nevers en gare centre (le raccordement de Gien) - Echanges sur la **desserte de Nevers** - **Avis favorables de la Région Bourgogne et du Pays Bourgogne Nivernaise** - **Interrogation sur ce qu'il adviendra de la desserte résiduelle** des villes du Val de Loire, si le raccordement au nord de Gien ne se faisait pas *(réponse en séance)* Les adaptations à l'étude : les dessertes intersecteurs - **Demande de précision sur ce que seront les dessertes en semaine et le week-end** *(réponse en séance)* - **Demande de comparaison de la liaison Limoges-Lyon** sans le projet / avec le scénario Ouest/ avec le scénario Médian (temps de parcours) *(réponse en séance)* - **Expression de l'intérêt de Blois pour le scénario Médian** au regard des variantes présentées - **Demande de précision sur les temps de parcours Tours – Lyon,** via Vierzon et Orléans, avec arrêts *(réponse en séance)* - **Interrogation sur la fiabilité économique des dessertes présentées** *(réponse en séance)*

Autres questions
- Interrogation sur **le coût du projet** *(réponse en séance)*
- Demande que soient abordées **les liaisons intra-territoriales** *(réponse en séance)*
- **Proposition :** le scénario Ouest + la réhabilitation de la ligne Orléans – Gien permettant une liaison Paris – Orléans – Gien – Nevers centre - Clermont-Ferrand + faire de Bourges le carrefour des liaisons est-ouest
- Interrogation sur **le maintien de l'option d'Orly** *(réponse en séance)*

Expression des demandes, pour la présentation des scénarios *(réponse dans la grille multicritères)*
- **l'ensemble des correspondances possibles dans des temps acceptables.** Notamment vers Lyon Saint-Exupéry
- **des temps de parcours avec politique d'arrêt**
- **des précisions sur le temps de parcours sur ligne nouvelle et sur réseau existant.**

Documents remis

- Les schémas de desserte détaillés des scénarios Ouest et Médian, dans leurs variantes intersecteurs

Atelier « DESSERTES » - région Auvergne - n°1

Date et lieu	4 décembre 2012, Vichy
Participants	39 participants : 20 représentants techniques de collectivités, 3 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 9 représentants d'associations, 7 représentants du monde socio-économique
Durée	3 heures 30 minutes
Objectifs de l'atelier -	- Rappel des objectifs et de la gouvernance de l'étape - Travaux en groupe sur les dessertes - Réflexions sur les temps de parcours et dessertes - Restitution et esquisse d'un panorama des attentes des participants en termes de fonctionnalités et de desserte
Sujets abordés par les participants	Expression des attentes, en termes de déplacements : travaux menés au sein de 8 sous-groupes, restitués sous forme papier, lus en fin de séance
Documents remis	- Mode d'emploi de la concertation - Données de base pour la concertation

Atelier « DESSERTES » - région Auvergne - n°2

Date et lieu	21 janvier 2013, Moulins
Participants	33 participants : 18 représentants techniques de collectivités, 4 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 8 représentants d'associations, 3 représentants du monde économique
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier (et réponses apportées dans la concertation)	- Intervention de la garante de la concertation - Restitution des besoins en termes de desserte exprimés lors de réunions de concertation précédentes (atelier n°1 et ateliers citoyens) - Eclairages techniques en réponses aux questions posées : rappel des principaux enjeux de déplacement et des hypothèses de dessertes, examen des adaptations possibles et de leurs effets sur les dessertes et les trafics - Autres questions des participants pour la suite de la concertation
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	Restitution des besoins exprimés en termes de desserte Accord des participants Présentation des potentiels de déplacements par ville - Demande de faire figurer les flux vers Roanne, Orléans et Paris *(réponse dans les restitutions postérieures à la réunion)*

- Demande de faire figurer les flux depuis Saint-Etienne *(réponse en séance)*
- Demandes de précisions sur la méthode : les outils et hypothèses retenus, la représentativité statistique des chiffres (le rapport entre la journée et l'année), l'aire de chalandise des villes *(réponse en séance)*

Demandes sur les études de trafics

- Prise en compte de Châteauroux, voire Limoges et Bordeaux *(réponse en séance + dans la contre-expertise indépendante sollicitée par la garante de la concertation)*
- Proposer des dessertes en tenant compte d'un conventionnement possible *(réponse en séance)*

Adaptations étudiées

- Pourquoi 10 min de différence de temps de parcours vers Paris entre les scénarios Ouest et Médian ? *(réponse en séance)*
- Demandes d'informations complémentaires sur les trafics et la socio-économie des adaptations étudiées *(réponse dans les séances postérieures à la réunion)*
- Interconnexion rapprochée *(réponses en séance)*
  - Pourquoi une différence d'estimation entre le montant estimé des raccordements Paris – Clermont-Ferrand et Clermont-Ferrand – Lyon ?
  - Quelle incidence sur la desserte de Moulins ?
  - A partir de combien de trains/jour un raccordement est-il rentable ?
- Rive gauche de l'Allier
  - Expression sur le fait qu'elle constitue une opportunité d'amorcer le projet Transline
  - Rejet de la Région Bourgogne
  - Désapprobation de la Ville de Nevers, du Pays Nivernais, de la Ville de Moulins
  - Interrogations sur une adaptation sans gare nouvelle *(réponse en séance)*
  - Interrogations sur la desserte de Moulins *(réponse en séance)*
  - Contestation du fait que la gare nouvelle soit neutre sur les trafics de Clermont-Ferrand
  - Proposition de rapprocher la gare nouvelle de Moulins
- Liaison Montluçon – Lyon
  - Interrogation sur le fait que les travaux prévus à partir de 2013 sur la ligne Montluçon – Saint-Germain-des-Fossés constituent un support pour une liaison Montluçon-Lyon avec correspondance éventuellement *(réponse en séance)*
  - Interrogation sur l'anticipation possible des travaux sur la ligne Montluçon – Bourges *(réponse en séance)*
  - Demande d'approfondissement de l'analyse et de la comparaison *(réponse dans les séances postérieures à la réunion)*

- Autres adaptations / options

- Interrogation sur la possibilité de desservir Moulins en crochet *(réponse dans les séances postérieures à la réunion)*
- Interrogation sur le maintien de l'option de Saint-Etienne *(réponse en séance)*
- Demandes d'adaptations complémentaires : desserte de Saincaize en crochet et variante avec gare nouvelle au sud de Moulins *(réponse dans les séances postérieures à la réunion)*

- La liaison Clermont-Ferrand – Lyon *(réponses dans le groupe de travail spécifique mis en place le 27 juin 2013)*

- Nécessité d'une réflexion commune entre les autorités organisatrices régionales, la SNCF et RFF (constitution d'un groupe d'échanges)
- Interrogations sur le taux de remplissage
- Interrogations sur la suppression de la liaison TER existante
- Interrogations sur le report modal à l'horizon de réalisation du projet
- Proposition de prolonger la liaison vers Marseille ou Grenoble

- Autres questions :

- Interrogation sur la prise en compte de la mixité avec le fret et de la possibilité d'utiliser des rames sécables *(réponse en séance)*

Atelier « DESSERTES » – région Auvergne – n°3

Date et lieu

16 avril 2013, Clermont-Ferrand

Participants

18 participants :
- 12 représentants techniques de collectivités,
- 1 représentants des services et organismes techniques de l'Etat,
- 3 représentants d'associations,
- 2 représentants du monde socio-économique

Durée

6 heures 30 minutes

Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)

Rive gauche de l'Allier *(réponses aux questions en séance)*
- Interrogation sur la possibilité de maintenir une desserte en gare existante de Moulins
- Interrogation sur les effets sur les fréquences des dessertes intersecteurs
- Avis sur le fait que cette adaptation n'est pas acceptable d'un point de vue environnemental
- Rappel que la Ville et l'Agglomération de Nevers ne souscrivent pas à cette adaptation
- Avis selon lequel une gare nouvelle Porte d'Auvergne permettrait de maîtriser les correspondances plus facilement qu'à Lyon

Desserte de Moulins en crochet *(réponses aux questions en séance)*
- Interrogation sur les effets sur la liaison Paris-Lyon
- Interrogation sur la pertinence d'arrêts successifs en gare de Nevers, Moulins et Roanne
- Avis selon lequel cette adaptation n'a pas d'intérêt pour Clermont-Ferrand qui devra prendre les intersecteurs à Moulins

Trafics et socio-économie des adaptations *(réponses aux questions en séance)*
- Avis sur le fait qu'il ne faut pas fragiliser la socio-économie du projet en ajoutant des fonctionnalités
- Avis selon lequel l'Interconnexion rapprochée améliorerait la desserte de l'Auvergne sans dégrader celle des autres villes
- Plusieurs interrogations sur le fonctionnement de la desserte intersecteurs

Desserte de Nevers en gare centre (*réponses aux questions en séance)*
- Interrogation sur le fait que cette adaptation pourrait constituer un phasage de POCL
- Interrogation sur l'impact de temps de parcours des arrêts intermédiaires entre Paris et Nevers
- Avis sur le fait que cette adaptation se rapproche du scénario d'Europe Ecologie Les Verts

Desserte de Saincaize en crochet
- Demande d'approfondissement de la Région Bourgogne qui a souhaité que cette adaptation soit étudiée pour permettre des correspondances TER
- Avis neutre de l'agglomération de Nevers, qui souligne l'avantage en termes d'emprises foncières
- Interrogation sur les contraintes d'exploitation *(réponse en séance)*

Autres expressions
- Demande que soit étudiée la combinaison desserte en crochet de Saincaize + interconnexion rapprochée, sans le raccordement au nord de Moulins *(réponse lors de l'atelier du 4 juin 2013)*
- Avis sur le fait que les raccordements peuvent être utiles à l'exploitation de la ligne
- Demande que soit étudiée la réhabilitation de la ligne Orléans-Gien pour desservir Nevers, afin d'éviter le triangle de Pithiviers *(réponse en séance)*

Liaison Montluçon – Lyon
- Proposition de scénario alternatif : desserte de Saint-Germain-des-Fossés en crochet, poursuite de la LGV vers l'ouest jusqu'à Montluçon. A l'est de Montluçon, bifurcation avec une branche vers le nord pour une desserte de Bourges en crochet, et une branche vers Guéret et Limoges
- Information sur l'amélioration du trajet routier Montluçon – Vichy grâce aux travaux en cours sur l'A79
- Interrogation sur la possibilité de réduire le temps de parcours en créant un shunt à Gannat *(réponse en séance)*

Atelier « DESSERTES » - Réunion de synthèse

Date et lieu	4 juin 2013, Nevers
Participants	48 participants : 27 représentants techniques de collectivités, 3 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 10 représentants d'associations, 8 représentants du monde socio-économique
Durée	6 heures 30 minutes
Objectifs de l'atelier	- Rappel des potentiels de déplacement - Tour d'horizon des schémas de desserte présentés en 2011 - Mise en commun des travaux des deux ateliers : • les adaptations en Auvergne • les approfondissements des dessertes intersecteurs - Premières pistes de présentation des schémas de desserte
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**Proposition de scénario alternatif** - **Proposition :** réhabiliter la ligne Orléans – Gien, passer à proximité d'Orléans desservi en crochet, passer à proximité de Bourges qui deviendrait la gare centre de la France, et desservir la gare de Saint-Germain-des-Fossés - **Regret de l'absence de barreau Orléans – Courtalain** - **Rappel de la nécessité de régler en amont les circulations dans le nœud ferroviaire lyonnais** **Avis sur les adaptations des scénarios** - **Interrogation sur le coût du raccordement de Moulins** *(réponse en séance)* - Précision sur les attendus qui sous-tendaient la demande d'une étude de la **variante Rive Gauche de l'Allier** - Expression d'un risque que l'adaptation **« interconnexion rapprochée »** entraîne la suppression du barreau nord de Moulins *(réponse en séance)* - Expression favorable à **une gare nouvelle au plus près de Clermont-Ferrand** - Expression favorable au **raccordement de Gien** - Avis que la concertation n'a pas apporté de bénéfice **à Montluçon** *(réponse en séance)* - Interrogation sur **les concurrences entre gares nouvelles** *(réponse en séance)* **Les options du projet** Avis favorable à la **desserte d'Orly en option** **Méthodologie des études** - **Avis hostile au principe de gare nouvelle,** sauf nécessité auquel cas elle doit s'envisager en interconnexion avec le réseau existant - **Contestation du potentiel de déplacements** (notamment Châteauroux – Lyon) *(réponse en séance + réponse dans la contre-expertise sur les hypothèses de trafics sollicitée par la garante de la concertation)* - **Demande d'intégration des trafics du Limousin** *(réponse en séance)* - **Contestation des 8 AR Paris-Châteauroux offerts par POCL** *(réponse en séance)* - **Demande que soit étudiée la combinatoire desserte de Saincaize en crochet + interconnexion rapprochée** *(réponse de principe en séance et intégration dans les études de l'étape)* **Demandes exprimées dans la présentation des scénarios** - **Des temps de parcours avec arrêts** *(réponse en séance)* - **Des bilans socio-économiques globaux et non par barreaux** *(réponse en séance)*
Documents remis	Les schémas de desserte détaillés

L'atelier technique « Environnement – Agriculture – Viticulture : quels risques d'impacts en région Centre ? »

Dans sa décision du 7 juin 2012, motivée par les conclusions de la Commission nationale du débat public et de la Commission particulière du débat public, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France précisait les éléments à approfondir dans l'étape de concertation en cours. Parmi eux :

> *«l'évaluation du risque environnemental et les conséquences en termes de coûts, en développant la comparaison des options de passage en Sologne d'une part, ou à proximité du Sancerrois d'autre part.»*

C'est ainsi qu'ont été organisés des ateliers techniques sur le thème « Environnement – Agriculture – Viticulture». Les travaux de l'atelier avaient ainsi pour objectifs de :
- **mieux connaître les enjeux environnementaux :** les acteurs du territoire ont été invités à partager leurs données pour enrichir les études (réunions de l'atelier les 19 novembre 2012, 22 janvier 2013, 20 mars 2013)
- **mieux apprécier les sensibilités environnementales** qui caractérisent le territoire (réunions des 17 mai et 18 juin 2013)
- **mieux apprécier les risques d'impacts environnementaux** du projet POCL dans le territoire (méthode présentée lors de l'atelier du 18 juin 2013).

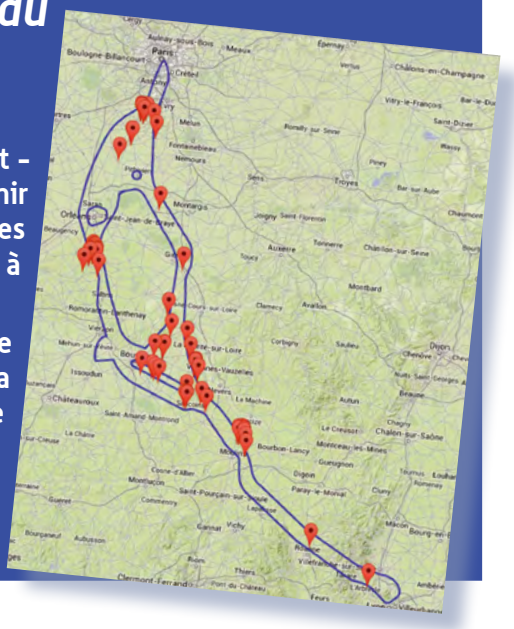
Le recueil des données du territoire auprès des acteurs

RFF a enrichi les données sur le territoire par la consultation des structures et acteurs de la zone d'études. Les échanges se sont faits lors des ateliers techniques de concertation, ou par contact direct entre les bureaux d'études et les structures identifiées : 36 structures au titre des données environnementales, dont 29 structures au titre des données naturalistes (l'ensemble des structures contactées et des données transmises figurent en annexe des rapports d'études).

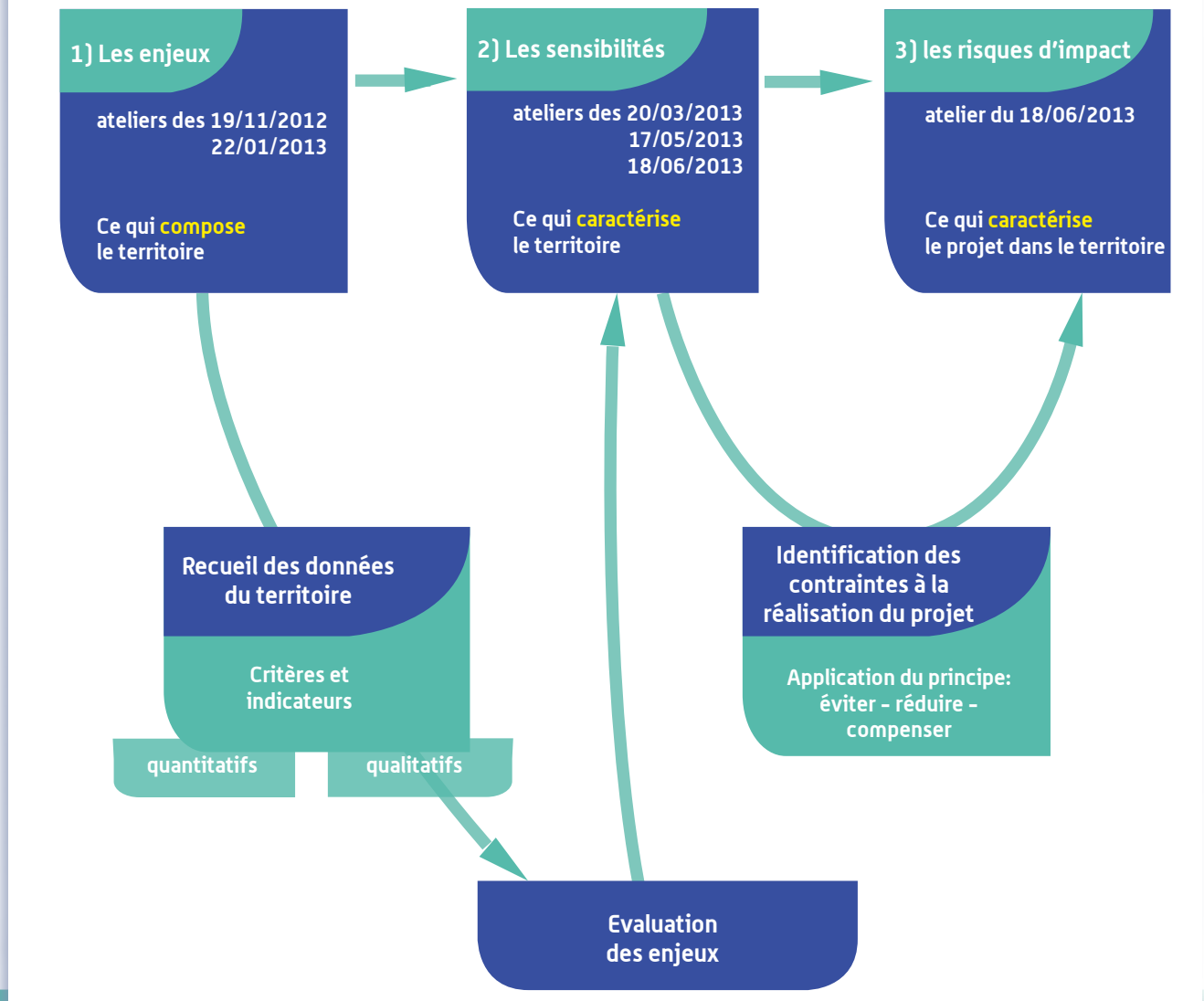
Le recueil des données naturalistes du territoire auprès du grand public

La première réunion de l'atelier technique «Environnement – agriculture – viticulture en région Centre» a conduit à retenir le principe d'une cartographie collaborative des données naturalistes. Cet outil innovant et ouvert à tous a été mis à disposition du public, à travers le site Internet du projet.

Au total, 80 données ont été renseignées : nom de l'espèce ou de l'habitat, nombre d'individus concernés, état de la station, ... Elles ont ainsi permis de vérifier la complétude des études environnementales.



La participation des experts
Environnement - Agriculture -Viticulture



Les étapes de l'évaluation environnementale

Atelier « ENVIRONNEMENT – AGRICULTURE – VITICULTURE » n°1

Date et lieu	19 novembre 2012, Bourges
Participants	36 participants : 2 élus, 10 représentants techniques de collectivités, 4 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 10 représentants d'associations, 10 représentants du monde socio-économique.
Durée	3 heures
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**L'opportunité du projet POCL** A la lecture de la décision du conseil d'administration de RFF, plusieurs participants signalent que la formulation laisse penser que les objectifs du projet restent à confirmer. *(L'objectif de cette étape est de poursuivre les études sur un projet dont l'opportunité a été confirmée en 2012 à l'issue du débat public.)* **Les scénarios du projet POCL** - Demande que soit étudié un scénario intermédiaire entre Ouest et Médian. *(Les éléments de réponse ont été présentés par RFF lors du second atelier Environnement.)* - Interrogation sur la possibilité d'utiliser le réseau existant pour répondre à l'objectif de desserte des villes du grand centre de la France. *(Les éléments de réponse ont été présentés par RFF en atelier Desserte Centre.)* - Inquiétude sur une éventuelle remise en cause de la réalisation des raccordements. *(Le projet ne répondrait plus alors à son double enjeu, qui garantit son équilibre et sa pertinence : doubler la LGV Paris-Lyon et desservir les villes du grand centre.)* **Méthodologie des études environnementales** - Prise en compte de l'activité économique (notamment agriculture et viticulture), de la valeur du foncier, de la valeur agronomique des sols, de la surface agricole consommée, de la géologie et du paysage, des données liées à la pisciculture, la sylviculture et la chasse, de la biodiversité ordinaire, du risque d'enclavement des communes au sud du polygone de tirs (Bourges),... *(Ces demandes ont été prises en compte dans l'élaboration de la grille de critères et d'indicateurs, et dans l'évaluation du risque d'impact sur l'environnement pour chaque option de passage.)* - Envisager des possibilités d'adaptation de la méthode de hiérarchisation des enjeux environnementaux. *(La hiérarchisation a été mise au point en concertation lors des ateliers Environnement n°3 et 4.)* - Des précisions sont demandées sur les échelles auxquelles seront réalisées les études lors de cette étape. *(Les éléments de réponse ont été présentés par RFF lors du second atelier Environnement.)* **Réduction et compensation de l'impact environnemental** - Interrogation sur comment sont pris en compte les impacts du chantier. *(Renvoi aux phases ultérieures d'études et de concertation.)* - Interrogations sur la gestion des délaissés dans le cas d'un jumelage avec l'A71. *(Des éléments de réponse ont été apportés lors de l'audition d'experts indépendants organisée par la garante de la concertation.)* - Inquiétudes sur le risque d'impact sur les nappes phréatiques et sur les circulations de la faune. *(Des éléments de réponse ont été apportés lors l'élaboration de la grille de critères et d'indicateurs.)* - Expression d'inquiétudes sur la consommation de foncier productif pour la mise en place des compensations écologiques et de souhaits que la compensation écologique ne soit pas que quantitative. *(Des éléments de réponse ont été apportés lors des différents ateliers environnement, notamment en développant le principe Eviter – Réduire - Compenser.)* - Demande d'une évaluation économique des pertes de biodiversité et des services rendus par la nature. *(réponse en séance)*

Document remis

- Mode d'emploi de la concertation
- Données de base pour la concertation

Atelier « ENVIRONNEMENT – AGRICULTURE – VITICULTURE » n°2

Date et lieu	22 janvier 2013, Cosne-Cours-sur-Loire
Participants	35 participants : 15 représentants techniques de collectivités, 7 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 4 représentants d'associations, 9 représentants du monde socio-économique.
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier	- Réponses aux questions posées lors du précédent atelier : • un scénario intermédiaire entre Ouest et Médian est-il possible ? • information sur la progressivité des études de conception d'un projet ferroviaire • quelles sont les possibilités de jumelage entre l'A71 et POCL dans le scénario Ouest ? - Le point sur l'avancement des études sur le milieu humain et le milieu naturel - Elaboration collective d'une grille de critères et d'indicateurs pour l'évaluation environnementale des scénarios
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	Des questions sont posées et des erreurs identifiées sur la carte d'occupation du sol *Des réponses et compléments ont été apportés, en séance ou lors de l'atelier suivant (corrections de la cartographie).* La possibilité d'un rapprochement de la LGV avec l'A71 (« jumelage ») en Sologne - Demande que l'option de passage soit réduite au corridor de l'autoroute - Débats sur les coupures qu'entraîne ou n'entraîne pas un passage en Sologne -Demande de retours d'expérience sur d'autres projets ferroviaires jumelés avec des autoroutes - Demande que les hypothèses de RFF soient reprises avec un rayon de courbure inférieur *(Des éléments de réponse à l'ensemble de ces questions ont été apportés lors de l'audition d'experts indépendants organisée par la garante de la concertation.)* Méthodologie des études environnementales - Demande de précisions sur la prise en compte du relief dans l'estimation du coût du projet *(Une réponse sur la méthodologie mise en œuvre pour calculer les coûts des différentes options de passage a été apportée en séance.)* - Enjeux environnementaux en présence : demande que soient prises en compte les zones horticoles et maraîchères, et la valeur économique du vignoble *(Ces critères ont été pris en compte dans l'élaboration de la grille de critères et d'indicateurs.)* - Risque d'impact : demande que soit prise en compte la valeur économique de l'occupation des sols *(Ce critère a été pris en compte dans l'élaboration de la grille de critères et d'indicateurs.)* Le projet - Interrogations sur la prise en compte des raccordements dans l'estimation financière et dans l'analyse du risque d'impact de l'un et l'autre des scénarios *(Une réponse sur la méthodologie mise en œuvre pour calculer les coûts et pour évaluer le risque d'impact des différentes options de passage a été apportée en séance.)*

Atelier « ENVIRONNEMENT – AGRICULTURE – VITICULTURE » n°3

Date et lieu	20 mars 2013, Orléans
Participants	22 participants : 7 représentants techniques de collectivités, 5 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 5 représentants d'associations, 5 représentants du monde socio-économique.
Durée	3 heures
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**La grille de critères et indicateurs** Justification des choix opérés par RFF parmi les critères et indicateurs proposés, échanges avec le groupe, validation et ajustements des critères et indicateurs retenus - La Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles (FRSEA) acte que **l'indicateur sur la vulnérabilité des filières économiques** sera pris en compte à un stade ultérieur des études - Demande que **l'indicateur retenu pour caractériser l'activité de chasse** ne soit pas le nombre de permis de chasse par commune, qui n'est pas révélateur du dynamisme des territoires de chasse. *(L'indicateur retenu est finalement le nombre de sangliers et chevreuils abattus, révélateur de l'intensité de l'activité cynégétique sur les territoires concernés.)* - Demande **d'indicateurs complémentaires** : l'offre touristique des villages vacances, le patrimoine non classé, le développement touristique et économique lié à l'oenotourisme, les ensembles forestiers d'un seul tenant, la nature ordinaire, la gestion écologique de terrains par des particuliers ou des structures privées, l'ancienneté de l'état boisé, les ouvertures de carrières nécessaires pour la fourniture de matériaux de construction *(Réponses apportées à ces demandes : par intégration de nouveaux critères et indicateurs dans la grille, par ajustement de la grille proposée, ou par rejet argumenté de l'indicateur demandé.)* - Demande que soit recherché un indicateur permettant d'apprécier **la sensibilité géologique** *(Aucun indicateur pertinent n'a été identifié.)* - Interrogations sur la prise en compte des **trames vertes et bleues**, qui ne sont pas identifiées dans les schémas régionaux de cohérence écologiques (SRCE) *(réponse en séance)* **Méthodologie des études environnementales** - Demande que soit pris en compte le risque d'impact du projet sur **l'activité économique de Center Parcs**, situé à l'extérieur de l'option de passage Ouest *(réponse en séance)* - Interrogation sur l'absence de l'Eure-et-Loir dans les études en cours - Interrogation sur la prise en compte des **notions de sensibilités et contraintes** pour le milieu humain *(réponse en séance)* - Interrogation sur **la pondération des données et enjeux identifiés** *(réponse en séance)* **Le projet** - Interrogation sur **l'emprise d'une LGV** *(réponse en séance)*
Document remis	- La grille de critères et d'indicateurs, commentée par les bureaux d'études

Atelier « ENVIRONNEMENT – AGRICULTURE – VITICULTURE » n°4

Date et lieu	17 mai 2013, Lamotte-Beuvron
Participants	35 participants : 4 élus, 8 représentants techniques de collectivités, 7 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 6 représentants d'associations, 10 représentants du monde socio-économique.
Durée	6 heures 30 minutes
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**Les indicateurs retenus** - Demande de ne pas prendre en compte **les zones d'urbanisation future** dans l'évaluation des sensibilités environnementales *(Cette demande a été prise en compte dans la hiérarchisation des sensibilités.)* - Proposition de prise en compte **des périmètres globaux d'AOC Chavignol** *(Cette demande a été prise en compte dans la hiérarchisation des sensibilités.)* - Expression de regrets sur l'absence de prise en compte **d'autres indicateurs d'activités touristiques et de loisirs**, tels que les circuits touristiques, la densité des chemins de randonnée, l'équitation, l'accueil à la ferme, les forêts ouvertes au public *(Beaucoup de ces indicateurs ont été pris en compte, des explications méthodologiques sont apportées en séance.)* - Demande que soit pris en compte **le paysage**, à travers un indicateur topographie *(réponse en séance)* - Demande de prise en compte des niveaux de protection de régional à européen pour hiérarchiser **les espèces et les habitats** *(réponse en séance)* - Demande de prise en compte des **sites militaires** *(réponse en séance)* - Etonnement lié aux niveaux de précision quasiment à **la parcelle des données écologiques**, alors qu'à ce stade des études la prise en compte du potentiel devrait suffire et que toutes les zones ne sont pas connues et inventoriées de façon homogène *(réponse en séance)* **Les sensibilités environnementales** - Demande que soient qualifiés les degrés de l'échelle **d'évaluation des sensibilités** environnementales de « faible » à « majeur » *(réponse en séance)* - Interrogations sur le maintien de l'indicateur « **prix du foncier** » *(L'indicateur a été conservé mais son niveau de sensibilité a été abaissé.)* - Interrogation sur le fait que les **zones d'activités** sont considérées comme un enjeu majeur *(réponse en séance)* - Demande de valoriser les sensibilités liées aux indicateurs relevant de l'agrotourisme, de **l'économie agricole, des AOC viticoles, de la chasse** *(réponse en séance)* - Confirmation par l'ONF et le CRPF du niveau de sensibilités accordé aux **forêts** - Demande que soit réduit le niveau de sensibilité lié au classement au patrimoine mondial de l'Humanité, aux espaces gérés de façon écologique *(Cette demande a été prise en compte dans la hiérarchisation des sensibilités.)* - Demande que soit renforcé le niveau de sensibilité lié aux **plans de prévention des risques d'inondation, aux ZNIEFF** *(Cette demande a été prise en compte dans la hiérarchisation des sensibilités pour les PPRI et une réponse méthodologique a été apportée en séance.)* - Débats sur le niveau de sensibilité de **Natura 2000** *(réponse en séance)*

Atelier « ENVIRONNEMENT – AGRICULTURE – VITICULTURE » n°5

Date et lieu	18 juin 2013, Bourges
Participants	40 participants : 5 élus, 7 représentants techniques de collectivités, 6 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 8 représentants d'associations, 14 représentants du monde socio-économique.
Durée	7 heures
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**Les indicateurs retenus** - Contestation de l'indicateur « **prix du foncier** » *(Une réponse technique a été apportée en séance par le fournisseur de la donnée.)* - Expression de regrets sur l'absence de prise en compte du **paysage**, à travers un indicateur topographie *(Une réponse méthodologique a été apportée en séance, en rappelant les débats précédents sur le sujet et en présentant à nouveau la méthode de calcul des coûts du projet et la prise en compte des reliefs.)* - Selon certains, **l'agriculture** est insuffisamment prise en compte et ne pèsera pas dans la décision, par rapport à l'environnement. *(L'agriculture et la viticulture représentent la grande majorité des indicateurs retenus pour cette évaluation environnementale.)* - Demande que soit pris en compte le **nombre d'exploitations agricoles** *(Une réponse méthodologique est apportée en séance, en rappelant les débats précédents sur le sujet.)* **Les sensibilités environnementales** - Demande que soit reconsidéré le niveau de sensibilité de l'indicateur **chasse** (densité des attributions cerfs et chevreuils) qui ignore de fait la chasse en plaine *(Cette demande a été prise en compte dans la hiérarchisation des sensibilités)* - Demande que soit dégradé le niveau de sensibilités des **forêts domaniales** *(réponse en séance)* - Demande d'information sur les **espèces ou habitats** les plus caractéristiques des options de passages, qui n'existeraient pas ailleurs *(réponse en séance)* **Le risque d'impact environnemental** - Demande que ne soit pas exagéré le risque de déclassement du **site Unesco** *(réponse en séance)* - Débats sur le niveau de sensibilité et de risque d'impact du plan de **prévention des risques inondation** *(réponse en séance)* - Interrogation sur le risque ou non de destruction irrémédiable **d'espèces ou d'habitats** qui n'existeraient pas ailleurs en région Centre ou en France *(réponse en séance)* - Interrogation sur la non prise en compte **du couloir de migration des grues cendrées, des chaînes d'étangs en Sologne, de balbuzards pêcheurs, des cours d'eau accueillant l'écrevisse à patte blanche** *(Des réponses techniques et méthodologiques ont été apportées en séance.)* … /…

Méthodologie des études environnementales

- Interrogation sur la manière dont on passe de la grille des niveaux de sensibilités à la **carte des sensibilités environnementales** *(réponse en séance)*
- Demande que soit mesuré l'**impact du projet sur les terres agricoles** pour chacun des scénarios *(Une présentation des consommations théoriques et indicatives d'emprises a été faite en séance.)*
- Précision sur le fait que la **quantité de données écologiques** disponibles est similaire d'un scénario à l'autre *(Une réponse technique et méthodologique a été apportée en séance.)*

La restitution des résultats de l'évaluation environnementale

Demandes exprimées :

- Des explications claires et pédagogiques des **choix et arbitrages réalisés**
- La justification du risque d'impact par **des commentaires précis** sur les mesures d'évitement et de réduction qui ont agi sur le niveau de risque retenu
- La **représentation par secteur géographique** avec des cartes commentées pour conserver la dimension spatiale des enjeux concernés
- L'enrichissement de l'appréciation qualitative par des chiffres quand c'est possible, ou au minimum par des indicateurs du type « + », « ++ », etc, pour **apporter de la nuance**
- L'utilisation éventuelle d'une **gamme de couleurs** pour qualifier les niveaux de risques d'impact
- **Un tableau récapitulatif** qui ne doit toutefois pas être trop synthétique et simplifié pour ne pas perdre la richesse de l'information analysée.

La traversée de la Zone Natura 2000 Sologne par une infrastructure de transport : audition publique d'experts indépendants

Pour répondre aux demandes de contre-expertise de l'association TGV Grand Centre Auvergne et de la CCI du Cher, la garante de la concertation a organisé, le 30 mai 2013, une audition d'experts indépendants sur la problématique du rapprochement (ou jumelage) des infrastructures. Celle-ci a été précédée de deux groupes de travail, réunis les 22 mars et 25 avril 2013, pour lister les questions posées aux experts et identifier les profils des experts à solliciter. Dans le cadre de cette préparation, RFF a réalisé un complément d'études pour préciser les enjeux de géométrie et en particulier les possibilités de réduire les rayons de la LGV pour mieux rapprocher la LGV de l'autoroute existante A71.

Ouverte à l'ensemble des participants à la concertation, l'audition a réuni une centaine de personnes. Organisée autour de deux tables rondes, elle a été l'occasion d'entendre les experts sur des retours d'expérience, sur leurs expertises et sur leur lecture critique des études de RFF.

Première table ronde :
Cadrage général et enjeux du jumelage en termes d'infrastructures

Cadrage réglementaire issu des directives européennes Oiseaux et Habitats (créant le réseau européen Natura 2000) et des possibilités théoriques de passage d'une infrastructure en site Natura 2000, par Lucile RAMBAUD, chef du Bureau réseau Natura 2000 au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

De quoi parle-t-on quand on dit « jumelage » ? Qu'est-ce qu'un jumelage de moindre impact ? Qu'est-ce qu'un délaissé ?, par Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est

Retour d'expérience sur le jumelage LGV Nord/A1, par Jean-Claude ZBOROWSKA, expert ferroviaire, ancien responsable d'un tronçon de travaux de la LGV Nord

Lecture critique des études exploratoires de Réseau ferré de France : aspects techniques, par Marc PEREZ, bureau d'études TTK

Seconde table ronde :
Les enjeux en termes de biodiversité et de milieu humain

Comment réussir un bon jumelage en termes de biodiversité ? Eviter – Réduire – Compenser dans le cas d'un jumelage : quand doit-on faire des compensations écologiques ? Est-ce qu'un délaissé entraîne des compensations supplémentaires ?, par Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est

Quels enjeux en termes de cumul de bruit ?, par Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques, CETE de Lyon

Retour d'expérience sur le jumelage LGV SEA/A10 : Quelle est la capacité d'amélioration de la transparence d'une autoroute par le jumelage ?, par Eric MONNIER, directeur des opérations foncières de la LGV SEA COSEA

Lecture critique des études exploratoires de Réseau ferré de France : aspects biodiversité
Analyse de Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est

A l'issue de cette audition, les demandeurs de la contre-expertise, CCI Cher et TGV Grand Centre Auvergne, ont produit des notes d'expression. Le Syndicat mixte du Pays Grande Sologne, qui avait participé aux groupes de travail, a également rendu public un avis. RFF a fait connaître son avis sur les apports et conclusions de cette audition dans une note communiquée à la garante et rendue publique en septembre 2013.

L'ensemble des documents produits et des films de l'audition a été mis en ligne sur le site Internet du projet.

L'atelier technique « Aménager le territoire et doubler la ligne Paris-Lyon : comment ces deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière »

Le 7 juin 2012, le conseil d'administration fixait un des thèmes de la concertation :

«Approfondir l'évaluation socio-économique du projet, de ses avantages et de leurs bénéficiaires».

En octobre de la même année, le Gouvernement mettait en place la Commission Mobilité 21 dont les travaux étaient susceptibles d'intervenir sur le contexte socio-économique du projet.

Les travaux de l'atelier technique «Aménager le territoire et doubler la ligne Paris-Lyon : comment les deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière» ont ainsi eu pour objectifs :

- d'approfondir les questions relatives au contexte économique national et analyser ses effets sur le projet,
- de bien mesurer la complémentarité des deux piliers du projet pour sa faisabilité notamment économique, et en améliorer la compréhension,
- d'approfondir l'analyse de la performance des scénarios sur le doublement de la ligne Paris-Lyon existante
- de travailler à la « maximisation » de la socio-économie et de la finançabilité du projet.

Au global, les travaux de l'atelier ont permis d'améliorer sensiblement la compréhension mutuelle des deux piliers du projet et ont conduit à approfondir l'évaluation sur le pilier de la desserte des territoires, en proposant de nouveaux critères permettant tout à la fois d'expliciter mais aussi d'élargir avec de nouveaux critères l'analyse socio-économique classique fondée sur les critères VAN et TRI.

TRI et VAN : de quoi parle-t-on ?

Tout projet d'infrastructure fait l'objet d'une évaluation des avantages qu'il apporte par rapport aux coûts qu'il engendre pour la collectivité. C'est en fait l'appréciation de son niveau d'intérêt général.
Quelques exemples des avantages : ceux des voyageurs qui préfèreraient utiliser le train plutôt que la voiture ou l'avion, ceux des nouveaux voyageurs qui ne se déplaceraient pas si le projet n'était pas réalisé, la réduction des nuisances liée au report des déplacements vers le mode ferré plus sûr et moins polluant,...
Quelques exemples des coûts : l'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant ainsi que les coûts d'exploitation des dessertes.

Les indicateurs qui rendent compte de cette évaluation sont la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI). Pour qu'un projet soit considéré comme présentant plus d'avantages que de coûts pour la collectivité, la VAN doit avoir une valeur positive et le TRI doit avoir une valeur supérieure à 3,6%.

La participation des experts :
Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

L'atelier technique «Aménager le territoire et doubler Paris-Lyon : comment ces deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière» s'est réuni quatre fois. Le premier rendez-vous a permis à chacun de faire le point sur ce que mesurait (et ne mesurait pas) l'analyse socio-économique. Les deux rendez-vous suivants ont porté sur l'approfondissement des deux piliers : la recherche de nouveaux critères et indicateurs pour le pilier «Aménagement du territoire», et l'actualisation et l'explicitation des données sur le pilier «Doublement de la ligne Paris-Lyon existante». L'ensemble des résultats a été partagé dans un atelier final, le 19 juin 2013.

1. Les deux piliers du projet : Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

20/11/2012

Le point sur ce que mesure l'analyse socio-économique classique

Le pilier «aménagement du territoire» : **pédagogie de la valeur** actualisée nette (VAN)= gain de temps = gain d'accessibilité pour le territoire
Présentation d'autres approches complémentaires : monographies, calculs POULIT

Le pilier «doublement de la LGV Paris-Lyon» : un gisement de création de valeur et de financement supplémentaire

2. Expression de nouveaux critères et actualisation de l'analyse

15/01/2013

Enrichir l'analyse socio-économique classique

De nouveaux critères renvoient à d'autres enjeux repérés mais ils doivent pouvoir être mesurables : **une première grille en 5 thématiques**

Actualiser l'analyse socio-économique classique

Tests sur l'horizon de saturation de la LGV Paris–Lyon : hypothèses de croissance faible et de prix du pétrole élevé
Eclairages sur la gestion du doublet de lignes

3. Expression de nouveaux critères et actualisation de l'analyse

30/04/2013

Enrichir l'analyse socio-économique classique

Proposition **d'indicateurs chiffrés**

Actualiser l'analyse socio-économique classique

Lancement d'une étude sur **l'impact du cadencement** sur la valorisation des gains de temps

11 juin, rendu de la contre-expertise trafic et socio-économie : de nouveaux tests recommandés

4. Partage des résultats

19/06/2013

L'appréciation des effets des scénarios sur l'aménagement du territoire et le doublement de la LGV Paris – Lyon et l'intégration au sein d'une grille multicritères associant critères classiques et nouveaux critères

Les étapes de l'atelier «Aménager le territoire et doubler Paris-Lyon»

Atelier « AMENAGER LE TERRITOIRE ET DOUBLER PARIS-LYON » n°1

Date et lieu	20 novembre 2012, Lyon
Participants	31 participants : 14 représentants techniques de collectivités, 7 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 6 représentants d'associations, 4 représentants du monde socio-économique.
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier	- Rappel des objectifs et de la gouvernance de l'étape, et des objectifs de l'atelier par RFF - Présentation par la garante de la concertation de son rôle - Point sur l'évolution du contexte national des grands projets - Témoignages sur les enjeux socio-économiques et financiers du projet par la Coordination des associations du Beaujolais et par la DATAR (Cget) - Travail en sous-groupes sur les critères d'évaluation d'un projet - Exposés de RFF sur la prise en compte de l'aménagement du territoire dans les études socio-économiques de POCL et sur le pilier Doublement de Paris-Lyon
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**L'opportunité du projet POCL** A la lecture de la décision du conseil d'administration de RFF, plusieurs participants signalent que la formulation laisse penser que les objectifs du projet restent à confirmer. RFF reconnaît la rédaction maladroite mais confirme que les 4 objectifs initiaux ont bien été entérinés dans le débat public et qu'il a permis de rajouter la liaison Clermont-Ferrand, Lyon. **SNIT – Commission Mobilité 21** **Discussions sur les interfaces entre les études et la concertation sur le projet POCL, et les travaux de la Commission Mobilité 21** **Les scénarios du projet POCL** **- Question sur les options de desserte d'Orly et de Lyon-Perrache** *(Les deux options sont maintenues et ne sont pas discriminantes entre les deux scénarios)* - Interrogation sur la possibilité d'**utiliser le réseau existant** pour répondre à l'objectif de desserte des villes du grand centre de la France *(éclairage technique versé à la concertation)* - Interrogation **sur l'écart très significatif entre la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI) des deux scénarios** *(réponse méthodologique en séance + réponse dans le rapport de l'expert indépendant sollicité par la garante de la concertation)* **Aménagement du territoire et gains socio-économiques** **- Interrogations sur la possibilité de valoriser les effets des scénarios sur l'aménagement des territoires ou bien encore l'amélioration des dessertes et de l'accessibilité des territoires au-delà des gains de temps.** Ces interrogations sont le point de départ du travail de l'atelier sur une grille d'indicateurs complémentaires d'évaluation du projet (cf. plus loin liste des critères) **- La nécessité de ne pas opposer les deux piliers du projet** tous deux indispensables pour que le projet soit créateur de valeur a obtenu l'accord de tous au sein de l'atelier, de même que l'importance de desservir les gares existantes

Intégration du projet dans le réseau ferroviaire français et européen
- Echange de point de vue sur l'intégration de la liaison Lyon-Bordeaux (avec l'électrification de Guéret à Montluçon) et des liaisons Est-Ouest (projet Nevers – Chagny) au projet POCL
- Interrogations sur ce que pourra apporter l'articulation avec le réseau existant notamment dans le contexte de réseau cadencé *(RFF a décidé de lancer une étude sur l'insertion du projet POCL dans un réseau cadencé.)*

RFF a également répondu à d'autres questions relatives à l'articulation avec le réseau existant notamment la saturation des nœuds (nœud ferroviaire lyonnais par exemple)

Méthodologie des études
- Interrogations sur la fiabilité des outils, notamment de prévisions de trafics *(réponse dans le rapport de l'expert indépendant sollicité par la garante de la concertation)*
- Souhaits que les prévisions de trafic et les gains apportés avec une liaison vers le Limousin soient pris en compte *(réponse en séance)*
- Les questions sur l'utilisation de la méthode POULIT et sur ses résultats *(RFF souligne la difficulté de vulgarisation de la méthode.)*

Enumération des critères pertinents pour le groupe pour conduire une évaluation socio-économique *(pris en compte dans la grille multicritères d'évaluation du projet)*
- L'équité d'accessibilité
- Le développement économique
- L'irrigation des territoires et les connexions avec le réseau classique
- La desserte des territoires et son impact sur la valorisation du foncier et sur l'économie
- L'impact en matière de créations de richesses pour les chefs d'entreprise et de créations d'emplois
- Les nouvelles accessibilités des territoires et leur impact sur le territoire
- La survalorisation de la vitesse, le lien jamais démontré entre le développement économique et la grande vitesse
- L'évaluation des nuisances induites par un tel projet

Document remis

- Mode d'emploi de la concertation
- Données de base pour la concertation

Atelier « AMENAGER LE TERRITOIRE ET DOUBLER PARIS-LYON » n°2

Date et lieu	15 janvier 2013, Paris
Participants	34 participants : 18 représentants techniques de collectivités, 5 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 5 représentants d'associations, 6 représentants du monde socio-économique.
Durée	6 heures 30 minutes
Objectifs de l'atelier	- Retour sur les sujets et préoccupations exprimés lors des précédents rendez-vous de concertation (atelier du 10 novembre, contributions, ateliers citoyens) - Intervention de la garante de la concertation - Réponse de RFF sur les impacts des incertitudes économiques sur la saturation de la LGV Paris-Lyon : tests sur les prix du pétrole et avec l'hypothèse d'une croissance faible - Eclairage de RFF : 1ers éléments sur le fonctionnement du doublet de lignes (tarification) - Elaboration d'une grille multicritères d'évaluation du projet (travail en groupe)
Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)	**Les incertitudes économiques sur la saturation de la LGV Paris-Lyon** **- Expression sur le fait que les problèmes de régularité viennent du réseau classique** *(réponse de RFF en séance)* **- Demandes d'informations complémentaires sur :** • la saturation de la LN1 : quel tronçon et par quel type de train ? • le type de matériel roulant pris en compte dans les études • la pondération du retard moyen par un coefficient de 2,69 • la prise en compte des effets des connectivités grands réseaux et des effets cumulés de saturation • l'augmentation des coûts de la ligne liée à l'augmentation du prix du pétrole • l'effet de la conjugaison des 2 tests (croissance faible avec un pétrole renchéri) *(réponses de RFF en séance et dans le rapport de l'expert indépendant sollicité par la garante de la concertation sur les prévisions de trafic Paris-Lyon)* - Interrogation sur le fait que **des trains low cost** pourraient être des palliatifs à la saturation *(réponse en séance)* **La gestion du doublet de ligne** **- Demandes d'informations complémentaires sur :** • les effets de l'ouverture à la concurrence qui, selon la Commission européenne, favoriserait le modèle de l'« open access » • la possibilité juridique d'un péage différent selon les lignes • l'hypothèse d'une usure prématurée des voies de la LGV Est (V320) • le delta entre les évaluations faites en phase d'études (TRI) et la réalité en période d'exploitation (bilan LOTI) • l'esquisse de la part de financement des collectivités selon le scénario **Hypothèses prises en compte dans l'estimation du coût du projet** **- Interrogation sur la prise en compte du fait qu'un TGV qui roule plus vite utilise plus d'énergie, donc coûte plus cher** **- Interrogation sur la prise en compte des travaux nécessaires à l'arrivée sur Paris et sur Lyon (*réponses en séance et dans le rapport de l'expert indépendant sur les prévisions de trafic LN1 sollicité par la garante de la concertation)*** **- Travail de l'atelier (en sous-groupes) sur la grille d'analyse multicritère** Proposition d'indicateurs socio-économiques mesurables et évaluables afin d'appréhender les critères issus des ateliers précédents Restitution des sous-groupes et premier tri collectif en fonction de la mesurabilité des propositions

Atelier « AMENAGER LE TERRITOIRE ET DOUBLER PARIS-LYON » n°3

Date et lieu	30 avril 2013, Paris
Participants	12 participants : 1 élu, 6 représentants techniques de collectivités, 2 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 1 représentant d'associations, 2 représentants du monde socio-économique.
Durée	6 heures 30 minutes
Objectifs de l'atelier	- Information de la garante de la concertation sur les contre-expertises qu'elle a lancées - Rappels sur les grandes lignes de la grille multicritères produite lors du précédent atelier - Présentation par le bureau d'études SMA du lancement de l'étude visant à évaluer l'impact de l'intégration de POCL dans le réseau national cadencé sur les gains de temps annoncés grâce au projet - Présentation des résultats des premiers indicateurs chiffrés de la grille multicritère
Sujets abordés par les participants (et réponses de RFF)	L'étude visant à évaluer l'impact de l'intégration de POCL dans le réseau national cadencé sur les gains de temps annoncés grâce au projet *(réponse de l'expert en séance)* - Interrogation sur le fait que le nœud ferroviaire lyonnais constitue ou pas une contrainte pour le projet POCL - Etonnement sur le fait que Orléans constitue un nœud, entre Paris et Lyon - Interrogation sur la prise en compte, ou pas, des contraintes du réseau TER Les indicateurs d'accessibilité et de maillage du territoire - **Echanges sur les critères non mesurables :** proposition de recourir à un dire d'expert qui utiliserait les données disponibles dans les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) pour disposer d'un indicateur prospectif qui permette de mesurer quel scénario génèrerait le plus de gain de population - **Indicateurs retenus :** • **fréquences et temps de parcours** • **possibilités d'aller-retour dans la journée ou demi-journée** • **prévisions de déplacements avec le projet** • **population desservie en un temps donné** • **nombre de gares nouvelles / gares-centre desservies** • **nombre d'options laissées possibles par les scénarios de projet** - **Demandes de précisions sur les indicateurs :** *(réponse par des ajustements des indicateurs)* • fréquences : pourquoi retenir Marseille dans les destinations offertes par le projet ? • temps de parcours : quid de la prise en compte des ruptures de charge, des temps d'accès en gare (quand existe la possibilité d'une desserte en gare nouvelle et/ou en gare existante), du rebroussement vers Montluçon ? • possibilités d'aller-retour dans la journée ou demi-journée : quel est le temps de parcours maximum et les fréquences minimum retenus pour un aller-retour dans la demi-journée ? • prévisions de déplacements avec le projet : quels critères utilisés pour réaliser des projections de population ? les évolutions des flux depuis 2008 ont-ils été pris en compte pour actualiser la situation de référence ? Les indicateurs de développement économique - Intervention sur le fait que les discussions engagées depuis 2007 sur l'arrivée du TGV à Bourges ont eu un effet non-négligeable sur le développement économique de la zone, considéré comme un bassin de développement par des investisseurs - Demandes de compléments : • un diagramme montrant le nombre d'emplois accessibles en fonction des secteurs clés dans chaque territoire concerné afin d'avoir des agrégats plus ciblés, (*réponse dans les indicateurs renseignés dans les rdv ultérieurs*) • disposer d'un indicateur précis de stationnement dans les villes concernées *(réponse en séance)*
Document remis	- La grille multricritère renseignée et commentée

Atelier « AMENAGER LE TERRITOIRE ET DOUBLER PARIS-LYON » n°4

Date et lieu	19 juin 2013, Paris
Participants	22 participants : 10 représentants techniques de collectivités, 3 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 5 représentants d'associations, 4 représentants du monde socio-économique.
Durée	6 heures
Objectifs de l'atelier	- Rappel de la feuille de route de l'atelier et retour sur ses grandes étapes - Contre-expertises socio-économiques : interventions de la garante de la concertation, des demandeurs et de RFF - Rappels sur les deux piliers du projet et l'élaboration de la grille multicritère - Une approche revisitée du pilier doublement LGV Paris - Lyon - Une approche enrichie du pilier aménagement du territoire
Sujets abordés par les participants (et réponses de RFF)	Retour sur les contre-expertises des études de trafics et des études socio-économiques - Expressions des demandeurs des contre-expertises : la Coordination des associations du Beaujolais, Stop LGV POCL, l'association TGV Grand Centre Auvergne. RFF fait également part des enseignements qu'il retire de ces contre-expertises - Interrogation sur l'attribution des avantages du projet POCL qui seraient aussi liés au projet de nœud ferroviaire lyonnais (NFL) *(réponse en séance)* - Interrogation sur ce que serait le taux de rentabilité en fonction du prix du billet *(réponse en séance)* - Proposition que soit mis en place un observatoire des circulations de la ligne Paris-Lyon existante, qui permette d'apprécier comment évolue la situation au réel *(proposition que l'on retrouvera dans les recommandations de la Commission Mobilité 21, présentées le 28 juin 2013)* Une approche revisitée du pilier doublement - Demandes de précisions sur le fonctionnement et l'équilibre des dessertes selon qu'elles desservent le territoire ou qu'elles sont reportées de Paris - Lyon *(réponse en séance)* Une approche enrichie du pilier aménagement du territoire - Demande que les tableaux des dessertes représentent les villes dans un ordre géographique pour faciliter la lecture *(pris en compte dans la restitution finale)* Conclusions de l'atelier - Expression sur le fait que les deux scénarios se valent sur le pilier « aménagement du territoire » - Expression sur le fait que le crédit que l'on apporte aux indicateurs d'accessibilité est lié au crédit que l'on apporte aux schémas de desserte - Expression sur le fait que la clientèle qui vient dans un territoire dépend de l'offre du territoire

Sur saisine de l'association TGV Grand Centre Auvergne, du Collectif Stop LGV POCL et de la Coordination des associations du Beaujolais, la garante de la concertation a lancé des contre-expertises sur les études socio-économiques et le modèle de prévisions de trafic utilisé par RFF dans ses études sur le projet POCL. Bernard Gérardin, expert indépendant, a ainsi été auditionné le 11 juin 2012.

A l'issue de cette audition, les demandeurs de la contre-expertise, TGV Grand Centre Auvergne, le Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du Beaujolais ont produit des notes d'expression post-réunion. RFF a fait connaître son avis sur les apports et conclusions de cette audition dans une note communiquée à la garante et rendue publique en décembre 2013.

ATELIER DE RESTITUTION

Date et lieu	8 juillet 2014, Paris
Participants	78 participants : 5 élus, 29 représentants de collectivités, 13 représentants des services et organismes techniques de l'Etat, 15 représentants d'associations, 16 représentants du monde socio-économique.
Durée	7 heures
Objectifs de l'atelier	- Partager les éléments de contexte national et sur le projet depuis les dernières réunions des ateliers techniques, un an auparavant - Entendre les participants à la concertation technique sur les documents de synthèse de la concertation réalisés par RFF et relus par la garante de la concertation : le Bilan intermédiaire de la concertation, et le document de synthèse « Eléments pour le choix d'un scénario » (documents souhaités par les participants à la concertation) - Apporter une vision globale des travaux menés au cours de l'étape, tant dans les ateliers Dessertes-Fonctionnalités que dans les ateliers Environnement – Agriculture – Viticulture et les ateliers Socio-économie.
Sujets abordés par les participants (et réponses de RFF)	**Fonctionnalités – Dessertes** - Présentation des dessertes au départ de chaque ville, en réponse à la demande des participants aux ateliers techniques - Demande de confirmation que « les barreaux » vers Orléans et Bourges seront à grande vitesse (confirmation par RFF en séance) - Interrogations sur les différences de kilomètres parcourus sur ligne nouvelle et sur le réseau existant entre les différentes liaisons (réponse de RFF en séance et dans une note détaillant l'articulation du projet POCL avec le réseau existant en annexe du rapport d'études « Infrastructures et caractérisation des scénarios » en ligne sur le site du projet) - Interrogation sur l'impossibilité de réaliser une liaison Blois – Orléans – Sud-Est dans le scénario Ouest, et proposition d'une adaptation de l'infrastructure pour permettre cette liaison (réponse de RFF en séance complétée à l'issue de la réunion par un éclairage technique en ligne sur le site du projet) - Proposition d'adaptations de l'infrastructure par l'utilisation de l'emprise de l'aérotrain (réponse dans la concertation politique et dans le bilan de la concertation) - Rappel par plusieurs participants que l'aménagement du territoire constitue une dimension prioritaire du projet - Demande de précision sur les temps de parcours moyen (réponse en séance) - Demande de précision sur le choix d'une gare nouvelle à Roanne (réponse en séance) - Demandes que les études tiennent compte des trafics au-delà de Châteauroux (réponse en séance) - Interrogations sur les méthodes employées dans les études de trafics (réponse dans la contre-expertise indépendante des études, qui a confirmé que celles-ci avaient été menées « dans les règles de l'art ») **Adaptations d'infrastructure** - Présentation par l'Agglomération d'Orléans de son étude sur l'utilisation du réseau existant dans la traversée de l'agglomération orléanaise (juin 2014). Interrogations des participants sur l'impact de cette adaptation sur la socio-économie, les trafics et les temps de parcours dans les autres villes desservies par POCL. (expression de RFF complétée par une note mise en ligne post réunion) **Traversée de la zone Natura 2000 Sologne** - Présentation par les demandeurs des contre-expertises et dires d'experts et par RFF de leur note d'expression (notes en ligne sur le site du projet) - Echanges sur les retours d'expériences de jumelage, et sur la notion d'alternative

ATELIER DE RESTITUTION

Sujets abordés par les participants (et réponses apportées dans la concertation)

Environnement – Agriculture – Viticulture

- **Interrogations sur la prise en compte de différents enjeux** : terres agricoles, surfaces sylvicoles, activités humaines et touristiques, superficie des activités agricoles, pretium doloris (réponses en séance et dans les études environnementales en ligne sur le site du projet)
- Question sur **les mesures d'évitement** : le coût prévisionnel du projet en tient-il compte (réponse en séance)
- Questions sur le principe **« Eviter – Réduire – Compenser »** (réponse en séance)

« Aménagement du territoire » et « Doublement de Paris-Lyon » : comment les deux piliers du projet assurent-ils sa faisabilité financière ?

Méthodologie des études de trafics et de socio-économie

- Présentation par les demandeurs des contre-expertises trafics et socio-économie et par RFF de leur note d'expression (notes en ligne sur le site du projet)
- Interrogation sur la prise en compte des nouvelles méthodes d'évaluation socio-économiques qui seront définies par le Centre d'Analyse Stratégique (réponse du bureau d'études en séance)
- Demande que la VAN prenne en compte les trafics de Limoges, et « l'effet TGV » sur les villes desservies

Grille multicritère

- Contestation des résultats des indicateurs d'accessibilité (emploi, population, grands équipements) pour Châteauroux

Documents remis et exposés

Remis :

- Bilan intermédiaire de la concertation
- « Eléments pour le choix d'un scénario »

Exposés :

- Les dessertes grande vitesse rendues possibles par le projet au départ de chaque ville
- Les cartes thématiques des sensibilités environnementales
- Les cartes de synthèse du risque d'impact environnemental

Partie 3
Les enseignements de la concertation

De novembre 2012 à décembre 2014, élus, associations, représentants du monde socio-économique et citoyens se sont réunis à l'occasion de 16 ateliers techniques, 8 ateliers citoyens, 1 atelier de restitution, 2 réunions de commission consultative pour proposer, questionner, rechercher des adaptations aux deux scénarios du projet POCL en les qualifiant en matière de déplacements et d'accessibilité des territoires, d'insertion environnementale, de faisabilité économique et financière.

La concertation a abouti à :

- un approfondissement des fonctionnalités offertes par le projet à travers des propositions d'évolution des dessertes «province-province» dites aussi «intersecteurs» ;
- des études sur des adaptations de l'infrastructure en projet ;
- une nouvelle évaluation du risque d'impact environnemental sur les bases d'une méthodologie partagée ;
- une grille d'analyse socio-économique co-construite, pour disposer d'indicateurs partagés permettant de mieux appréhender les effets des scénarios sur le territoire, au-delà des indicateurs classiques.

La concertation a également permis de faire contre-expertiser les études de RFF par des experts indépendants, à la demande des participants à la concertation et sous le pilotage de la garante de la concertation :

- les études de trafics ;
- les études socio-économiques ;
- les études exploratoires sur le jumelage en Sologne (le rapprochement de la LGV de l'A71).

L'ensemble des études est disponible sur le site Internet du projet POCL. Pour faciliter la lecture du document, le scénario Ouest est présenté en violet, le scénario Médian en orange.

Les fonctionnalités du projet

Le débat public avait révélé que :

- aucun des quatre scénarios, tels qu'ils étaient présentés au débat, ne se dégageait comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux ;
- les explications de RFF sur le fonctionnement de la desserte méritaient d'être approfondies ;
- les besoins de déplacements n'avaient pas été suffisamment explicités.

Extrait du compte-rendu de la Commission particulière du débat public :

« La polarisation des échanges autour de la concurrence entre scénarios de tracés semble liée à la difficulté à mettre en relation les enjeux, fonctionnalités et services attendus du projet POCL avec les caractéristiques techniques des scénarios présentés au débat public. Le principe de POCL a été difficile à comprendre. (...) Cette incompréhension a laissé des traces et orienté, en partie, les échanges durant le débat public. »

Ainsi l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique avait-elle pour objectifs, sur les fonctionnalités du projet, de :

- **recueillir les attentes en matière de fonctionnalités et de dessertes et de les éclairer sous l'angle du nombre de déplacements concernés ;**
- **partager les dessertes proposées ;**
- **proposer si nécessaire des évolutions de dessertes à étudier ;**
- **approfondir la comparaison des scénarios Ouest et Médian pour certains territoires ou villes.**

Comment RFF construit-il les hypothèses de desserte ?

Pour leur plus grand nombre, les dessertes TGV actuelles sont exploitées selon un **principe d'équilibre économique**, les recettes devant couvrir les dépenses. Pour les projets futurs, ce principe est conservé. Les hypothèses sont donc bâties à partir des prévisions de trafic de manière à répondre à la demande estimée en maximisant le nombre de dessertes et dans le respect de leur viabilité économique.

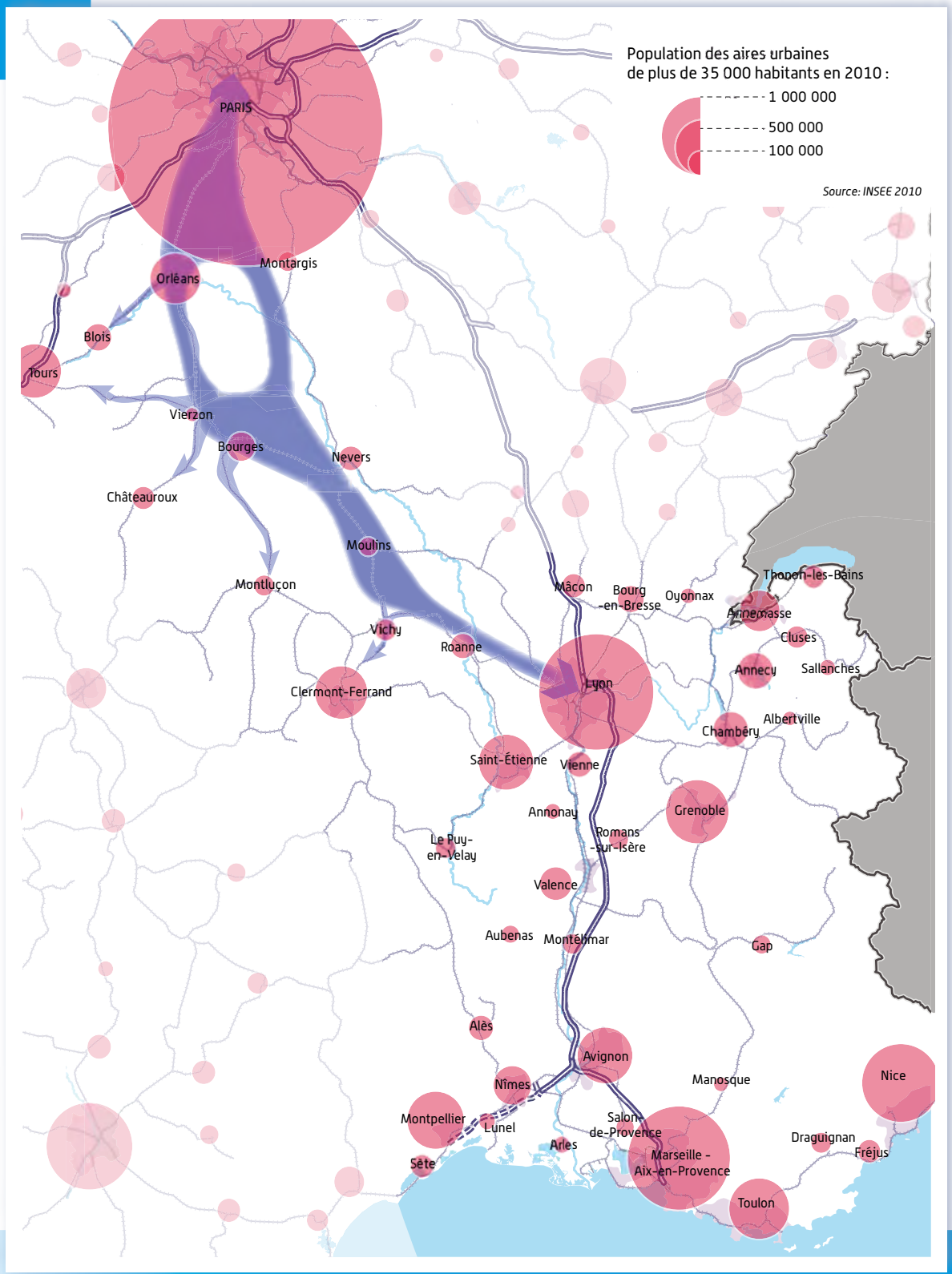
Bien sûr, le moment venu, **la desserte réelle sera proposée par les opérateurs de transports** (la SNCF et ses éventuels concurrents). Certains critères liés à la stratégie de ces entreprises comme leurs comportements face aux conditions de la concurrence, la disponibilité et la politique de maintenance des matériels roulants, les stratégies d'axe, la politique commerciale, qui ne sont qu'imparfaitement pris en compte dans les estimations de RFF, interviendront dans les dessertes mises en place.

Les hypothèses présentées par RFF doivent donc être considérées comme des ordres de grandeur. Dans la mesure où la méthodologie est la même pour toutes les dessertes, elle autorise toutefois **une approche comparée des potentialités de desserte.**

Concernant les dessertes intersecteurs du territoire de POCL, il convient de noter qu'elles sont particulièrement interdépendantes : dès qu'une liaison est modifiée, cela a des conséquences sur l'équilibre économique de l'ensemble des autres dessertes. C'est pourquoi l'équilibre économique de ces dessertes doit être regardé globalement.

Les enseignements :

Dessertes – Fonctionnalités



Population des aires urbaines de plus de 35000 habitants (en 2010)

L'explicitation des besoins de déplacement

En même temps qu'il offrira une alternative à l'axe Paris – Lyon, le projet POCL améliorera les temps de parcours et les fréquences de desserte des villes d'Orléans, Blois, Vierzon, Châteauroux, Bourges, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand et Roanne avec Paris et Lyon, mais aussi avec l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, Lille, le Sud-Est (Marseille) et vers l'Ouest (Nantes).

Légende :

- Le territoire du projet POCL
- Les liaisons depuis/vers le territoire
- Les liaisons traversant le territoire

Principales liaisons concernées par les améliorations liées à POCL

Pour éclairer l'appréciation des besoins de dessertes, la concertation a conduit RFF à présenter les potentiels de déplacements tous modes de transports confondus pour chacune des villes du territoire du projet, à l'horizon de réalisation du projet.

Les enseignements :

Dessertes - Fonctionnalités

Les participants à la concertation se sont accordés sur le diagnostic des besoins de déplacements suivant :

- **des potentiels de déplacement diffus, nécessitant de regrouper la clientèle de plusieurs villes** pour constituer un service économiquement viable pour un transporteur (la SNCF par exemple), aussi bien dans les liaisons avec Paris que dans les liaisons province – province ;
- **un fort potentiel dans la liaison Blois – Orléans – Paris**, qui justifie une desserte en soi ;
- **un territoire assez fortement tourné vers l'Ile-de-France d'une part, et Rhône-Alpes d'autre part** ;
- **des besoins de déplacements vers les autres destinations concernées par le projet POCL** (essentiellement Lille, Nantes, Marseille) **beaucoup plus modérés**. Ceci nécessite de regrouper le maximum de villes du territoire, et présage de dessertes province – province potentiellement beaucoup moins fréquentes que les dessertes vers Paris.

Une nouvelle vision des dessertes

La concertation organisée en région Centre a montré que les dessertes avec Paris apparaissaient satisfaisantes mais qu'en revanche des besoins s'exprimaient pour une ouverture vers le Sud-Est (notamment la relation à Lyon) ainsi qu'avec les grands aéroports (notamment Roissy Charles-de-Gaulle).

Ainsi, à la demande des participants à la concertation (cf. Chapitre 2), RFF a réexaminé les possibilités offertes par le projet dans ses liaisons province – province avec pour objectifs :

- **d'optimiser les relations des villes du territoire avec les autres régions françaises et les aéroports ;**
- **d'étudier la possibilité de liaisons rapides entre Orléans et Lyon et le principe d'une arrivée aux alentours de 9 heures le matin (motif professionnel) ;**
- **d'étudier comment le projet POCL pourrait contribuer à une ouverture du territoire de l'Indre sur Lyon et le Sud-Est.**

Temps de parcours et fréquences : de quoi parle-t-on ?

Les temps de parcours présentés lors du débat public étaient des temps théoriques sans arrêt, qui traduisent les performances permises par l'infrastructure. Dans les faits, compte tenu de la nécessité de regrouper la clientèle de plusieurs villes, les trains marquent des arrêts, ce qui allonge le temps de parcours entre deux villes considérées. C'est pourquoi afin de mieux appréhender les dessertes, les participants à la concertation ont demandé que les temps de parcours présentés ne soient plus les temps directs sans arrêt mais **les temps qui tiennent compte de ces arrêts intermédiaires**. RFF a ainsi proposé des **temps moyens entre deux villes** qui prennent en compte les diverses possibilités de dessertes entre ces deux villes, et leur politique d'arrêt, telles qu'elles découlent des hypothèses de desserte qu'il a construites.

Concernant **les fréquences**, il a été décidé de **retenir aussi des relations possibles à l'aide de correspondance** (dans ce cas, le temps de correspondance retenu pour le calcul des temps moyens est de 10 minutes). Toutefois, pour s'assurer d'un niveau de service suffisamment concurrentiel par rapport aux relations directes, seules les relations possibles **avec une seule correspondance et dans la même gare** ont été retenues. Ainsi par exemple, cela exclut toutes les possibilités de dessertes entre les villes du territoire grand centre et les autres villes françaises en passant par Paris, car de telles dessertes se font la plupart du temps moyennant un changement de gare à Paris (deux correspondances).

Rappelons que, à ce stade des études, **les temps de parcours présentés par RFF sont théoriques et les fréquences sont indicatives.**

Enfin, les temps moyens ont été arrondis à 5 minutes. Toutefois, lorsqu'une comparaison est opérée (par exemple entre les temps des deux scénarios), elle porte sur les temps moyens non arrondis.

La nouvelle vision des potentialités de dessertes se trouve synthétisée dans les tableaux suivants :

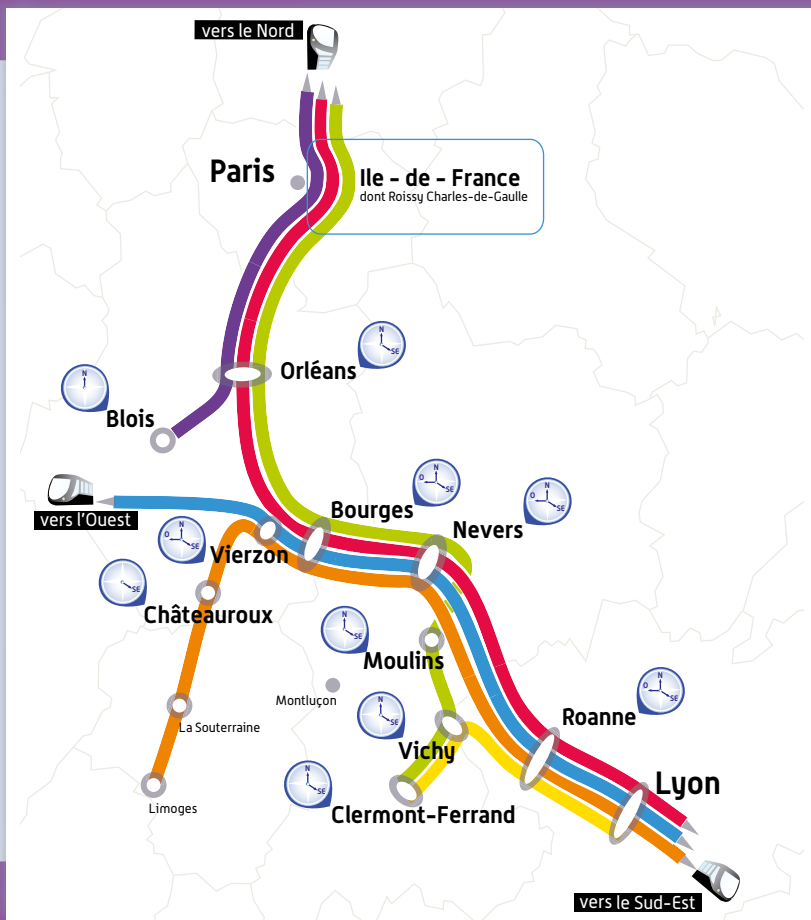
Ville et nombre de déplacements, tous modes par jour dans les 2 sens, à l'horizon du projet		Nombre d'AR dans la journée directs (et avec 1 correspondance) et temps de parcours moyen *						Commentaires sur les apports potentiels du projet, par rapport à une situation sans projet
		Situation sans projet		*Scénario Ouest*		*Scénario Médian*		
L'amélioration des liaisons avec Paris – demande de déplacements avec l'Ile-de-France –								
Orléans les Aubrais	38 000	22	55 min	22 dont 17 TGV	35 min	22 dont 17 TGV	40 min	Un gain de temps d'environ 1/4 h ; des trains rapides (type TGV) desservant aussi Orléans centre, et le maintien de quelques trains classiques (intercités)
Blois	11 950	10	1h25	11 dont 6 TGV	1h	11 dont 6 TGV	1h05	
Vierzon	2 200	8	1h35	8	55min	4 (4)	1h10 (1h25)	Un gain de temps moyen d'environ 20 à 40 min
Châteauroux	4 600	7	2h	8	1h30	8	1h35	Un gain de temps d'environ 1/2 h
Bourges	6 900	4 (3)	1h55 (2h10)	7	55 min	7	1h	Un gain de temps de près d'1h
Nevers (en gare nouvelle avec le projet)	6 600	7	1h55	7	1h10	7	1h	Un gain de temps d'environ 3/4 h à 1h
Montluçon	1 600	2 (4)	3h (3h10)	3 (4)	2h10 (2h30)	3 (4)	2h10 (2h30)	Un gain de temps moyen d'environ 3/4 h
Moulins	1 700	7	2h25	7	1h25	7	1h15	Un gain de temps d'environ 1h à 1h1/4 ; un renforcement des fréquences
Vichy	2 100	7	2h55	13	1h50	12	1h40	
Clermont-Ferrand	6 500	8	3h15	13	2h15	12	2h	
Roanne (en gare nouvelle avec le projet)	800	(15)	(3h20)	3 (15)	1h30 (2h30)	3 (15)	1h20 (2h20)	Des liaisons directes rapides vers Paris ; Un gain de temps d'environ 1h 1/4 sur les liaisons en corresp.
Lyon	30 000	22	2h	22, dont 14 sur POCL	2h sur LN1 1h55 sur POCL	23, dont 15 sur POCL	2h sur LN1 1h45 sur POCL	
L'amélioration des liaisons avec Roissy-Charles-de-Gaulle, et au-delà avec le Nord de la France – demande de déplacements avec le Nord –								
Orléans les Aubrais	700	–		5	1h25	4	1h25	Des liaisons directes vers Roissy-Charles-de-Gaulle, sauf pour Châteauroux et Montluçon qui ont 1 correspondance quel que soit le scénario
Blois	160	–		1 (4)	1h50 (2h)	1 (3)	1h50 (2h)	
Vierzon	30	–		(4)	(2h05)	3 (1)	2h (2h10)	
Châteauroux	120	–		(4)	(2h35)	(4)	(2h35)	
Bourges	100	–		4	1h55	3 (1)	2h15 (2h25)	
Nevers (en gare nouvelle avec le projet)	70	–		4	2h20	4	2h30	
Montluçon	50	–		(4)	(3h30)	(3)	(3h50)	
Moulins	50	–		2 (2)	2h35 (2h50)	1 (3)	2h05 (3h10)	
Vichy	60	–		2 (2)	3h (3h15)	1 (3)	2h30 (3h30)	
Clermont-Ferrand	200	–		2 (2)	3h25 (3h40)	1 (3)	2h55 (4h)	
Roanne (en gare nouvelle avec le projet)	40	–		2	2h55	2	3h15	

Ville et nombre de déplacements, tous modes par jour dans les 2 sens, à l'horizon du projet		Nombre d'AR dans la journée directs(et avec 1 correspondance) et temps de parcours moyen *						Commentaires sur les apports potentiels du projet, par rapport à une situation sans projet
		Situation sans projet		*Scénario Ouest*		*Scénario Médian*		
L'amélioration des liaisons avec Lyon, et au-delà avec le Sud-Est de la France – demande de déplacements avec le Rhône –								
Orléans les Aubrais	700	(3)	(5h05)	3 (5)	1h50 (2h15)	5 (3)	2h05 (2h25)	Un gain de temps d'environ 3h, grâce à des liaisons directes
Blois	200	–	–	(3)	(2h25)	2 (3)	2h10 (2h55)	Un gain de temps d'environ 3h, des liaisons directes dans le sc.Médian
Vierzon	250	3	4h10	5 (3)	1h35 (1h45)	5 (1)	1h45 (1h55)	Un gain de temps d'environ 2h 1/2 ; davantage de fréquences
Châteauroux	60	(3)	(4h50)	1 (4)	2h10 (2h15)	1 (5)	1h55 (2h10)	Un gain de temps d'environ 2h 1/2 ; la possibilité de liaison directe
Bourges	900	3	3h50	8	1h20	6	1h30	Un gain de temps d'environ 2h 1/4 à 2h 1/2 ; un renforcement des fréquences
Nevers (en gare nouvelle avec le projet)	1 300	3 (6)	3h10 (3h30)	8	1h	8	1h	Un gain de temps d'environ 2h 1/4 ; un renforcement des fréquences
Montluçon	1 200	(7)	(3h10)	(8)	(2h15)	(8)	(2h15)	Un gain de temps d'environ 3/4 h
Moulins	1 000	3 (5)	2h20 (2h40)	3 (16)	2h20 (1h35)	3 (16)	2h20 (1h35)	Le maintien de la desserte directe par des trains classiques ; un gain de temps d'environ 1h
Vichy	1 900	7	1h50	8	1h05	8	1h05	Un gain de temps d'environ 3/4h à 1h
Clermont-Ferrand	5 500	7	2h25	8	1h35	8	1h35	
Roanne (en gare nouvelle avec le projet)	2 100	9	1h10	15	30 min	15	30 min	Un gain de temps d'environ 40 min, un renforcement des fréquences
L'amélioration des liaisons avec Nantes – demande de déplacements avec la Loire Atlantique –								
Orléans les Aubrais	250	Relation non concernée par le projet POCL						La relation n'est pas concernée par le projet. On notera toutefois 2 fréquences supplémentaires dans le cas du sc. Médian, dont une jusqu'à Tours.
Blois	690							
Vierzon	50	–		4	2h30	2 (5)	2h30 (2h40)	Des liaisons directes en 2h 1/2 environ
Châteauroux	190	–		(4)	(3h05)	(2)	(3h05)	Des liaisons grâce à une correspondance à Vierzon, pour un temps moyen de moins de 4h
Bourges	200	–		4	2h45	2	2h45	Un gain de temps d'environ 3/4 h, grâce à des liaisons directes
Nevers (en gare nouvelle avec le projet)	100	–		4	3h10	4 dont 1 jusqu'à Tours	3h15	Des liaisons directes, pour un temps moyen d'environ 3/4 h
Montluçon	10	–		(4)	(4h05)	(2)	(4h05)	Des liaisons grâce à une correspondance à Bourges, pour un temps moyen d'environ 4h
Moulins	10	–		(4)	(3h40)	(4 dont 1 jusqu'à Tours)	(3h45)	Des liaisons grâce à une correspondance à Nevers, pour un temps moyen de 3h 3/4
Vichy	20	–		(4)	(4h05)	(4 dont 1 jusqu'à Tours)	(4h05)	Des liaisons grâce à une correspondance à Nevers, pour un temps moyen d'un peu plus de 4h
Clermont-Ferrand	250	–		(4)	(4h30)	(4 dont 1 jusqu'à Tours)	(4h40)	Des liaisons grâce à une correspondance à Nevers, pour un temps moyen de moins de 5h
Roanne (en gare nouvelle avec le projet)	90	–		2	3h45	2	3h50	Des liaisons directes, pour un temps moyen de moins de 4h
Lyon	1500	6	4h35	8	4h20	8 (dont 1 jusqu'à Tours)	4h25	En situation de projet, les 8 fréquences se répartissent entre 4 par l'itinéraire Paris-Lyon actuel, 4 par l'itinéraire POCL. Par l'itinéraire POCL, le scénario Ouest offre un temps moyen de 4h10 (soit un gain de 25 min par rapport à LN1). En scénario Médian, le temps est de 4h15 (soit un gain de 20 min).

** A ce stade du projet, les fréquences et temps de parcours issus d'études très en amont restent indicatifs.*

Les cartes ci-dessous représentent l'ensemble des liaisons possibles province – province :

Dessertes directes province-province / scénario Ouest



Nord – Blois
1 AR/jour

Nord – Sud-Est
3 AR/jour
dont 1 AR initié à Orléans

Nord – Clermont-Ferrand
2 AR/jour

Ouest – Sud-Est
4 AR/jour

Limoges – Sud-Est
1 AR/jour

Clermont-Ferrand – Lyon
8 AR/jour

Les villes du projet POCL:

et les liaisons directes vers le territoire national et au-delà.

Dessertes directes province-province / scénario Médian

Nord – Blois
1 AR/jour

Nord – Sud-Est
3 AR/jour

Nord – Clermont-Ferrand
1 AR/jour

Ouest – Sud-Est
2 AR/jour via Vierzon
2 AR/jour via Orléans

Limoges – Sud-Est
1 AR/jour

Clermont-Ferrand – Lyon
8 AR/jour

Les villes du projet POCL:

et les liaisons directes vers le territoire national et au-delà.

Pour mémoire, les liaisons vers Paris sont représentées sur les cartes suivantes :

LES LIAISONS RENDUES POSSIBLES PAR LE PROJET

Paris – Orléans – Blois
6 AR Les Aubrais – Blois
9 AR Les Aubrais – Orléans centre

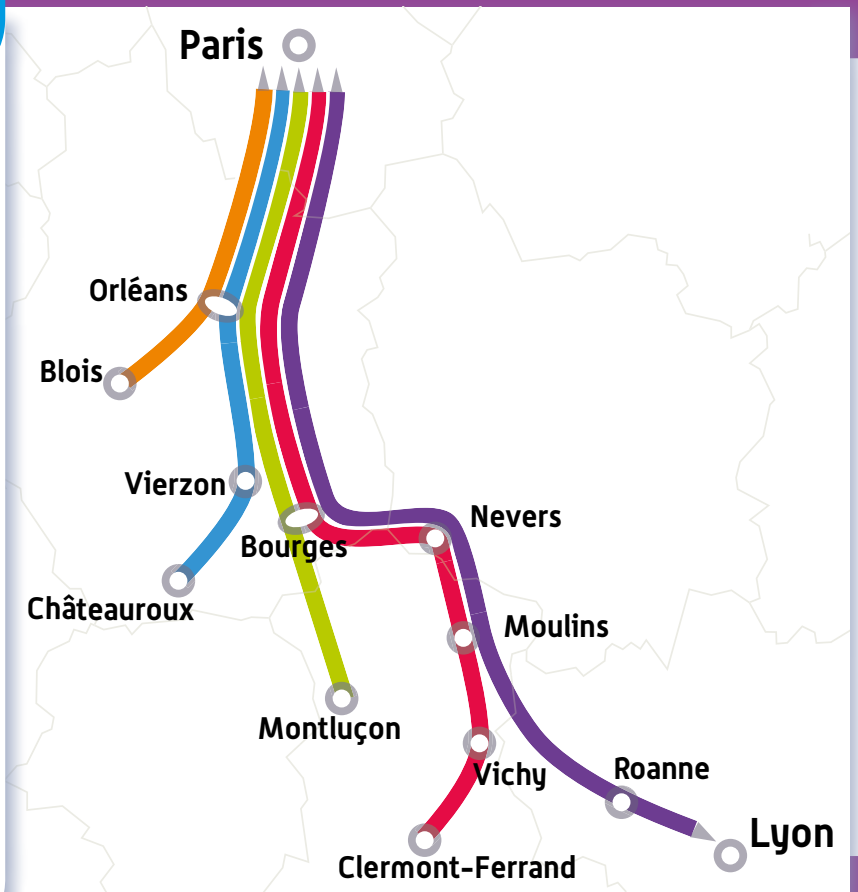
Paris – Orléans – Vierzon – Châteauroux
2 AR par Les Aubrais et Vierzon
6 AR par Vierzon

Paris – Bourges – Montluçon
3 AR par Bourges

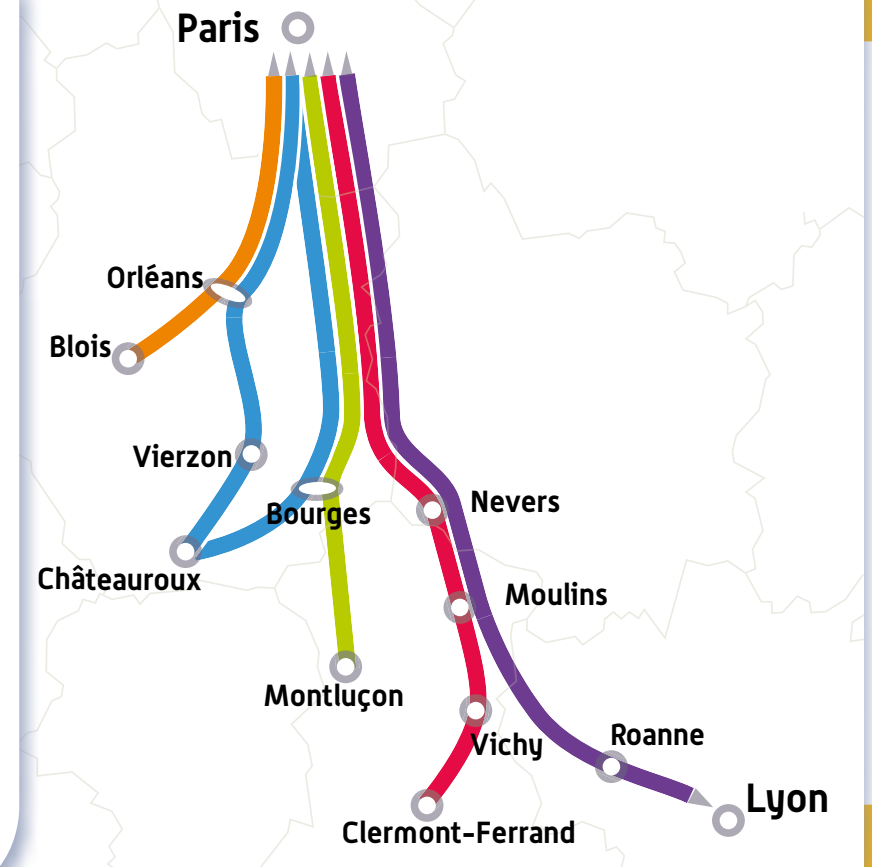
Paris – Nevers – Vichy – Moulins – Clermont-Ferrand
2 AR par Vichy
4 AR par Bourges, Vichy
7 AR par Nevers, Moulins, Vichy

Paris – Lyon
Reporté de la liaison existante
dont 3 AR par Roanne

Dessertes avec Paris / Scénario Ouest



Dessertes avec Paris / Scénario Médian



Paris – Orléans – Blois
6 AR Les Aubrais – Blois
9 AR Les Aubrais – Orléans centre

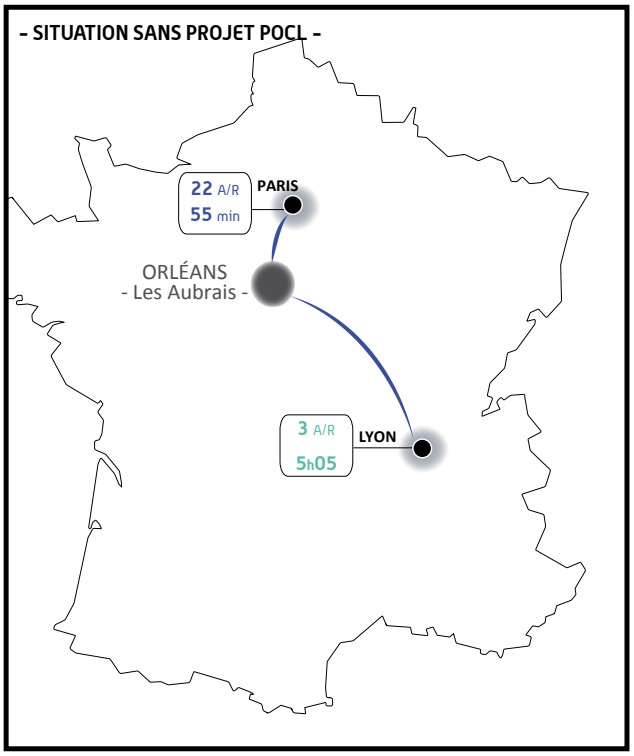
Paris – Orléans – Vierzon – Bourges – Châteauroux
2 AR par Les Aubrais
2 AR par Vierzon
4 AR par Bourges

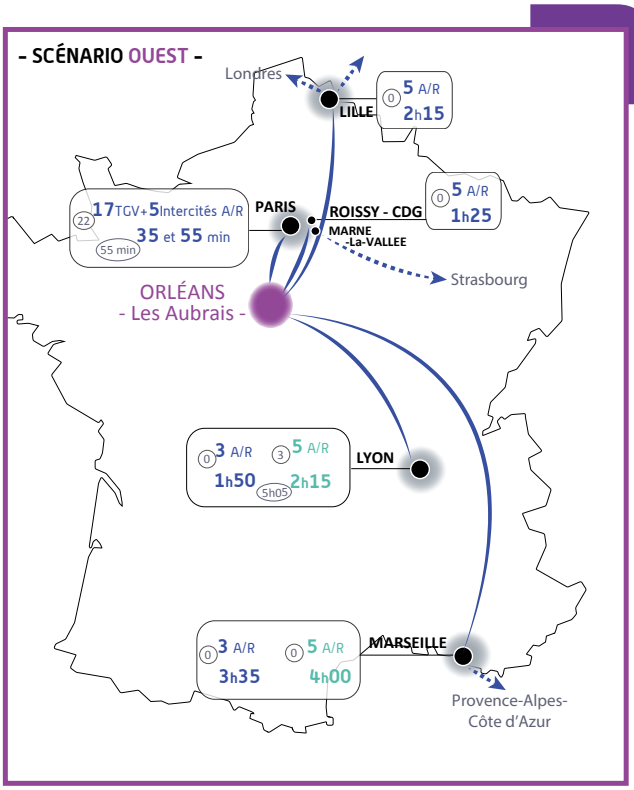
Paris – Bourges – Montluçon
3 AR par Bourges

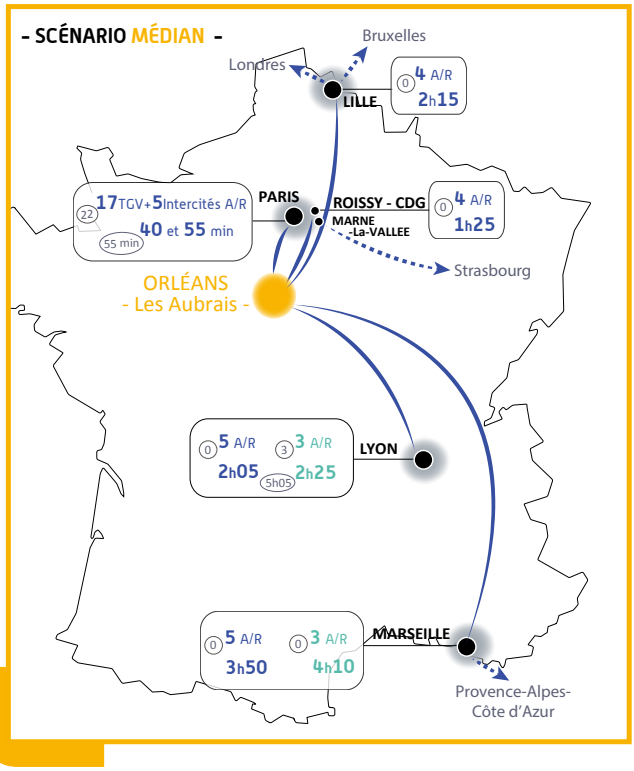
Paris – Nevers – Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand
5 AR par Vichy
7 AR par Nevers, Moulins, Vichy

Paris – Lyon
Reporté de la liaison existante
dont 3 AR par Roanne

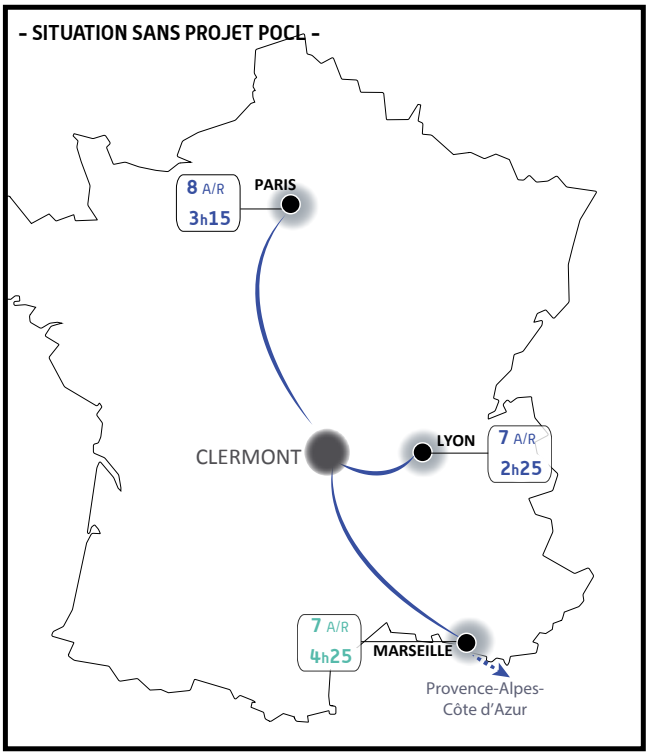
Les schémas ci-dessous illustrent les grandes liaisons nationales rendues possibles par le projet au départ des deux capitales régionales. Des schémas similaires ont été réalisés, à la demande des participants à la concertation, pour les 11 villes du territoire du projet et sont disponibles sur le site internet du projet POCL.

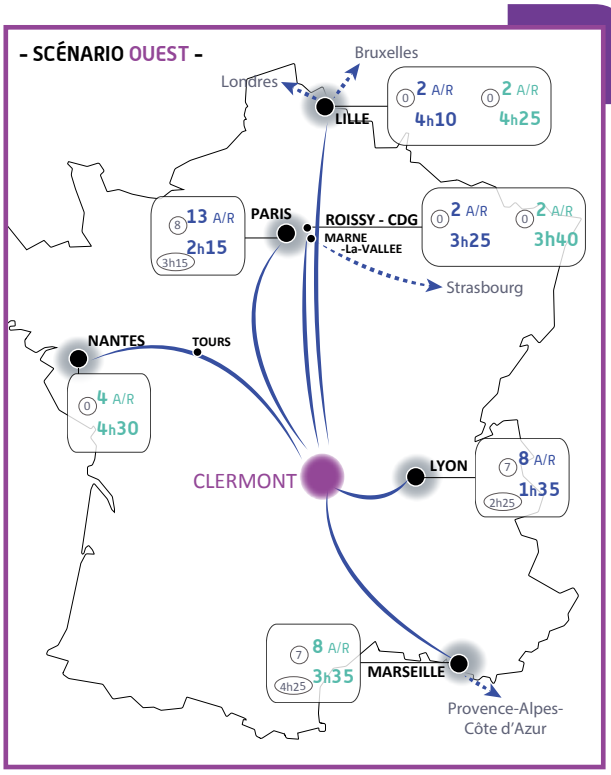


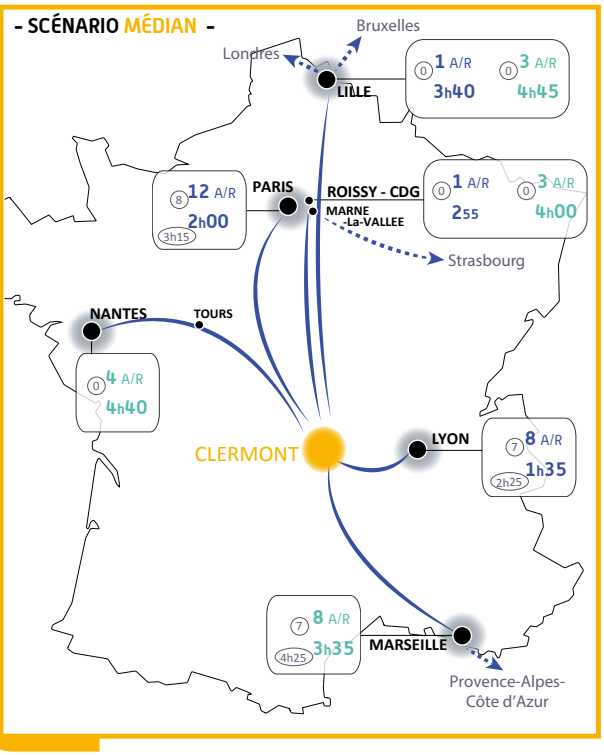




LIAISONS À GRANDE VITESSE RENDUES POSSIBLES PAR LE PROJET POCL AU DÉPART D'ORLEANS ET CLERMONT-FERRAND







Légende :

Ville origine

Liaisons grande distance permises par le projet POCL

Liaisons directes ou avec 1 correspondance

Possibilité de poursuivre le voyage

NOMBRE D'ALLER-RETOUR
AVEC LIAISON DIRECTE
sans projet

NOMBRE D'ALLER-RETOUR
AVEC CORRESPONDANCE
sans projet

TEMPS MOYEN
AVEC LIAISON DIRECTE
sans projet

TEMPS MOYEN
AVEC CORRESPONDANCE
sans projet

Les questions les plus souvent posées :

Les potentiels de déplacements prennent-ils en compte le trafic nouveau que génèrera le projet POCL ? Sinon, ne sont-ils pas sous-évalués ?

Les déplacements retenus pour présenter les potentiels de déplacements sur le territoire sont les **déplacements tous modes confondus (route, fer, air) à l'horizon du projet sans prendre en compte sa réalisation**. Ils ne prennent donc pas en compte les trafics ferroviaires nouveaux liés au projet. Toutefois, cela ne conduit pas à une sous-estimation des potentiels : en effet, la grande majorité de ces déplacements tous modes, à 79%, sont des déplacements routiers : ils seraient plus de 68 millions quand le fer serait à 16 millions et l'aérien à 2,5 millions. Aussi, **le trafic ferroviaire nouveau généré par le projet pèse très faiblement par rapport à ces déplacements tous modes** (il représente 4,1 millions). En outre, ces 4,1 millions de nouveaux voyageurs ferroviaires ne représentent qu'à 50 % environ des nouveaux déplacements, le reste étant des reports depuis les modes routier et aérien. Ainsi, le trafic tous modes considéré pour évaluer les potentiels s'élevant à près de 87 millions sans le projet ne passe qu'à 89 millions avec le projet. On voit donc que l'ordre de grandeur reste le même.

Pourquoi les TGV Paris-Lyon ne s'arrêteront pas à Orléans ?

Sur la relation Paris – Lyon à l'horizon du projet, ce sont plus de 8 millions de voyageurs qui utiliseraient le TGV. La LGV POCL a ainsi vocation à accueillir des TGV Paris – Lyon (ou Paris vers la Méditerranée) en vue de désaturer la LGV Paris – Lyon actuelle.
De leur côté, **les déplacements d'Orléans ne sont pas aussi nombreux selon que l'on considère les échanges avec Paris (plus de 3 millions de voyageurs ferroviaires par an) ou avec Lyon (moins de 70 000 déplacements par an).**

Aussi, si les TGV Paris – Lyon détournés sur POCL s'arrêtaient à Orléans en partant de Paris, la clientèle orléanaise descendrait assez massivement tandis que moins de clients d'Orléans monteraient à destination de Lyon. Il y aurait ainsi un fort risque que des TGV circulent peu chargés entre Orléans et Lyon. Dans l'autre sens, les TGV partant de Lyon seraient complets au départ compte tenu du gros marché : s'ils s'arrêtaient à Orléans, il ferait perdre du temps aux voyageurs déjà dans le train sans que les orléanais ne puissent pour autant trouver une place assise. C'est pourquoi **il n'est pas probable que l'opérateur ferroviaire arrête des TGV Paris – Lyon à Orléans.**

Comment se ferait alors la desserte d'Orléans avec Paris et Lyon ?
Avec Paris, nous l'avons vu, le marché est suffisant (plus de 3 millions de déplacements annuels) pour justifier une desserte en elle-même. Elle serait de plus très probablement renforcée par le potentiel de déplacements de Blois avec Paris, certains TGV pouvant être prolongés dans la vallée de Loire.
La relation Orléans – Lyon s'appuierait quant à elle sur les TGV province – province circulant sur la LGV POCL, en particulier les TGV Lille – Sud-Est. Les études ont montré qu'environ 3 à 4 AR/jour Lille – Sud-Est seraient opérables.

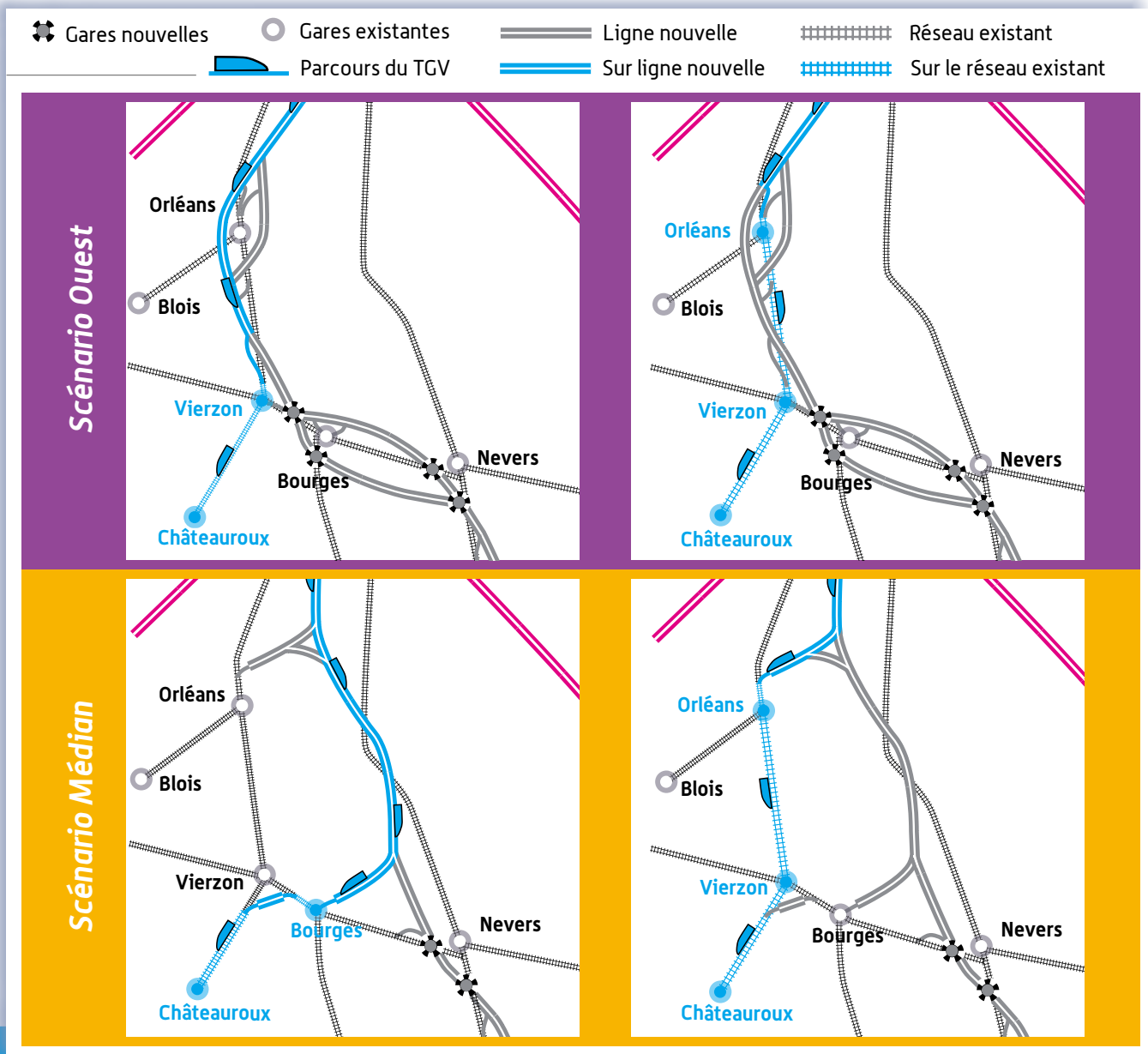
Les enseignements :

Dessertes - Fonctionnalités

Le projet POCL est-il relié à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ?

Les deux scénarios se raccordent à la ligne POLT :

- **dans le scénario Ouest, un premier raccordement se fait au nord d'Orléans ; un second au nord de Vierzon.** La ligne POLT serait utilisée par les TGV qui assureront la liaison Paris-Châteauroux pendant environ 80 kilomètres (s'ils ne s'arrêtent qu'à Vierzon), ou 160 kilomètres (s'ils marquent l'arrêt à Orléans Les Aubrais et à Vierzon). En outre, la ligne POLT sera utilisée pour la traversée d'Orléans par les TGV assurant la liaison Nord – Sud-Est et qui desserviraient Orléans-les-Aubrais.
- **dans le scénario Médian, un premier raccordement se fait au nord d'Orléans ; un second au sud de Vierzon.** La ligne POLT serait utilisée par les TGV qui assureront la liaison Paris-Châteauroux pendant environ 40 kilomètres (s'ils passent par Bourges), ou 160 kilomètres (s'ils marquent l'arrêt à Orléans Les Aubrais et à Vierzon). Entre Les Aubrais et Vierzon, elle serait aussi utilisée par les TGV assurant la liaison Nord – Sud-Est qui desserviraient Orléans-les-Aubrais et Vierzon.



L'utilisation de la ligne POLT : illustration avec les itinéraires Paris-Châteauroux

Pourquoi une liaison directe Blois – Lyon est-elle envisageable dans le scénario Médian et pas dans le scénario Ouest ?

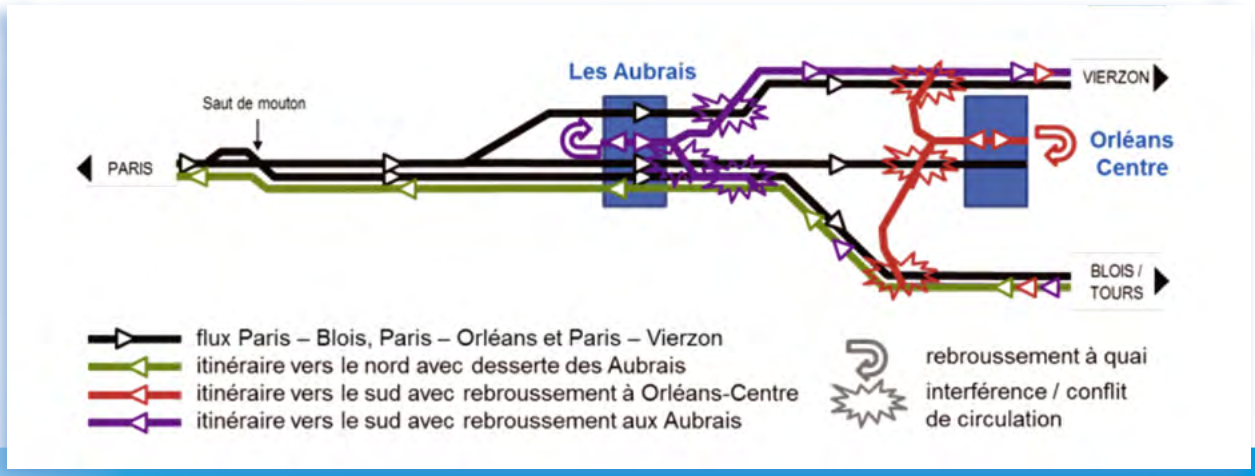
Plusieurs participants à la concertation ont mis en lumière qu'une liaison Orléans – Lyon serait plus pertinente avec un aller tôt le matin et un retour tard le soir, afin de permettre un aller-retour dans la journée pour un motif professionnel. Or cela n'était pas envisageable avec une liaison du type Lille – Orléans – Lyon -Sud-Est (arrivée à Orléans en provenance de Lille en fin de matinée) telle qu'elle était envisagée dans le schéma de desserte présenté au débat public. Il a alors été demandé à RFF d'étudier des liaisons vers Lyon permettant d'arriver vers 9 heures le matin, ce qui a conduit à envisager, à infrastructure constante, des liaisons (Tours) – Blois – Orléans – Lyon d'une part, et Blois – Orléans – Roissy – Lille d'autre part.

Les études ont révélé qu'une liaison Tours – Lyon via Orléans était faisable et performante dans le scénario Médian, mais pas dans le scénario Ouest.

Pour rejoindre Lyon depuis Orléans avec le projet POCL dans le cas du scénario Ouest, les trains utilisent la ligne existante vers le sud jusqu'à un raccordement qui leur permet de rejoindre la ligne nouvelle à grande vitesse.

Or, en venant de l'ouest (Blois, Tours), **les infrastructures telles qu'elles existent actuellement font que l'itinéraire vers le sud par le scénario Ouest est problématique.** En effet, non seulement les trains devraient faire demi-tour en gare d'Orléans-centre ou en gare des Aubrais mais en plus ils croiseraient les trois principaux flux du nœud : Paris-Blois, Paris-Orléans et Paris-Vierzon. Le cumul de toutes ces contraintes rend très peu crédible la création de cet itinéraire en heure de pointe.

Ajouter un raccordement vers au nord d'Orléans dans le scénario Ouest n'est pas non plus une option défendable : ce raccordement ajouterait des contraintes techniques fortes dans un secteur déjà extrêmement contraint. **En tout état de cause, toute adaptation d'infrastructure en ce sens n'est pas à rechercher puisque le besoin de liaison vers Lyon est satisfait par un service initié à Orléans, tel que le prévoit le schéma de desserte.** En outre, les voyageurs de Blois pourront assurer une correspondance à Orléans vers Lyon et ceux de Tours emprunter les trains passant par Bourges ou par l'Ile-de-France.



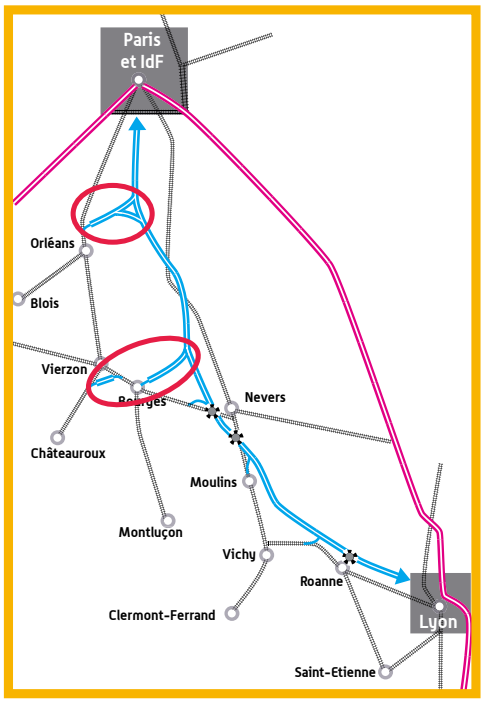
Traversée du nœud d'Orléans de Blois en direction de Lyon

Dans le cas du scénario Médian, les trains utilisent la ligne existante vers le nord jusqu'à un raccordement qui leur permet de rejoindre la ligne nouvelle à grande vitesse.

Or, en venant de l'ouest (Blois, Tours), **les infrastructures telles qu'elles existent actuellement rendent réalisables l'itinéraire par le Médian,** sans investissement supplémentaire. Ce scénario permet le prolongement de la liaison Orléans – Lyon jusqu'à Blois voire Tours sans aménagement d'infrastructure. Les études de trafic réalisées par SETEC montrent que cela constitue une opportunité dont pourront se saisir les exploitants ferroviaires pour renforcer la liaison transversale Orléans – Lyon.

Quelle est la garantie que les « branches » / les portions de ligne nouvelle vers Orléans comme vers Bourges et Châteauroux soient effectivement réalisées dans le cas du scénario Médian ?

Scénario Médian



Plusieurs participants à la concertation ont exprimé leur crainte que l'on ne réalise pas, dans le scénario Médian, les portions de ligne nouvelle qui permettent de desservir Orléans, Blois, Vierzon, Bourges, Châteauroux et Montluçon, et de relier ces villes à la fois à Paris et aux autres villes de province.

En premier lieu, il convient de rappeler les quatre objectifs fondateurs du projet qui ont été confirmés par le débat public, puis complétés par un cinquième objectif :

- Assurer à terme un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures ;
- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France ;
- Constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris – Lyon ;
- Réunir les conditions d'une desserte grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Ces objectifs constituent le cahier des charges du projet. Dans ce cahier des charges figurent donc **le raccordement d'Orléans au réseau TGV mais aussi l'amélioration de la desserte de Bourges et des autres villes du centre.** Comme pour tous projets, ce cahier des charges sera rappelé dans les documents officiels à venir ; il constitue le fondement même du projet. Il n'apparaît donc pas vraisemblable que les études et les procédures qui suivront n'intègrent pas les portions de ligne nouvelle vers Orléans, Bourges et Châteauroux.

En second lieu, toutes les études et la concertation menées jusque-là ont montré que le projet repose sur **deux grandes fonctions indissociables, celle qui consiste à doubler l'axe Paris – Lyon et celle qui consiste en même temps à desservir le territoire central de la France à l'aide de la grande vitesse ferroviaire.** Le projet POCL est un tout : sans ces deux grandes fonctions, il ne trouve pas de justification socio-économique suffisante, ni non plus de potentiel d'autofinancement.

En effet, l'absence des portions de ligne nouvelle vers Orléans, vers Bourges et vers Châteauroux réduirait très significativement les dessertes TGV possibles grâce au projet : suppression des dessertes avec Paris d'Orléans, de Blois, de Bourges, de Vierzon, de Châteauroux et de Montluçon mais aussi de nombreuses dessertes province – province (desserte Nord – Sud-Est en totalité, desserte Ouest – Sud-Est en partie, desserte Limoges – Sud-est). Cela représenterait au total plus d'une cinquantaine de TGV radiaux (desserte avec Paris) et près d'une dizaine de TGV province – province.

Cela au final aurait pour effet de diminuer très significativement les avantages socio-économiques du projet, mais aussi ses potentialités d'autofinancement en supprimant de nombreuses recettes de péage.

Il convient donc de bien rappeler que les 3,3 Milliards d'euros 2010 d'autofinancement du projet dans le cas de son scénario Médian supposent la réalisation du projet dans son intégralité. Sans cela, c'est tout l'équilibre financier du projet qui est remis en cause.

En synthèse :

Au final concernant les dessertes, **les approfondissements de la concertation ont conforté le projet par rapport à ce qui avait été présenté en débat public**, en lui permettant de mieux prendre en compte les attentes exprimées et les potentiels de déplacements tout en restant dans les principes d'une desserte économiquement viable pour un transporteur potentiel. Les travaux ont ainsi abouti, sans faire évoluer les schémas d'infrastructure, à :

- **des principes de liaisons entre Orléans et Lyon améliorés**, notamment permettant de répondre aux besoins exprimés par les acteurs économiques de pouvoir partir tôt le matin d'Orléans pour se rendre à des réunions à Lyon. Dans le scénario Ouest, 1 des 3 allers-retours entre le Nord et le Sud-Est de la France pourrait ainsi être initié au départ d'Orléans (et non de Lille) afin d'autoriser une arrivée plus tôt le matin à Lyon. Dans le scénario Médian, 2 des 3 allers-retours entre l'Ouest et le Sud-Est de la France pourraient emprunter l'itinéraire via Vierzon et Bourges tandis que l'autre aller-retour pourrait emprunter l'itinéraire via Blois, Orléans et Nevers, afin de permettre d'accélérer la relation Orléans - Lyon. Un aller-retour supplémentaire serait aussi possible au départ de Tours, desservant ensuite Blois, Orléans, Nevers et Lyon, compatible avec le principe d'une arrivée le matin vers 9 heures à Lyon.

- **un principe de création d'une liaison entre Blois, Orléans d'une part, et l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle d'autre part puis Lille.** Les deux scénarios, Ouest et Médian, rendraient possible 1 aller-retour entre Blois, Orléans et le Nord (Aéroport Charles-de-Gaulle, Lille, le nord de l'Europe). Cet aller-retour viendrait s'ajouter aux liaisons entre Orléans et Charles-de-Gaulle en scénario Médian tandis qu'en scénario Ouest, il compenserait une fréquence entre Orléans et Charles-de-Gaulle supprimée (cf. l'aller-retour Nord – Sud-Est initié à Orléans évoqué ci-dessus).

Les approfondissements ont également permis de compléter la **transversalité du projet, à travers une liaison Limoges – Châteauroux – Sud-Est** (Lyon, Marseille) rendue possible dans les deux scénarios, Ouest et Médian, et venant s'ajouter aux liaisons Nantes – Tours vers le Sud-Est.

En outre, les prévisions de trafics associées viennent confirmer la pertinence du schéma de desserte résultant des approfondissements menés en ateliers de concertation : les liaisons envisagées intéresseraient, au final, davantage de voyageurs que dans les études menées pour le débat public en 2011. Par rapport à ces études, les approfondissements menés dans la concertation permettent de compléter le gain de déplacements dans l'année :

- dans le scénario Ouest : 79 000 voyageurs en plus, qui viennent s'ajouter aux 5,7 millions de gains de voyageurs présentés lors du débat public ;
- dans le scénario Médian : 238 000 voyageurs en plus, qui viennent s'ajouter aux 6,5 millions de gains de voyageurs présentés lors du débat public.

Les enseignements :

Dessertes - Fonctionnalités

Pour autant, pour la majorité des déplacements, les possibilités de dessertes offertes par le projet, fréquences et temps de parcours, restent proches d'un scénario à l'autre. Quand certaines relations sont meilleures dans le scénario Ouest, d'autres le sont dans le scénario Médian. Dans la majorité des cas, les deux scénarios sont équivalents.

On observe ainsi **les différences suivantes:**

- **la différence qui concerne le plus de déplacements touche le temps moyen de parcours de la liaison Clermont-Ferrand–Paris** (2h15 dans le scénario Ouest et 2h dans le scénario Médian). Elle concerne 6500 déplacements tous modes dans les deux sens chaque jour à l'horizon du projet. Le temps de parcours avec Paris dans le scénario Médian est également meilleur pour Nevers, Vichy et Moulins, ces villes représentant un potentiel de déplacements tous modes à l'horizon du projet respectivement de 6 600, 2 100 et 1 700 déplacements jour.

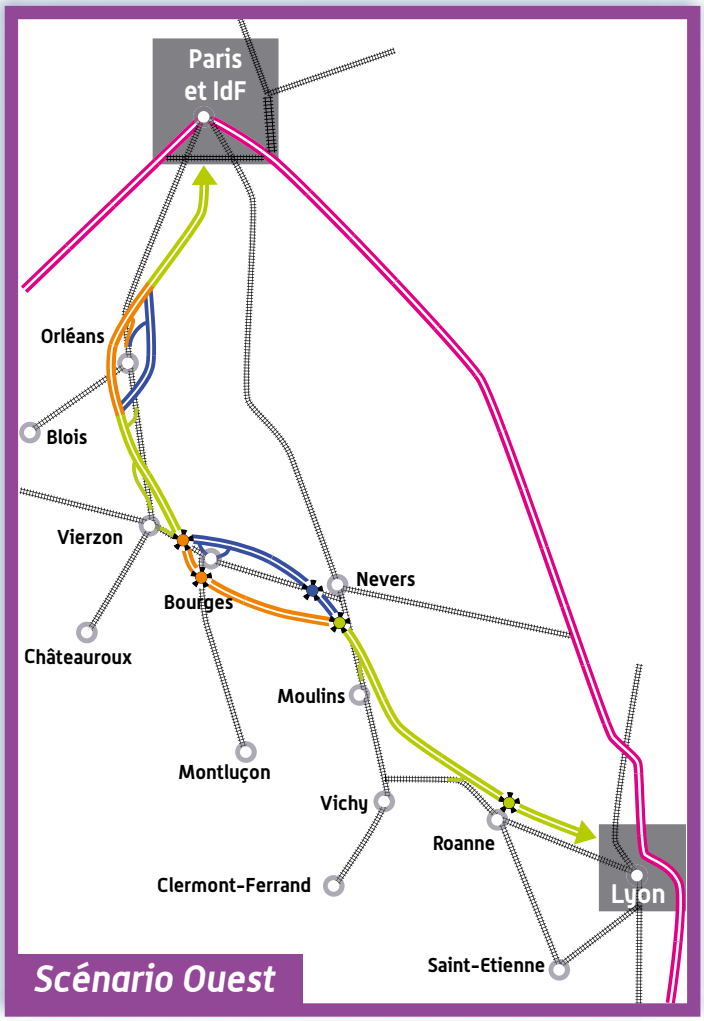
- **une différence qui concerne aussi la relation Paris – Vierzon (potentiel de 1200 déplacements tous modes par jour en 2025).** Vierzon bénéficie de 8 fréquences directes dans le scénario Ouest et de 4 directes et 4 avec correspondance à Bourges en scénario Médian, avec une différence de temps de parcours au profit du scénario Ouest. Cette différence est un peu contrebalancée par 3 fréquences directes avec Roissy Charles-de-Gaulle offertes par le scénario Médian tandis que cette liaison s'effectue avec correspondance en scénario Ouest.

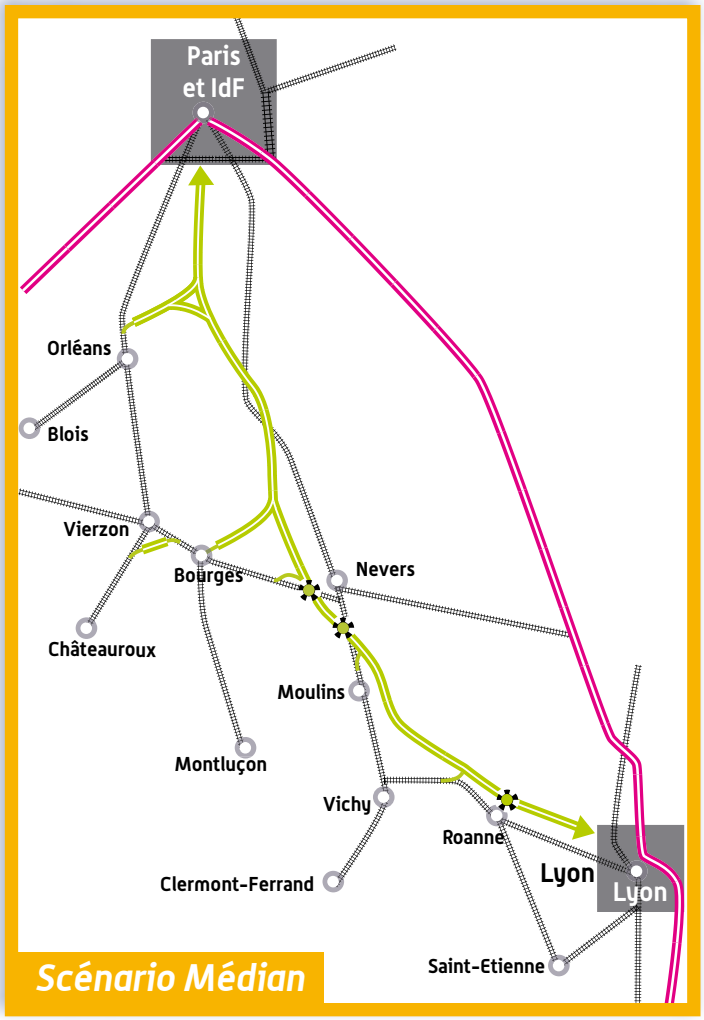
- **des différences pour la relation Bourges – Lyon – Sud-Est** (8 fréquences en scénario Ouest, 6 en scénario Médian) **et dans une moindre mesure Bourges – Roissy Charles-de-Gaulle** (4 fréquences directes en scénario Ouest, 3 directes et 1 avec correspondance en scénario Médian), avec des temps de parcours également meilleurs en scénario Ouest en particulier vers Roissy Charles-de-Gaulle. Ces relations concernent toutefois des potentiels de déplacements plus faibles : 900 déplacements tous modes avec Lyon, 100 avec Lille. Ainsi, même dans le scénario le moins bon, la fréquence semble adaptée à ce potentiel. A noter que la différence concernant Bourges, mais aussi Vierzon, dans leur relation avec Tours et Nantes, au profit du scénario Ouest, est à relativiser par la présence d'une offre TER étoffée entre ces villes.

On le voit, ces différences tantôt au léger avantage d'un scénario, tantôt au léger avantage de l'autre ne permettent pas de les discriminer pour la desserte du territoire.

Et surtout, le projet, quel que soit le scénario, apporte une nette amélioration de l'offre de transport, en termes de fréquence et de temps de parcours, par rapport à la situation sans le projet.

Les scénarios Ouest et Médian, tels qu'ils avaient été présentés dans le débat public, présentent les principes d'infrastructure suivants. Ils restent à ce stade des études les « scénarios de base » du projet :





Légende :

- La ligne nouvelle
- Les gares existantes
- Les variantes (un passage à l'est ou à l'ouest d'Orléans – au sud ou au nord de Bourges)
- La ligne existante
- Les raccordements de la ligne nouvelle au réseau existant

Hypothèses de gare nouvelle :

- Gare nouvelle
- Gare nouvelle associée à une variante

Les enseignements :

les adaptations d'infrastructure

Les ateliers consacrés aux fonctionnalités du projet organisés en région Auvergne (cf. Chapitre 2) ont permis d'explorer les adaptations d'infrastructure afin d'améliorer les liaisons entre Clermont-Ferrand d'une part et Paris et Lyon d'autre part. Deux adaptations ont ainsi été étudiées, à la demande des participants :

- une variante d'infrastructure passant en rive gauche de l'Allier à l'ouest de la voie ferrée actuelle entre Nevers et Moulins,
- une variante dite Interconnexion rapprochée qui consiste à raccorder la ligne nouvelle le plus au sud possible et à réduire le parcours sur ligne existante des trains vers Clermont-Ferrand.

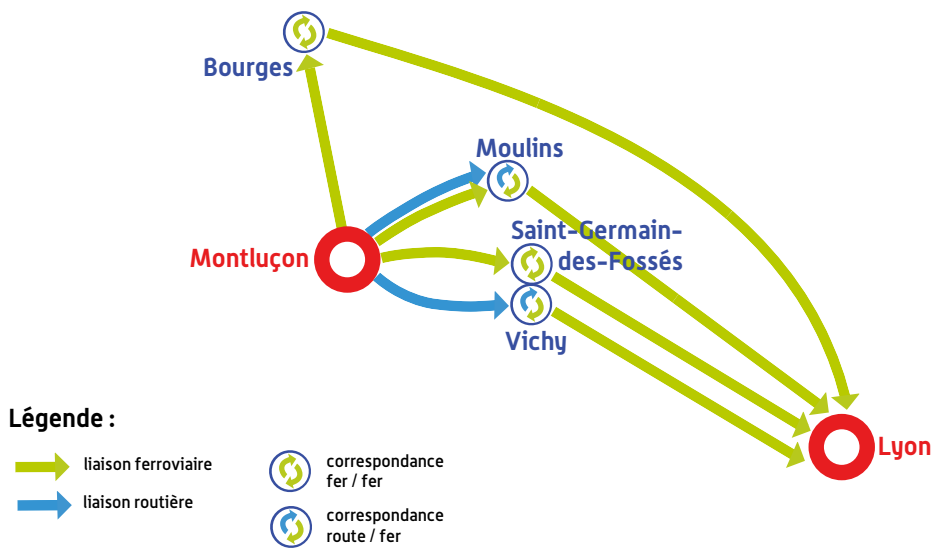
En outre, plusieurs participants ont demandé que soit étudiée **la desserte de Nevers sur le site existant de Saincaize**, plutôt qu'en gare nouvelle. C'est ainsi qu'a été examinée cette variante puis qu'est née, au fil des échanges avec les participants à la concertation, l'étude de la **variante Interconnexion rapprochée couplée à la desserte de Saincaize en crochet**.

Enfin, la concertation a été l'occasion pour certains participants de rappeler les adaptations présentées en débat public, et d'approfondir leur étude :

- **desserte de Moulins par les trains intersecteur en crochet**,
- **desserte de Nevers en gare centre (raccordement de Gien)**.

Ces adaptations présentent également **des opportunités d'amélioration de la liaison Montluçon - Lyon**. Différents itinéraires envisageables - avec correspondance routière ou ferroviaire à Moulins, Saint-Germain-des-Fossés ou Vichy par exemple - ont été présentés et discutés à l'occasion de l'atelier technique du 16 avril 2013.

Itinéraires Montluçon - Lyon évoqués en atelier technique le 16 avril 2013



Itinéraires Montluçon - Lyon évoqués en atelier technique le 16 avril 2013

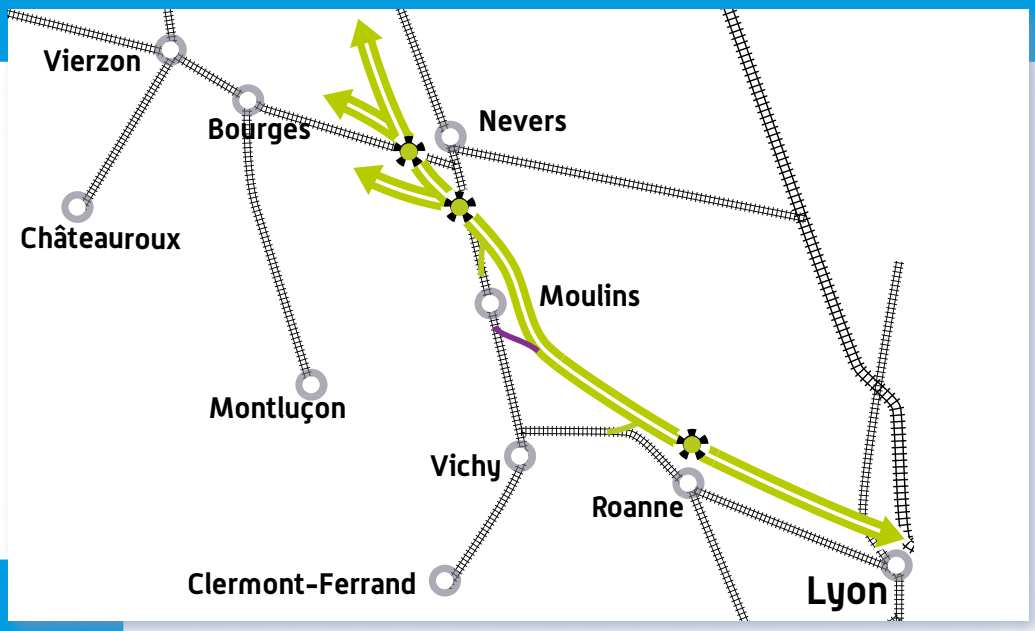
Les enseignements :

les adaptations d'infrastructure

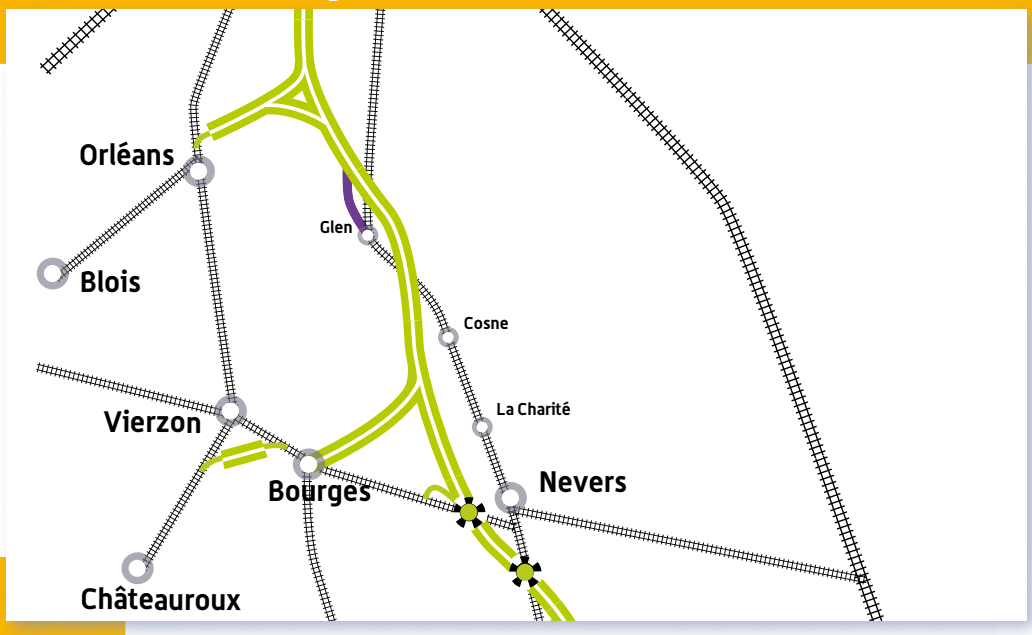
Légende :

- Scénario de base
- Adaptation du scénario de base
- Infrastructure de base supprimée dans le cas de l'adaptation
- Gare nouvelle

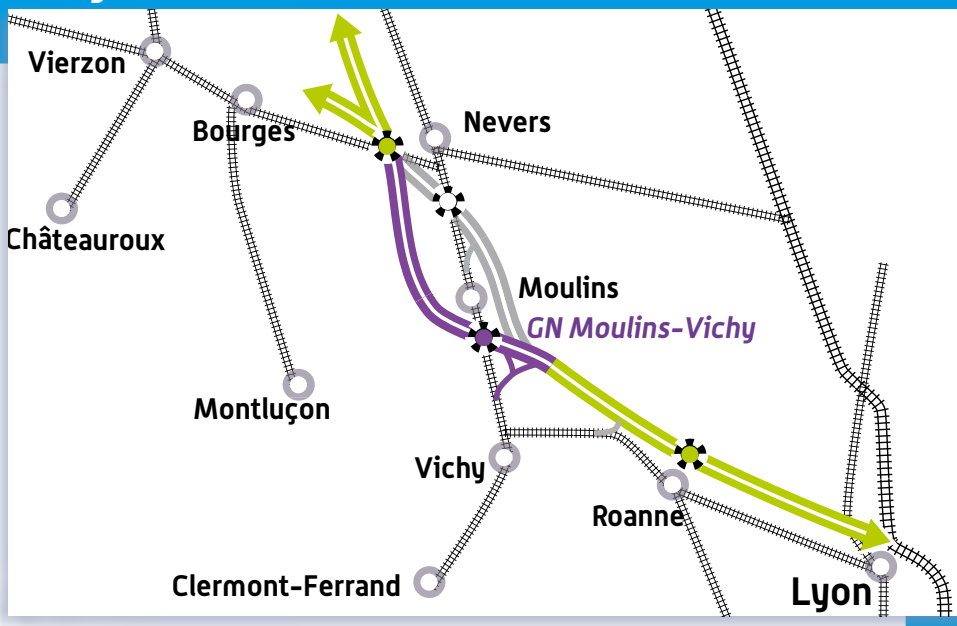
Crochet à Moulins



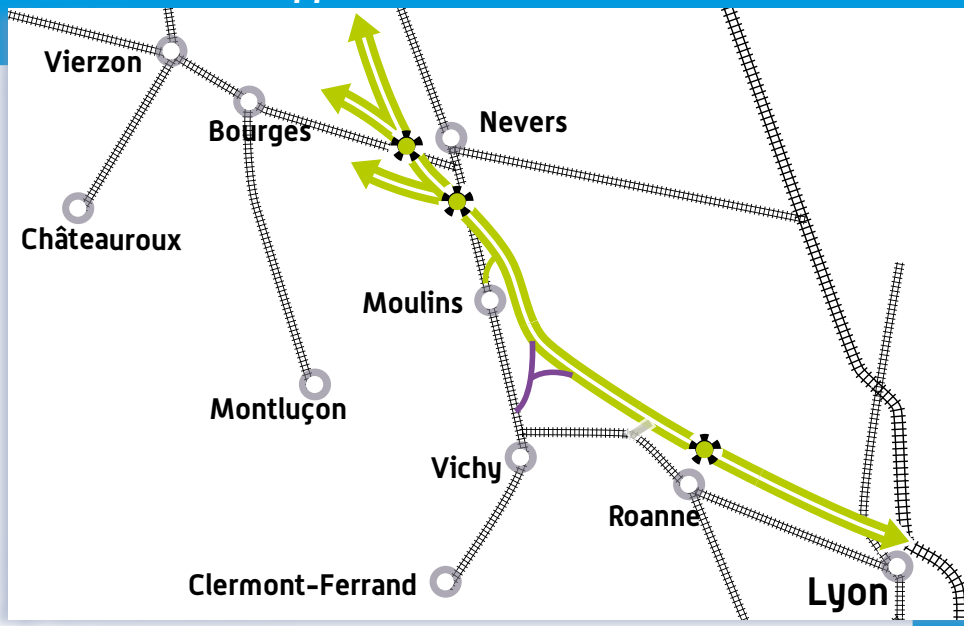
Desserte de Nevers gare centre *(possible uniquement en sc. Médian)*



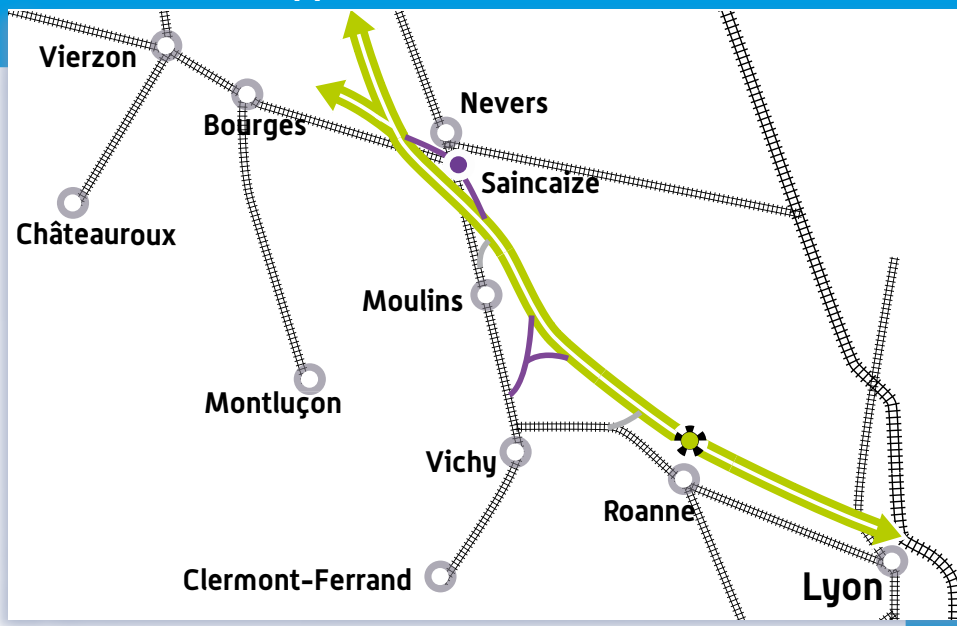
Rive gauche de l'Allier



Interconnexion rapprochée



Interconnexion rapprochée + Desserte de Saincaize



Au final, les adaptations présentent les caractéristiques suivantes par comparaison au scénario de base :

	Scénario de base	Crochet de Moulins	Desserte de Nevers en gare centre (possible uniquement dans le sc. Médian)
Coût	13 Milliards d'€ (2010)	+ 90 millions d'€	+ 70 millions d'€
Effets sur les dessertes	Repères en termes de fréquences et temps de parcours moyen : • Paris – Nevers Gare Nouvelle – Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand : 7 allers retours par jour • Paris – Vichy – Clermont (rapides) : 6 allers retours par jour en Ouest (arrêt à Bourges aussi), 5 en Médian • Paris-Clermont-Ferrand : 2h15 (sc. Ouest) ou 2h (sc. Médian) • Paris – Nevers Gare Nouvelle: 1h10 (sc. Ouest) ou 1h (sc. Médian) • Nevers – Lyon : 1h	Temps de parcours moyen et fréquences : • arrêt en gare centre de Moulins de certains trains en provenance de l'Ouest et du Nord de la France, et en direction du Sud-Est • + 11 min pour ces trains intersecteurs (en provenance de l'Ouest et du Nord de la France et en direction du Sud-Est)	Temps de parcours moyen et fréquences : • Paris – Nevers Gare Nouvelle – Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand : 6 aller-retour par jour • Desserte (à grande vitesse) Paris – Gien – Cosne – La Charité – Nevers Centre : 3 aller-retour par jour • Paris – Nevers centre : 1h35
Effets sur l'environnement	Risque global d'impact assez fort (bâti diffus, Val d'Allier Bourbonnais)	Risque global d'impact similaire au scénario de base	Risque global d'impact similaire au scénario de base
Effets sur le nombre de déplacements	Gain global de : 5,7 millions de déplacements/an (sc. Ouest) 6,5 millions de déplacements/an (sc. Médian) dont 1,6 millions pour l'Auvergne	+24 000 déplacements / an (sc.Ouest) + 32 000 déplacements / an (sc. Médian)	+ 140 000 déplacements / an (sc. Médian)
Faisabilité socio-économique du projet	Des avantages supérieurs aux coûts : Sc. Ouest : 5,2 Milliards d'€ de VAN ; 4,3 % de TRI Sc. Médian : 10 Milliards d'€ de VAN ; 5 % de TRI	Rentabilité socio-économique en légère baisse avec l'adaptation : Sc. Ouest : 5 Milliards d'€ de VAN ; 4,3 % de TRI Sc. Médian : 9,8 Milliards d'€ de VAN; 4,9 % de TRI	Bilan de l'adaptation potentiellement en équilibre mais pas d'impact sur le bilan socio-économique global du projet

	Rive gauche de l'Allier	Interconnexion rapprochée	Interconnexion rapprochée + desserte de Saincaize
Coût	+ 760 millions d'€	+ 400 millions d'€	+ 340 millions d'€ (sc. Ouest) + 240 millions d'€ (sc. Médian)
Effets sur les dessertes	**Temps de parcours moyen et fréquences :** • Paris-Vichy-Clermont : - 8 min (pour tous les trains), +1 aller-retour par jour • Clermont-Lyon : - 7 min • Paris-Lyon : + 1 à 2 min • Clermont-Lyon : - 1 aller retour par jour **Gare nouvelle / gare centre :** • desserte de Moulins en gare nouvelle Moulins-Vichy ; et desserte de Vichy partagée entre gare centre et gare nouvelle • desserte de Nevers possible uniquement en gare nouvelle à l'ouest de la ville, au croisement de la ligne Bourges - Nevers • en scénario Ouest, oblige à la variante nord de Bourges (desserte en gare centre)	**Temps de parcours moyen et fréquences :** • Paris-Vichy-Clermont (soit 45% des trains Paris-Clermont) : - 7 min, + 1 aller-retour par jour • Clermont-Lyon : - 7 min • pas d'impact sur les fréquences	**Temps de parcours moyen :** • Paris-Vichy-Clermont (soit 45% des trains Paris-Clermont) : - 7 min • Paris – Nevers – Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand : + 9 min (sauf pour Nevers) • Clermont-Lyon : - 7 min • liaisons intersecteur Ouest – Sud-Est et Nord – Sud-Est : + 5 à 6 min • en scénario Ouest, oblige à la variante nord de Bourges (desserte en gare centre)
Effets sur l'environnement	**Risque global d'impact plus fort** (+ zones inondables de l'Allier, réserve naturelle, Sioule)	**Risque global d'impact similaire au scénario de base**	**Risque global d'impact similaire au scénario de base**
Effets sur le nombre de déplacements	+ 160 000 déplacements / an avec des pertes sur les liaisons Moulins-Paris, villes du centre remplacé par Sud-Est et Paris-Lyon	+ 150 000 déplacements / an répartis sur les gares de Clermont et Vichy	Pas de gain de trafic ; les gains (sur Paris – Nevers, Clermont/Vichy avec Lyon) étant compensés par les pertes (sur Paris – Clermont/Vichy/Moulins, intersecteur Nord-Sud-Est et Ouest-Sud-Est)
Faisabilité socio-économique du projet	**Rentabilité socio-économique en baisse modérée avec l'adaptation :** Sc. Ouest : 4,7 Milliards d'€ de VAN ; 4,25 % de TRI Sc. Médian : 9,4 Milliards d'€ de VAN ; 4,8 % de TRI	**Rentabilité socio-économique en légère baisse avec l'adaptation :** Sc. Ouest : 5 Milliards d'€ de VAN ; 4,3 % de TRI Sc. Médian : 9,8 Milliards d'€ de VAN; 4,9 % de TRI	**Rentabilité socio-économique en baisse avec l'adaptation :** Sc. Ouest : 3,6 Milliards d'€ de VAN ; 4,1 % de TRI Sc. Médian : 8,9 Milliards d'€ de VAN ; 4,8 % de TRI

En synthèse :

Les adaptations étudiées lors de la concertation n'affectent pas les liaisons possibles du projet : fréquences et politiques d'arrêt ne s'en trouvent que très peu modifiées. Elles ont essentiellement des effets sur les temps de parcours, le nombre de voyageurs concernés, et le coût du projet. L'adaptation Rive gauche de l'Allier présente également des effets en matière d'impact sur l'environnement.

L'étude de ces approfondissements révèle finalement des trafics supplémentaires qui restent modérés relativement aux premiers gains liés au projet. Au final, compte tenu des surcoûts que les adaptations entraînent, aucune d'elle n'améliore le bilan socio-économique du projet. Certaines (Rive gauche de l'Allier et interconnexion rapprochée + Saincaize) le détériore, mais ce bilan reste positif malgré tout. Les autres sont assez neutres sur le bilan socio-économique.

Enfin, à l'exception de la desserte de Nevers en gare centre (raccordement de Gien), qui pourrait constituer une option possible uniquement dans le scénario Médian, les autres adaptations étudiées sont possibles dans l'un et l'autre des scénarios. Elles ne sont donc pas discriminantes et n'appellent pas, à ce stade, un arbitrage indispensable à la poursuite des études.

Les enseignements :
l'évaluation environnementale

Une nouvelle évaluation du risque d'impact environnemental sur les bases d'une méthodologie partagée

Sur les thématiques environnementales (milieux humains et naturels), les discriminations possibles des scénarios n'interviennent qu'en région Centre où deux options de passage sont examinées. Ailleurs, l'option de passage est déjà unique.

Lors du débat public, les positions affirmées n'avaient pu départager les scénarios en région Centre :

- chaque territoire avait mis en avant la défense et la protection de sites particuliers, notamment **la Sologne dans le scénario Ouest** et **le Sancerrois dans le scénario Médian** ;
- plusieurs participants avaient demandé que soit approfondie la possibilité d'utiliser le couloir d'infrastructures existantes et de rapprocher la LGV **de l'autoroute A71 (jumelage)** pour la traversée de la Sologne ;
- **l'appréciation des risques environnementaux** n'avait pas été partagée par tous. Certains aspects ont été perçus comme trop valorisés (Val de Loire, Natura 2000, zone urbanisée d'Orléans), d'autres comme sous-évalués (agriculture, viticulture, nature ordinaire).

Aussi l'atelier technique et les travaux de l'étape avaient pour objectifs :

- **le partage des données d'entrée ;**
- **la compréhension des enjeux et sensibilités des territoires et du projet ;**
- **le partage des méthodes d'appréciation du risque d'impact environnemental ;**
- **l'approfondissement de l'évaluation environnementale des scénarios Ouest et Médian.**

Extrait du compte-rendu de la Commission particulière du débat public :

« La mobilisation pour la prise en compte de la préservation de l'environnement s'inscrit rarement dans une approche globale. Dans chaque territoire, on met régulièrement en avant la défense et la protection de sites particuliers, présentés comme remarquables et symboliques. (...)
Il est souvent reproché à RFF de ne pas fournir d'études assez détaillées, en particulier sur la biodiversité, les milieux naturels, les écosystèmes, mais aussi de privilégier la biodiversité protégée aux dépens de la biodiversité ordinaire ».

Partagées et enrichies avec les acteurs du territoire, les données environnementales ont été analysées en concertation. La démarche a ainsi permis de nourrir chacune des étapes de l'analyse :

- **l'identification des enjeux, composantes intrinsèques du territoire.** Les participants à la concertation ont proposé les critères, puis les indicateurs qui permettent de qualifier et cartographier les caractéristiques du territoire. C'est ainsi que les études ont pris en compte les données économiques sur les activités agricoles, viticoles et cynégétiques, les éléments sur les qualités agronomiques des sols, les données sur le prix du foncier, la caractérisation de l'attractivité touristique des territoires, les données sur les espèces et habitats naturels et les continuités écologiques.

- **l'évaluation de la sensibilité de ces enjeux.** Les participants à la concertation se sont entendus sur l'attribution des niveaux de sensibilité aux différents enjeux. Celle-ci a ainsi évolué par rapport aux niveaux de sensibilité attribués dans les études présentées au débat public. A titre d'exemple, on citera : l'abaissement de la sensibilité accordée aux périmètres Unesco (patrimoine mondial de l'Humanité), la revalorisation des sites inscrits et classés (monuments historiques par exemple) et des zones de protection du patrimoine, le relèvement de la sensibilité accordée aux risques d'inondation. Par ailleurs, les échanges au cours des différents ateliers ont permis de caler, puis d'ajuster, les niveaux de sensibilité accordés aux critères nouveaux par rapport au débat public.

- **l'évaluation des risques d'impact du projet sur ces enjeux en fonction de la contrainte à la réalisation du projet qu'ils représentent : technique, juridique, économique.** Lors du dernier atelier de concertation, RFF a partagé avec les participants à la concertation la méthode et les premières réflexions relatives à l'analyse du risque d'impact. La méthode a été questionnée, sans apport de modification particulier.

Concernant la *traversée de la Zone Natura 2000 Sologne*, la garante de la concertation a mis en place et animé un groupe de travail et une audition d'experts indépendants. Ceux-ci ont été unanimes pour affirmer que la comparaison des scénarios Ouest et Médian devait d'abord s'appuyer sur les services et fonctionnalités offerts par chaque scénario et sur leur caractérisation environnementale globale. Les possibilités de jumelage, là où elles se présentent, peuvent être prises en considération comme d'éventuelles mesures d'évitement ou de réduction du risque environnemental local, mais ne peuvent représenter à elles seules un critère de choix d'un scénario.

Les différents experts ont affirmé que le jumelage peut être favorable à la maîtrise des impacts sur l'environnement sous certaines conditions :

- que les infrastructures soient jumelées étroitement ;
- que les sections jumelées soient les plus longues possibles.

Les questions du groupe de travail ont conduit à préciser pourquoi on ne pouvait pas jumeler la LGV POCL avec la RD2020 ou avec la ligne ferroviaire existante.
Les témoins ont fait part de leurs expériences sur des cas concrets. Ils ont souligné les difficultés à réaliser un jumelage favorable quand les deux infrastructures ne sont pas conçues en même temps.

Tous ces échanges ont conduit à un approfondissement de l'analyse tenant compte de la sensibilité environnementale particulière de la Sologne et des caractéristiques géométriques des infrastructures à jumeler.

Les enseignements :
l'évaluation environnementale

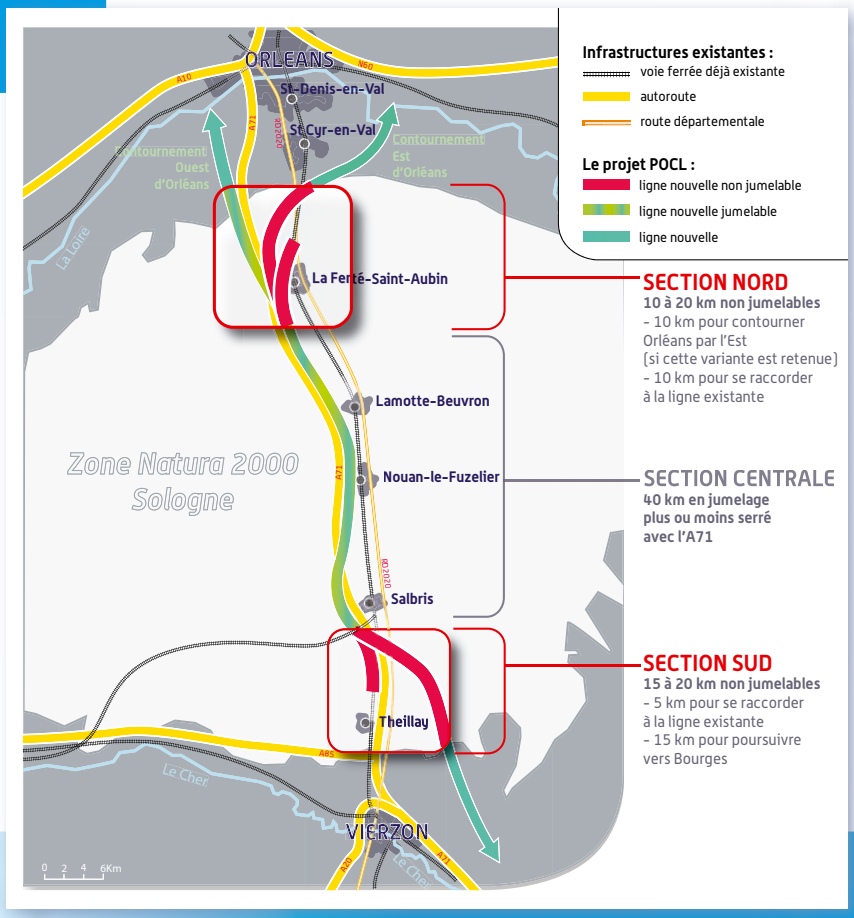
Un bilan des linéaires en jumelage étroit, en jumelage large et non jumelables a été établi.
Dans le scénario Ouest environ 80 kilomètres de ligne nouvelle seraient à réaliser en zone Natura 2000 :

- 30 à 40 km ne seraient pas jumelables,
- 5 à 10 km présenteraient des délaissés entre les deux infrastructures supérieurs à 200 mètres,
- 25 à 30 km seraient en jumelage large (délaissés entre 50 et 200 mètres),
- 0 à 25 km seraient en jumelage étroit (délaissés inférieurs à 50 mètres).

Au final, à l'issue de l'audition des experts indépendants, RFF s'est engagé à :

• compléter la comparaison des scénarios Ouest et Médian. Ce travail a été réalisé pendant cette étape à travers les études et la concertation technique :
- en comparant les deux scénarios sur la base des travaux réalisés lors des ateliers de concertation ;
- en actualisant l'analyse environnementale avec les données collectées lors de cette étape ;
- en prenant en compte les éléments liés aux continuités écologiques et aux fonctionnalités des milieux naturels.

• actualiser l'évaluation environnementale du jumelage d'infrastructures dans le scénario Ouest en précisant les aspects techniques liés à l'infrastructure ; en incluant dans l'analyse les données collectées lors des études conduites en 2013 et les éléments liés aux continuités écologiques et aux fonctionnalités des milieux naturels. C'est ainsi que RFF a présenté un complément d'études sur la problématique du jumelage, et intègre ces éléments dans son étude environnementale globale.



Linéaires de ligne nouvelle en zone Natura 2000 Sologne

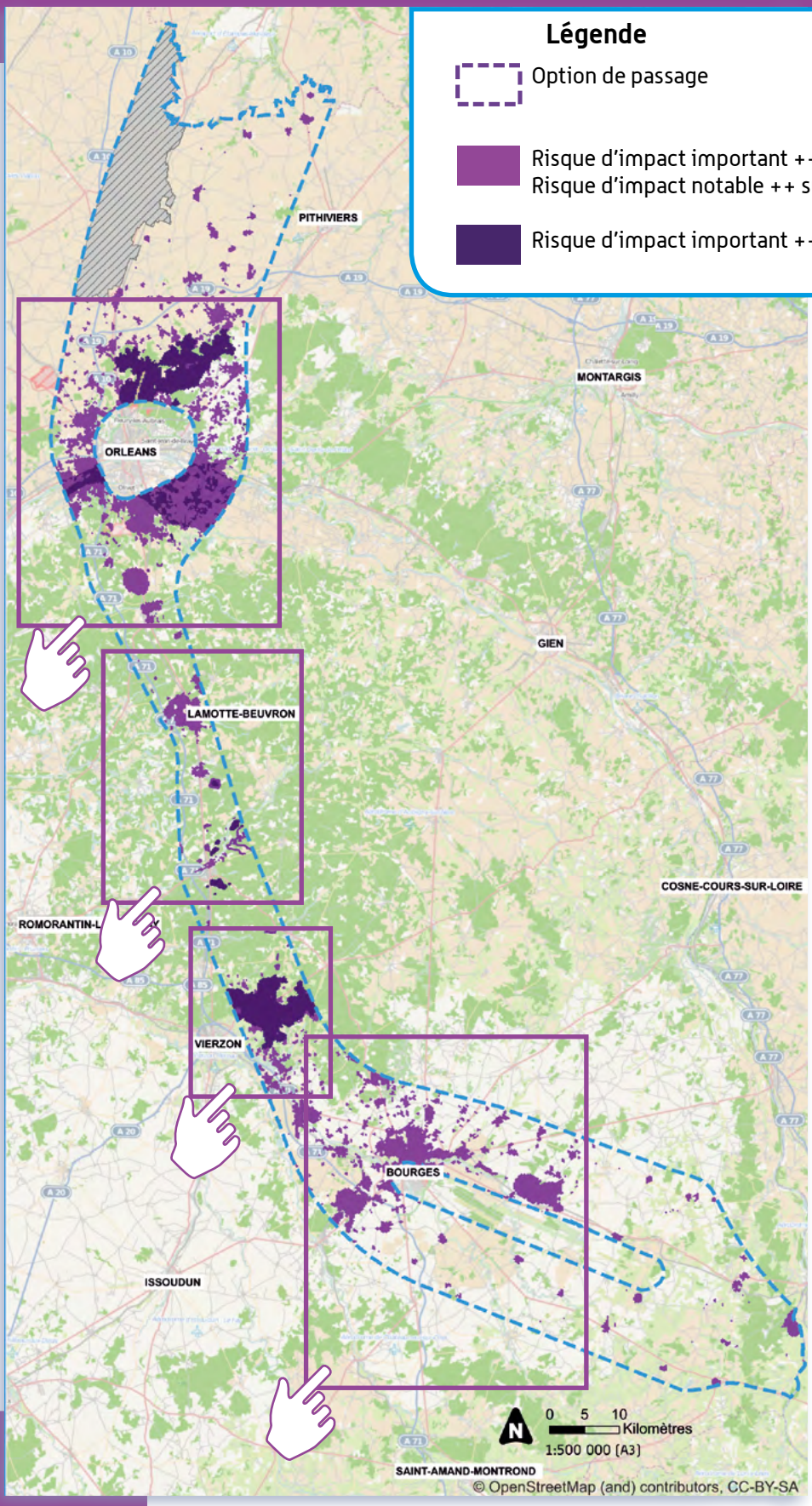
• dans le cas où le scénario Ouest serait retenu :

- rechercher le rapprochement avec l'A71 sur toutes les sections où il sera possible ;

- rechercher les possibilités d'optimisations géométriques pour tendre vers un jumelage favorable à l'environnement, et tenter de maîtriser les risques sur les espèces et habitats Natura 2000 ;

- travailler en concertation étroite avec l'Etat, le concessionnaire autoroutier et les cofinanceurs du projet pour conduire une réflexion globale sur les deux infrastructures jumelées en termes de biodiversité, de milieu aquatique, de bruit, etc.

Secteurs à risque d'impact élevé sur les sensibilités les plus fortes
OPTION DE PASSAGE DU SCENARIO OUEST



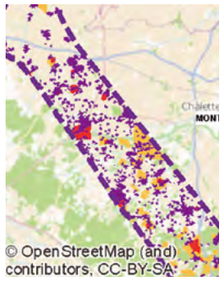
De quoi parle-t-on ?

Cette synthèse est issue du croisement :

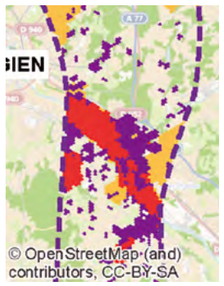
- de l'appréciation des sensibilités définies en concertation (hiérarchisation des enjeux environnementaux): les vignettes présentées dans les pages intérieures ci-contre en sont des extraits thématiques ;
- avec l'évaluation du risque d'impact selon les possibilités d'évitement des sensibilités, l'ampleur des mesures à mettre en œuvre face aux impacts possibles du projet, et les risques liés aux procédures à conduire pour obtenir les différentes autorisations du projet.

Données d'Eure-et-Loir non collectées pour les études réalisées en 2013, car présentes de façon équivalente dans les deux scénarios, elles sont sans effets sur l'évaluation environnementale des scénarios Ouest et Médian.

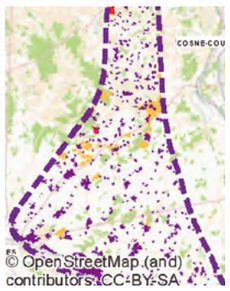
Urbanisation - Foncier - Autres thèmes



Les enjeux forts et majeurs du secteur concernent presque exclusivement l'urbanisation, très diffuse dans le secteur.
Le risque d'impact lié à cette thématique est notable, en raison de possibilités d'évitement global réduites (enjeu très dispersé) et des mesures de réduction/ compensation à mettre en oeuvre en cas d'impact.

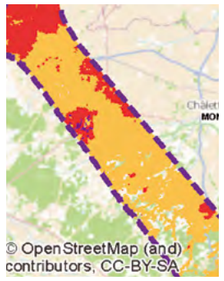


Les enjeux de niveau majeur et fort du secteur se caractérisent par la présence d'une urbanisation localisée, à proximité de la Loire, et par l'existence de la zone inondable de la Loire.
Le risque d'impact lié à cette thématique est notable, en raison de possibilités d'évitement réduites et des mesures de réduction et de compensation parfois lourdes (zone inondable) à mettre en oeuvre en cas d'impact.

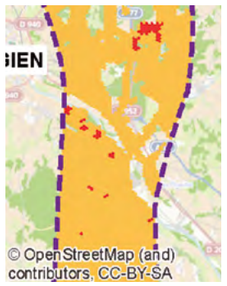


Les enjeux de niveau majeur concernent exclusivement l'urbanisation dispersée.
Le risque d'impact lié à cette thématique est notable (possibilités d'évitement réduites et mesures de compensation/ réduction à mettre en oeuvre en cas d'impact).

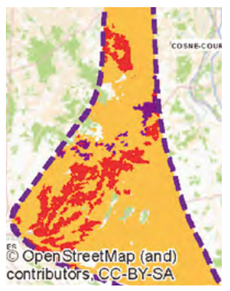
Agriculture - Viticulture



Les enjeux de niveau fort identifiés dans le secteur concernent le très bon potentiel agronomique des sols et la production à forte valeur ajoutée des environs de Bellegarde (horticulture).
Le risque d'impact lié à ces enjeux est notable.



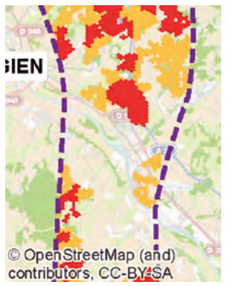
Les enjeux agricoles de niveau fort et majeur sont rares dans ce secteur.
Les enjeux forts correspondent aux secteurs de maraichage.



Les vignobles AOC de Sancerre et Menetou-Salon constituent des enjeux majeurs. Les enjeux de niveau fort identifiés concernent le très bon potentiel agronomique des sols et les communes ayant une production importante d'AOC fromagère.
L'évitement de l'ensemble de ces enjeux est difficile mais des possibilités d'évitement des plus majeurs existent.
Les mesures de réduction et de compensation à mettre en oeuvre en cas d'impact sur les vignobles AOC sont évaluées de grande ampleur.

Sylviculture

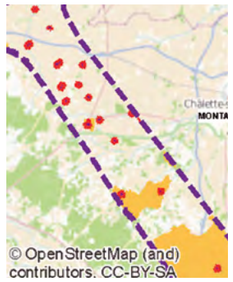
Sensibilité de niveau Faible à Moyen sur ce tronçon de l'option de passage



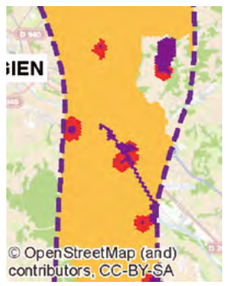
Dans ce secteur, les enjeux sylvicoles de niveau fort se concentrent au nord de la Loire.
Il s'agit de forêts privées faisant l'objet d'une certification, et pour lesquelles le risque d'impact est notable.

Quelques enjeux sylvicoles de niveau majeur (forêts domaniales) et fort (forêt certifiées PEFC) sont identifiés dans le secteur mais des possibilités d'évitement existent.
Les mesures de compensation à mettre en oeuvre sont importantes dans le cas d'une forêt domaniale et notables pour les autres forêts.

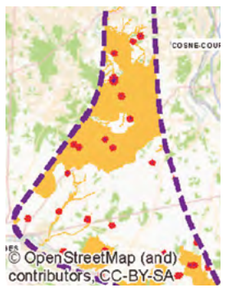
Patrimoine - Tourisme - Loisirs - Terroirs



Les monuments historiques sont nombreux et dispersés dans le secteur.
Le risque d'impact est notable, bien que des possibilités d'évitement existent, induisant des mesures de grande ampleur en cas d'impact.

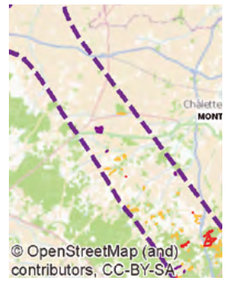


Plusieurs enjeux de niveau majeur et fort sont identifiés dans ce secteur. Il s'agit de sites inscrits/classés, de monuments historiques et d'une ZPPAUP (en marge du secteur).
Le risque d'impact lié à ces enjeux est notable, bien que des possibilités d'évitement existent, induisant des mesures de grande ampleur en cas d'impact.

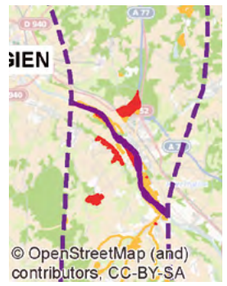


Plusieurs monuments historiques sont dispersés dans le secteur.
Le risque d'impact lié à cet enjeu est notable, bien que des possibilités d'évitement existent, induisant des mesures de grande ampleur en cas d'impact.

Biodiversité



Dans le secteur du Gâtinais, les enjeux majeurs concernent l'étang des Hautes Soeurs et le patrimoine naturel qu'il abrite.
Les enjeux forts, au sud, sont liés aux lisières forestières et zones humides.
Ces enjeux restent très ponctuels et évitables.



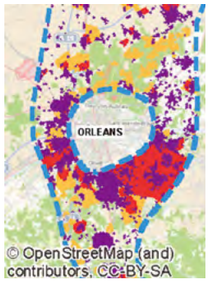
Les enjeux naturels de niveau fort et majeur sont très majoritairement liés à la vallée de la Loire.
La vallée de la Loire est, de plus, intégralement classée en zone Natura 2000.
Ces enjeux restent ponctuels malgré un risque d'impact notable lié à un évitement impossible.

Les enjeux de niveau majeur et fort sont principalement liés aux petits cours d'eau de tête de bassin abritant une faune aquatique remarquable, ainsi qu'à l'intérêt du secteur pour les chauves-souris.
Ces enjeux sont localisés et des possibilités d'évitement existent. Les risques d'impact sont qualifiés d'importants.

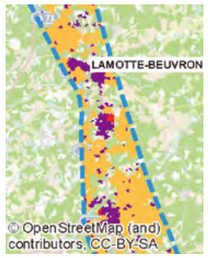
Extraits des cartes thématiques des sensibilités les plus fortes du scénario Médian

Niveaux les plus forts : assez fort fort majeur

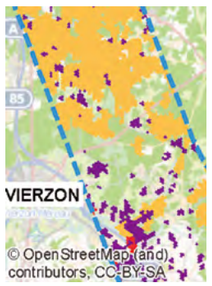
Urbanisation - Foncier - Autres thèmes



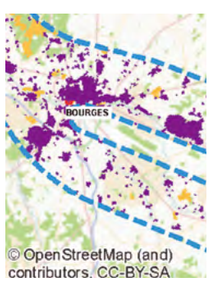
A Orléans, les enjeux forts et majeurs concernent l'urbanisation, particulièrement dense et étalée, mais aussi, la zone inondable autour de la Loire, très étendue, les sites SEVESO avec leurs périmètres de protection, ainsi que les nombreux périmètres de captage d'eau potable. Le risque d'impact est élevé en raison d'un évitement impossible (cumul d'enjeux, densité et étalement) et de mesures de réduction/compensation de grande ampleur en cas d'impact sur l'urbanisation et la zone inondable.



Les enjeux majeurs identifiés correspondent à une urbanisation localisée à Lamotte-Beuvron et Nouan-le-Fuzelier, pour laquelle le risque d'impact est notable.
A noter également la présence du parc équestre fédéral à Lamotte-Beuvron. Les possibilités d'évitement apparaissent très limitées.

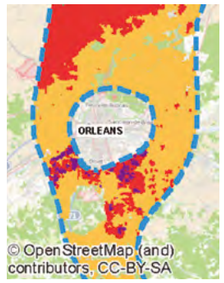


Les franges de l'agglomération de Vierzon constituent l'enjeu majeur du secteur.
Le risque d'impact relatif à cet enjeu est notable.



L'urbanisation du secteur de Bourges est dense et étalée aussi bien dans l'option nord que sud. Cet enjeu se combine à la présence de plusieurs sites SEVESO avec périmètre de protection. Il s'agit d'enjeu de niveau majeur.
Le risque d'impact est élevé en raison d'un évitement difficile et de mesures de réduction/compensation de grande ampleur en cas d'impact sur l'urbanisation.

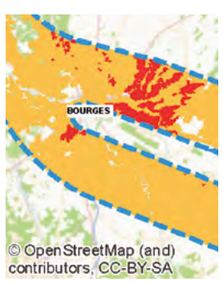
Agriculture - Viticulture



Les enjeux agricoles de niveaux fort et majeur sont nombreux et étalés aussi bien dans l'option par l'ouest que par l'est d'Orléans. Ils concernent notamment l'horticulture, le maraichage, les productions fruitières et les vignes AOC. De manière générale, la production agricole du secteur est à haute valeur ajoutée. Au nord-ouest, les sols présentent un très bon potentiel agronomique.
Le risque d'impact sur l'agriculture est notable et important pour les productions horticoles, maraichères et fruitières en raison de possibilités d'évitement limitées.

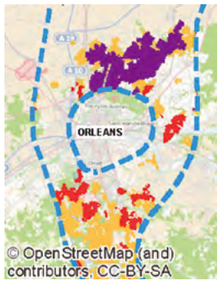
Sensibilité de niveau Faible à Moyen sur ce tronçon de l'option de passage

Sensibilité de niveau Faible à Moyen sur ce tronçon de l'option de passage

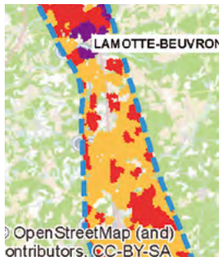


Aucun enjeu de niveau majeur n'est identifié. Le très bon potentiel agronomique des sols dans l'option par le nord de Bourges constitue le principal enjeu fort du secteur.
Le risque d'impact lié à cet enjeu est notable.

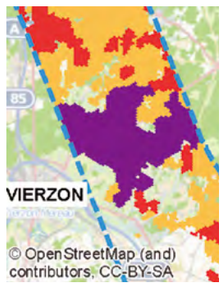
Sylviculture



La forêt domaniale d'Orléans constitue un enjeu majeur du secteur. Des enjeux forts, relatifs aux forêts privées faisant l'objet d'une certification, sont également identifiés.
Le risque d'impact est important pour la forêt domaniale, en raison des lourdes compensations nécessaires en cas d'impact, principalement pour l'option par l'est d'Orléans.
Il est notable concernant les autres types de forêts.



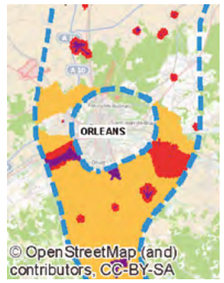
La forêt domaniale de Lamotte-Beuvron constitue un enjeu majeur.
Les forêts privées faisant l'objet d'une certification sont nombreuses et constituent un enjeu de niveau fort.
Le risque d'impact est important pour la forêt domaniale, en raison des lourdes compensations nécessaires en cas d'impact. Il est notable concernant les autres types de forêts.



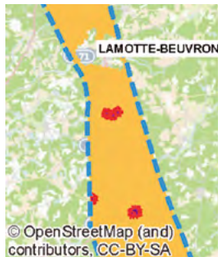
La forêt domaniale de Vierzon-Vouzeron constitue un enjeu majeur et occupe toute la largeur de l'option de passage (et au-delà).
Quelques forêts privées faisant l'objet d'une certification (enjeu de niveau fort) sont également identifiées.
Le risque d'impact est important en raison d'un évitement impossible et des lourdes compensations nécessaires liées à l'impact sur la forêt domaniale.

Les enjeux sylvicoles sont plus dispersés dans le secteur de Bourges. Il s'agit principalement de massifs certifiés, induisant des risques d'impacts notables bien que ponctuels.

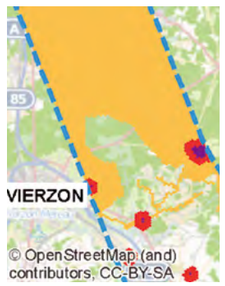
Patrimoine - Tourisme - Loisirs - Terroirs



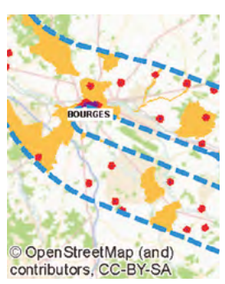
Les enjeux patrimoniaux de niveau fort et majeur sont nombreux dans le secteur : site UNESCO du Val de Loire, ZPPAUP, sites inscrits/classés, monuments historiques.
L'évitement global de ces enjeux est impossible, en raison de leur répartition sur toute la largeur de l'option de passage.
Le risque d'impact lié à ces enjeux est important en raison des mesures de réduction et de compensation à prévoir.



Les enjeux patrimoniaux majeurs et forts sont peu nombreux dans ce secteur (monuments historiques identifiés).
Il s'agit de monuments historiques avec leur périmètre de protection, induisant des mesures de grande ampleur en cas d'impact, mais des possibilités d'évitement existent.



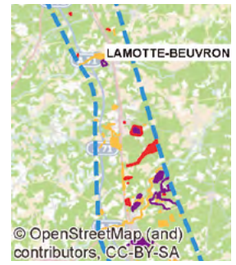
Les enjeux patrimoniaux majeurs et forts sont peu nombreux dans ce secteur. Il s'agit de monuments historiques avec leur périmètre de protection, induisant des mesures de grande ampleur en cas d'impact, mais des possibilités d'évitement existent.



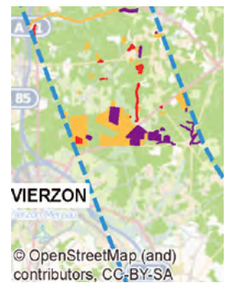
Plusieurs enjeux patrimoniaux de niveau majeur ou fort sont identifiés de manière localisée à Bourges.
Il s'agit de sites classés/inscrits et de monuments historiques.
D'autres monuments historiques sont également dispersés dans le secteur.
Le risque d'impact liés à ces enjeux est notable.

Biodiversité

Les enjeux naturels de niveau fort et majeur sont identifiés dans la forêt d'Orléans et au sud d'Orléans.
La Loire, ainsi que quelques zones identifiées au nord d'Orléans sont classées Natura 2000. Une réserve naturelle est présente à Saint Mesmin.
L'évitement global de ces enjeux, notamment ceux liés à la Loire, est impossible en raison de leur répartition sur toute la largeur de l'option de passage par l'ouest comme par l'est d'Orléans. Le risque d'impact est important.



Plusieurs enjeux naturels de niveau fort et majeur sont identifiés. Il s'agit de rives tourbeuses, d'étangs, de landes très sèches à halimium faux-Alyssson, cours d'eau et étangs abritant plusieurs espèces d'enjeu patrimonial.
De plus, la Sologne est intégralement classée en zone Natura 2000 (non matérialisée sur la carte). Le risque d'impact est notable et variable selon les sites.



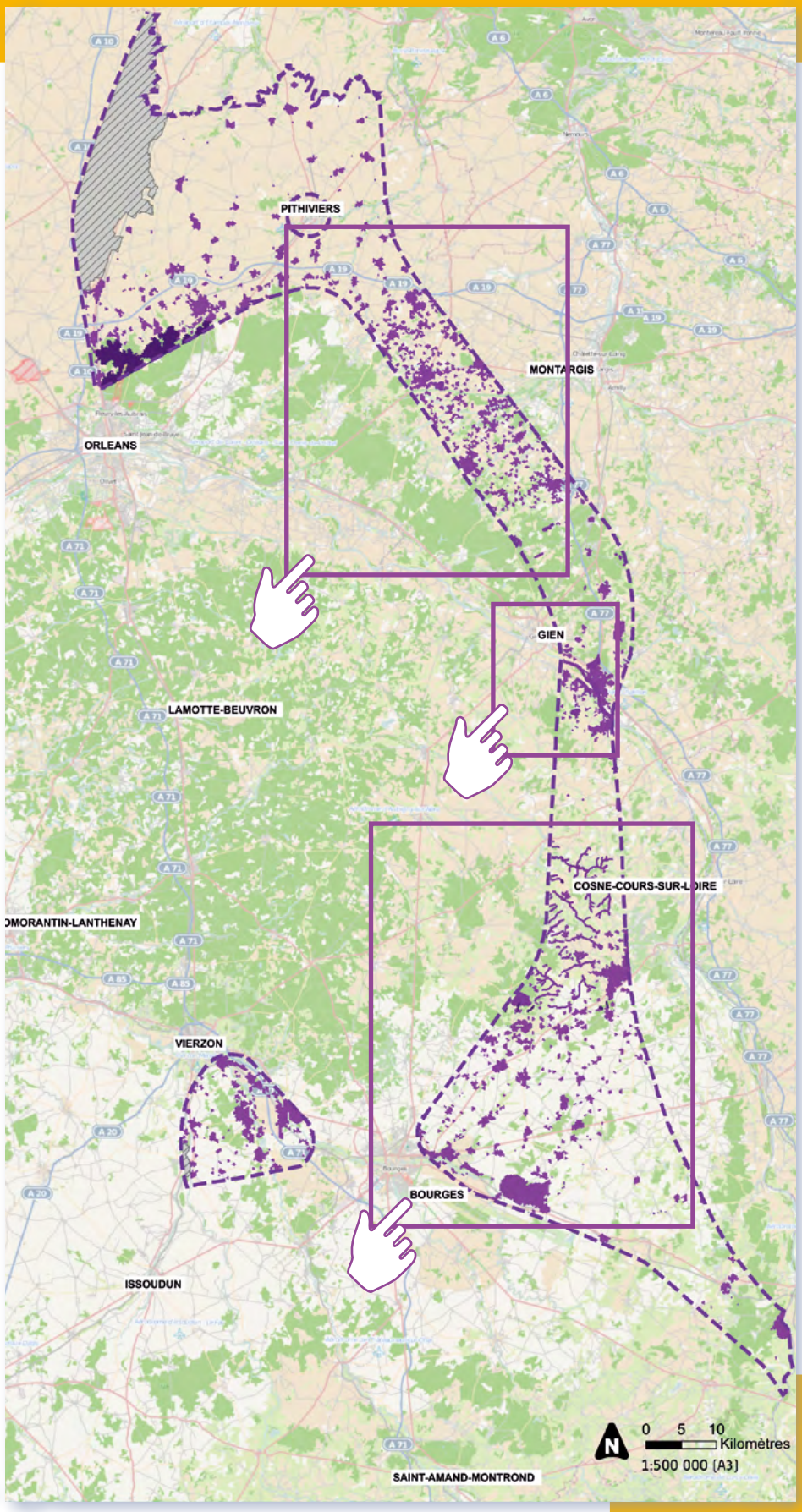
Des enjeux naturels de niveau majeur notamment sont identifiés au sein de la forêt de Vierzon.
Ils concernent des espèces et habitats d'intérêt patrimonial.
Le risque d'impact est important.

Hors zone d'études sur le milieu naturel

Extraits des cartes thématiques des sensibilités les plus fortes du scénario Ouest

Niveaux les plus forts : assez fort fort majeur

Secteurs à risque d'impact élevé sur les sensibilités les plus fortes
OPTION DE PASSAGE DU SCENARIO MEDIAN



Comment lire les cartes ?

Les cartes rendent compte des risques d'impact les plus importants :

- ceux qui se présentent sur les sensibilités majeures et fortes, qui ne sont pas complètement maîtrisables, induisant des perturbations majeures voire irréversibles ;
- ceux qui sont maîtrisables, qui induisent des perturbations importantes mais réparables à court et moyen terme, mais qui interviennent sur des sensibilités majeures.

ouvrir

Les questions les plus souvent posées :

Pourquoi ne pas rechercher un scénario entre Ouest et Médian ?

Différentes possibilités ont été envisagées lors des études préalables au débat public (2010-2011) :

- **Un passage franc à travers la Sologne**. Cette hypothèse permettait un gain de linéaire et de temps par rapport à un passage dans le couloir des infrastructures existantes. Elle a été écartée par le comité de pilotage en 2010, car cette option intitulée « variante directe » impliquait une fragmentation supplémentaire du massif forestier, avec des risques importants pour son fonctionnement écologique.
- **Un évitement de la Sologne tout en se rapprochant au maximum d'Orléans**, en recherchant un jumelage avec la RD 940 et en évitant le Sancerrois. Plusieurs variantes ont été envisagées pour rechercher le rapprochement d'Orléans et/ou le jumelage avec la RD 940. Chacune engendrait un impact très fort, soit sur la forêt d'Orléans, soit sur la vallée de la Loire, soit sur la Sologne. Les possibilités de jumelage avec la RD 940 apparaissaient peu pertinentes car POCL devrait s'éloigner de la route pour éviter les villages traversés par la RD et créerait alors un impact important sur la richesse écologique du Pays Fort. Ces options ont été discutées lors du séminaire «Environnement» du 5 octobre 2010 et rejetées par le comité de pilotage du 20 octobre 2010.
- A l'été 2010, de nombreux acteurs institutionnels se sont positionnés en faveur d'une troisième possibilité : **le passage dans le corridor des infrastructures existantes** (A71, RD2020 et POLT). Cette option a été discutée lors du séminaire «Environnement» du 5 octobre 2010 et retenue par le comité de pilotage du 20 octobre 2010. Ces acteurs ont confirmé cette position au cours du débat public.

A l'issue de ces concertations, le comité de pilotage a donc retenu 4 scénarios à étudier et à présenter au débat public : Ouest-Sud et Ouest empruntant le couloir des infrastructures existantes, et Médian et Est, contournant le Sologne par l'Est. A l'issue du débat public, les scénarios Ouest et Médian ont été retenus.

Comment le relief est-il pris en compte dans l'analyse du risque d'impact ?

La topographie a une implication directe sur l'insertion paysagère du projet. Le critère topographie a bien été proposé lors des ateliers de concertation. Toutefois, les échanges en atelier n'ont pas permis d'identifier un indicateur mesurable pour apprécier sa sensibilité. Comment apprécier si un espace situé à faible altitude est plus ou moins sensible par rapport à un espace à une altitude plus élevée, par exemple ?

Enfin, les informations disponibles relatives aux paysages apparaissent très hétérogènes selon les départements : un atlas des paysages est disponible pour le Cher et le Loir-et-Cher, seule une cartographie des entités paysagères est disponible pour le Loiret. Il s'agit dans tous les cas de documents descriptifs, qui n'apportent pas une discrimination des entités paysagères entre elles : aucun document, aucune bibliographie, ne fixe des critères objectifs de comparaison des paysages.

Cependant, des éléments factuels valorisant une information sur le paysage ont été pris en compte dans l'évaluation environnementale : les sites inscrits et classés, les monuments inscrits et classés et leurs périmètres de protection, les Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP), les périmètres Unesco. Enfin, l'incidence de la topographie sur les coûts d'infrastructure est prise en compte pour estimer le coût du projet : le scénario Médian de 13 milliards d'euros tient compte d'un ratio plus élevé dans le tronçon sancerrois, lié à une topographie chahutée.

Au final, quelle sera l'emprise de la ligne nouvelle ?

Une infrastructure ferroviaire finie, incluant l'ensemble des ouvrages nécessaires à son fonctionnement, ainsi que les rétablissements de circulation, consomme en moyenne une dizaine d'hectares par kilomètre de ligne, c'est-à-dire une largeur moyenne d'une centaine de mètres. Cette emprise sera plus modeste dans les secteurs où l'infrastructure pourra être construite au niveau du terrain naturel ou en ouvrage (environ 5 à 7 ha/km), elle sera plus conséquente si d'importants déblais ou remblais sont nécessaires (11 à 13 ha/km).

Les enseignements :

l'évaluation environnementale

Pourquoi ne pas inscrire la ligne dans le couloir de l'aérotrain au nord d'Orléans ?

La voie d'essai de l'aérotrain a été construite à la fin des années 1960. Elle n'est plus utilisée depuis le milieu des années 1970 mais n'a pas été détruite : son coût de démolition a été jugé trop élevé au regard des désagréments que sa présence occasionne. Il s'agit d'un viaduc d'environ 18 km constitué d'environ 900 poteaux, espacés chacun d'une vingtaine de mètres et portant des tronçons monoblocs de 120 mètres de long à une dizaine de mètres de hauteur.

Elle traverse cinq communes du Loiret : Ruan, Artenay, Chevilly, Cercottes et Saran où elle s'inscrit à l'est de la ligne de chemin de fer Paris – Orléans. **Elle est incluse dans l'option de passage du scénario Ouest comme celle du scénario Médian** puisque dans les deux scénarios un raccordement sur la ligne existante au nord de l'agglomération d'Orléans est prévu.

Toutefois **elle ne constitue pas une opportunité particulière pour l'insertion future du projet** : une ligne à grande vitesse en remblais n'a pas du tout les mêmes caractéristiques et le rapprochement des deux infrastructures n'apporterait rien en termes de transparence écologique ou de coût. Au contraire, il faudrait ajouter, aux coûts de construction de la ligne nouvelle, les coûts de démolition de la voie d'essai.

Comment est pris en compte l'impact sur l'agriculture ?

L'évaluation environnementale s'est appuyée sur plus de 35 critères d'évaluation, proposés, voire directement renseignés, par les professionnels. Les sujets de l'agriculture ont été particulièrement pris en compte :

- **par l'intervention active des représentants de la profession** (Chambres d'agriculture du Cher, du Loiret et du Loir-et-Cher ; FDSEA ; FRSEA ; Union Viticole Sancerroise) présents à chaque atelier ;
- **par la production d'une étude sur les potentiels agronomiques des sols en région Centre** par les trois Chambres d'agriculture concernées ;
- **par le renseignement de très nombreux critères d'évaluation dédiés à l'activité agricole (1/3 des critères de l'évaluation) :** occupation du sol (cartographie et hiérarchisation des types de mise en valeur agricole des sols) et indicateurs économiques et agronomiques pour apprécier le dynamisme et la sensibilité agricole des territoires (classes de potentiel agronomique, données détaillées sur les AOC viticoles et fromagères, Production Brute Standard, emplois agricoles, orientations techniques des exploitations, commercialisation des produits agricoles en circuit court, agrotourisme, valeur du foncier).

L'agriculture et la viticulture constituent ainsi les deux thèmes qui agissent le plus sur la carte de sensibilités du milieu humain.

Quel que soit le scénario retenu, les études à venir mettront les questions environnementales, dont l'agriculture et la consommation foncière, au cœur des problématiques à prendre en compte par le projet. L'application du principe éviter-réduire-compenser en matière d'agriculture consistera en :

- la poursuite des études agricoles qui progressivement prendront en compte des paramètres tels que la taille des exploitations, la répartition des terres exploitées par une même exploitation, les cheminements agricoles, les filières, etc ;
- la recherche d'un fuseau puis d'un tracé prenant en compte ces paramètres pour éviter les exploitations les plus vulnérables, et réduire les perturbations de l'activité et des filières ;
- l'alimentation des réflexions et actions relatives à l'aménagement foncier et à la compensation introduite par la loi d'avenir sur l'agriculture, l'alimentation et la forêt ;
- la maîtrise de l'emprise foncière du tracé

Cette méthode anticipe les principes de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 11 septembre 2014.

Cette conception respectueuse des milieux traversés s'appliquera de façon équitable pour l'ensemble des enjeux environnementaux, en cherchant **un projet de moindre impact global** en fonction des services et avantages qu'il apporterait.

Les résultats des études de 2011 menées pour le compte de RFF révélaient que les deux scénarios du projet apportaient plus d'avantages que de coûts pour la collectivité.

Mieux apprécier les bénéfices et coûts des scénarios pour la collectivité De quoi parle-t-on ?

Tout projet d'infrastructure fait l'objet d'une évaluation des avantages qu'il apporte par rapport aux coûts qu'il engendre, pour la collectivité. Parmi les avantages, on peut citer notamment les gains de temps, de fréquences, de régularité pour les usagers du train, les avantages des voyageurs qui préfèreraient utiliser le train plutôt que la voiture ou l'avion (report modal), ceux des nouveaux voyageurs (qui ne se déplaceraient pas si le projet n'était pas réalisé, ils constituent l'induction de trafic), l'augmentation des recettes du ou des transporteurs ferroviaires liée aux nouveaux clients, la réduction des nuisances (bruit, pollution notamment) liée au report des déplacements vers le mode ferré moins polluant, l'amélioration de la sécurité, ... Au titre des coûts, on trouve, entre autres, l'investissement dans l'infrastructure et le matériel roulant ainsi que les coûts d'exploitation supplémentaires des dessertes. C'est en fait l'appréciation de son niveau d'intérêt général car prenant en compte l'ensemble des acteurs impactés.

Ces avantages et ces coûts sont comparés sur la durée de vie du projet et les indicateurs synthétiques qui rendent compte de l'évaluation de l'intérêt socio-économique du projet sont alors **la valeur actualisée nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI).** Pour que le projet soit considéré comme présentant plus d'avantages que de coûts pour la collectivité, la VAN doit avoir une valeur positive et le TRI doit avoir une valeur supérieure à 3,6%.

La VAN du projet est calculée globalement pour l'ensemble des avantages et des coûts générés. On peut aussi calculer des VAN partielles, relatives à un marché particulier ou encore un des objectifs du projet comme nous l'avons fait pour POCL en cherchant **à distinguer la valeur actualisée nette du pilier «Doubler Paris-Lyon» et celle du pilier « Aménagement du territoire ».** Dans ce cas, il peut parfois être difficile d'estimer la part des investissements en infrastructure à affecter à chaque marché ou objectif du projet isolé et donc à les déduire des avantages. On ne déduit alors des avantages que les dépenses d'exploitation des dessertes, y compris les dépenses en matériel roulant. Les VAN obtenues par marché ou pilier peuvent être comparées entre elles, en revanche l'ordre de grandeur avec la VAN totale n'est pas concerné.

Indicateurs socio-économiques au regard des approfondissements de la concertation sur les dessertes

Indicateur socio-économique avec COFP*	*Scénario Ouest*	*Scénario Médian*
Valeur Actualisée Nette	*5,5 Md€*	*10,8 Md€*
Taux de Rentabilité Interne	*4,4%*	*5,1%*

*Coefficient d'opportunité des fonds publics

Les enseignements :

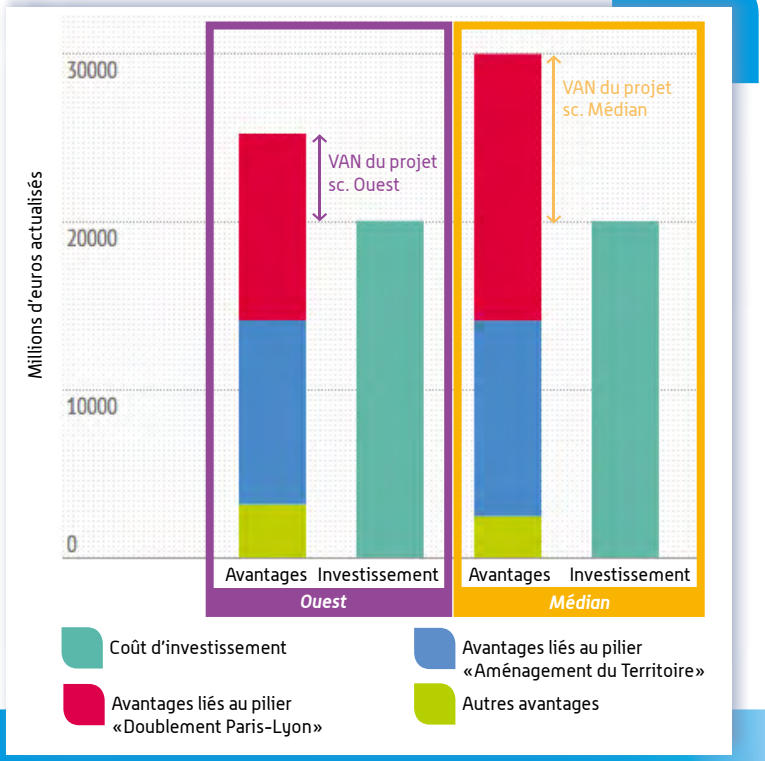
Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

Pour mieux comprendre les avantages du projet, la valeur actualisée nette a été décomposée selon deux grands enjeux, ou deux « piliers » : les avantages du projet, quel que soit le scénario, relèvent d'une part des trains (hypothèses de fréquences et temps de parcours) qu'il propose au territoire Centre-Auvergne **(c'est le pilier « aménagement du territoire »)**, d'autre part de l'efficacité de l'alternative à la ligne existante Paris-Lyon qu'il représente (c'est le pilier **«doublement de Paris-Lyon »**).

A ce titre, les études du débat public présentaient des avantages similaires dans l'un et l'autre des scénarios sur le pilier « aménagement du territoire », et les avantages supérieurs du scénario Médian sur le pilier « doublement de Paris-Lyon ».

Pour autant, le débat public avait révélé que :

- **la complémentarité des deux piliers du projet n'avait pas complètement convaincu,**
- **les analyses socio-économiques n'avaient pas été partagées,**
- **les bénéfices attendus par les acteurs sur l'aménagement du territoire n'avaient pas été suffisamment bien explicités pour discriminer les scénarios.**



«Aménager le territoire» et «Doubler Paris-Lyon» : deux piliers indissociables

L'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique s'est donc fixée comme objectif d'approfondir l'évaluation socio-économique du projet. Par ailleurs, l'évolution du contexte national imposait des approfondissements pour tenir compte des travaux de la Commission Mobilité 21 de hiérarchisation des projets et du nouveau contexte macroéconomique.

Extrait du compte-rendu de la Commission particulière du débat public POCL :

« La plupart des intervenants sont unanimes pour dire que le projet de LGV POCL est « une chance », fréquemment qualifiée d' « historique », de désenclavement des territoires du « grand centre » et de relance économique et démographique des 13 villes concernées directement par le projet. (...) Régulièrement, la CPDP a invité les intervenants au débat à expliquer la nature du bénéfice qu'ils attendaient de l'arrivée de la LGV, notamment sur l'économie locale, départementale ou régionale. (...) Cette exigence a rarement suscité des interventions susceptibles d'éclairer l'action future des acteurs concernés par cette préparation ».

La concertation et les études de cette étape préalable aux études préliminaires à l'enquête d'utilité publique ont permis :

- **d'enrichir l'éclairage des effets des scénarios sur le pilier « aménagement du territoire » à travers l'élaboration d'une grille d'analyse multicritère, co-construite avec les participants à la concertation,**
- **d'approfondir l'analyse du pilier « doublement de la ligne existante Paris-Lyon »,**
- **de mieux partager les études de trafics et les études socio-économiques et de vérifier les méthodologies et les hypothèses utilisées.**

La co-construction d'une grille socio-économique pour apprécier les effets sur l'aménagement du territoire.

La concertation a permis d'enrichir **l'éclairage des effets sur l'aménagement du territoire par une grille multicritère élaborée par les participants à la concertation**. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs en cohérence avec la révision des instructions pour l'évaluation des grands projets de transport qui propose le principe d'une telle grille multicritère, faisant appel aux indicateurs classiques de la socio-économie (VAN et TRI) mais aussi à bien d'autres critères.

Les participants se sont montrés très intéressés par des indicateurs qui permettraient de mesurer les effets du projet sur le développement et l'aménagement des territoires. Toutefois, il a pu être rappelé que les spécialistes s'accordent encore aujourd'hui pour dire que de tels effets ne sont pas systématiques et qu'ils sont, en tout état de cause, impossibles à mesurer avant la réalisation du projet. En revanche, la potentialité de ces effets peut être éclairée à travers des indicateurs d'accessibilité en particulier à l'emploi et à l'activité économique (entreprises, grands établissements, etc.) et aux grands équipements notamment pour l'ouverture sur l'international (aéroports).

Les participants se sont ainsi entendus sur les indicateurs suivants, pour enrichir l'éclairage du pilier «aménagement du territoire» :

- les fréquences et les temps de parcours sur la base d'autres indicateurs que ceux présentés précédemment ;
- les possibilités d'aller-retour dans la journée ou la demi-journée ;
- les prévisions de déplacements avec le projet ;
- des indicateurs de population desservie en un temps donné ;
- les emplois et les grands établissements atteignables en un temps donné ;
- la population atteignable en un temps donné depuis les aéroports Roissy – Charles-de-Gaulle et Lyon Saint-Exupéry et les temps d'accès à ces équipements ;
- le nombre de gares nouvelles / gare centre desservies ;
- le nombre d'options laissées possibles par les scénarios du projet : la concertation a permis de rappeler que toutes les options du débat public (la desserte d'Orly en gare nouvelle, le raccordement à la ligne Paris-Lyon-Marseille, la desserte de Saint-Etienne) sont toujours possibles.

Les enseignements :

Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

En synthèse :

L'analyse de tous ces indicateurs a permis de confirmer que **les scénarios Ouest et Médian sont très proches pour le pilier «Aménagement du territoire»**, et qu'il n'est donc pas possible de les « discriminer » sur ce pilier. En effet, ces indicateurs confirment que (cf. graphiques et tableaux suivants) :

- **la principale différence se tient entre la situation sans le projet et celle avec le projet** : quel que soit le scénario, le projet POCL apporte une amélioration substantielle d'accessibilité au territoire ;
- **en comparaison, les différences sont très faibles entre les deux scénarios Ouest et Médian** : d'une part, ces différences sont peu nombreuses ; d'autre part lorsqu'elles se manifestent, elles sont de faible ampleur, portent sur des relations à plus faible enjeu de déplacement et pour lesquelles le niveau d'offre pour le scénario le moins bon répond déjà convenablement aux besoins ;
- enfin, **les rares différences constatées entre les scénarios se manifestent parfois au profit d'un scénario, parfois au profit de l'autre**.
- Il en ressort donc qu'**aucun des deux scénarios ne se distingue pour le pilier «Aménagement du territoire»**.

Globalement donc, l'enrichissement de l'éclairage du pilier «Aménagement du territoire» confirme le résultat bâti sur les indicateurs socio-économiques classiques (VAN, TRI). Il a permis d'expliciter ce résultat, de dépasser la critique de « la boîte noire » faite aux indicateurs classiques et aux acteurs de la concertation de mieux s'approprier ce résultat. On est ainsi passé d'environ 5 indicateurs en phase de débat public à environ une quinzaine.

Les principaux indicateurs sont présentés ici. L'ensemble des indicateurs renseignés pendant la concertation figure sur le site Internet dédié au projet.

Indicateur synthétique des fréquences et temps de parcours : analyse comparative des scénarios

De quoi s'agit-il ?

Un indicateur synthétique a été construit à partir des fréquences retenues pour caractériser le projet (nombre d'aller-retour possibles dans la journée). Ces fréquences prennent en compte, pour chaque liaison, le nombre d'aller-retour direct et avec une correspondance dans la même gare.

La fréquence pondérée totale est égale : *fréquences directes + 0,5 x fréquences avec une correspondance.*

De la même manière, un indicateur synthétique de temps moyen pondéré de liaison a été construit. Cet indicateur synthétique de **temps moyen est égal à : *temps moyen pour les fréquences directes + 0,5 x temps moyen pour les fréquences avec une correspondance.***

Ces indicateurs sont composites et dépendent des hypothèses de dessertes élaborées par RFF. Ils constituent **les indicateurs d'accessibilité** les plus significatifs et les plus crédibles à ce stade des études, mais ne doivent pas être interprétés comme des engagements fermes de temps de parcours et de nombre de liaisons attachés au projet. Comme indiqué plus haut, ce seront les opérateurs de transporteurs qui mettront en place, le moment venu, les dessertes.

L'amélioration des liaisons :

Différences entre les scénarios Ouest et Médian :	avec Paris		Avec Roissy-Charles-de-Gaulle (et au-delà vers le Nord de la France)		avec Lyon (et au-delà vers le Sud-Est de la France)		avec Nantes	
	Indicateur synthétique de fréquence	Indicateur synthétique de temps de parcours	Indicateur synthétique de fréquence	Indicateur synthétique de temps de parcours	Indicateur synthétique de fréquence	Indicateur synthétique de temps de parcours	Indicateur synthétique de fréquence	Indicateur synthétique de temps de parcours
Orléans / les Aubrais								
Blois								
Vierzon								
Châteauroux								
Bourges								
Nevers								
Montluçon								
Moulins								
Vichy								
Clermont-Ferrand								
Roanne								

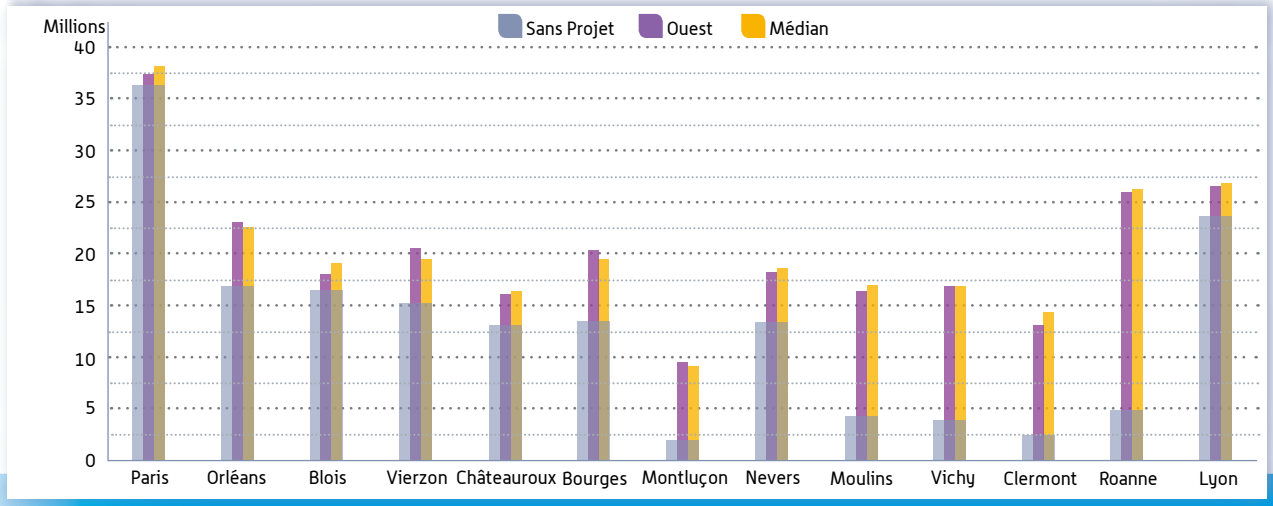
Légende :

- Pas de différence entre les scénarios
  Indicateur synthétique de fréquences identique (différence ≤ 1) ou temps de parcours moyen identique (différence ≤ 10 min)
- Avantage au scénario Ouest
  Indicateur synthétique de fréquences supérieur à 1, ou Indicateur synthétique de temps de parcours supérieur à 10 minutes
- Avantage au scénario Médian
  Indicateur synthétique de fréquences supérieur à 1, ou Indicateur synthétique de temps de parcours supérieur à 10 minutes

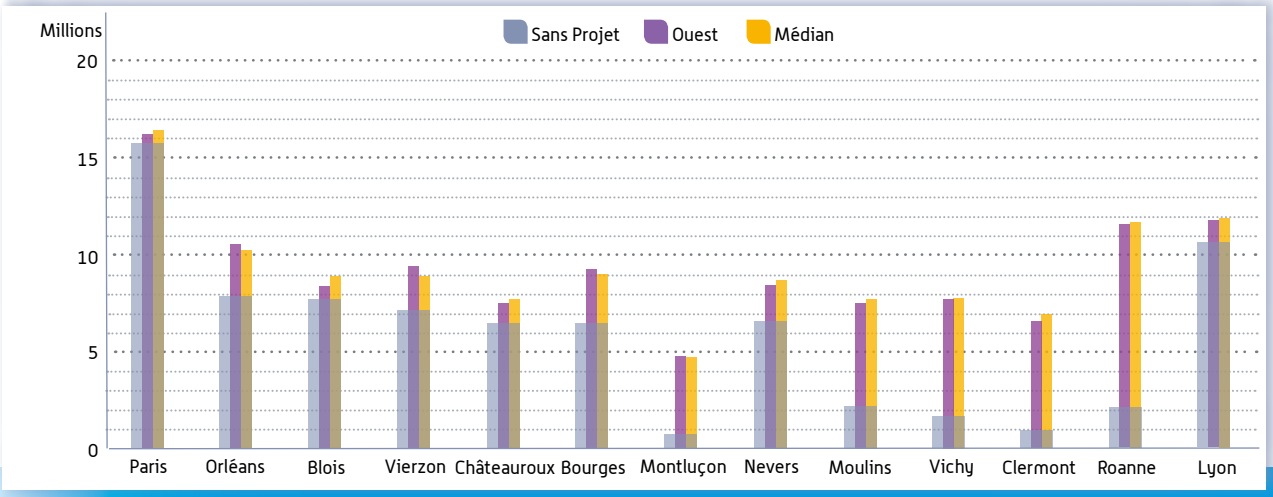
La prépondérance des cases grises témoignent que les différences sont très peu nombreuses entre les deux scénarios. En outre, les cases de couleurs sont parfois à l'avantage du scénario Ouest, parfois à l'avantage du scénario Médian.

Population, emploi, grands établissements atteignables en moins de 2h30

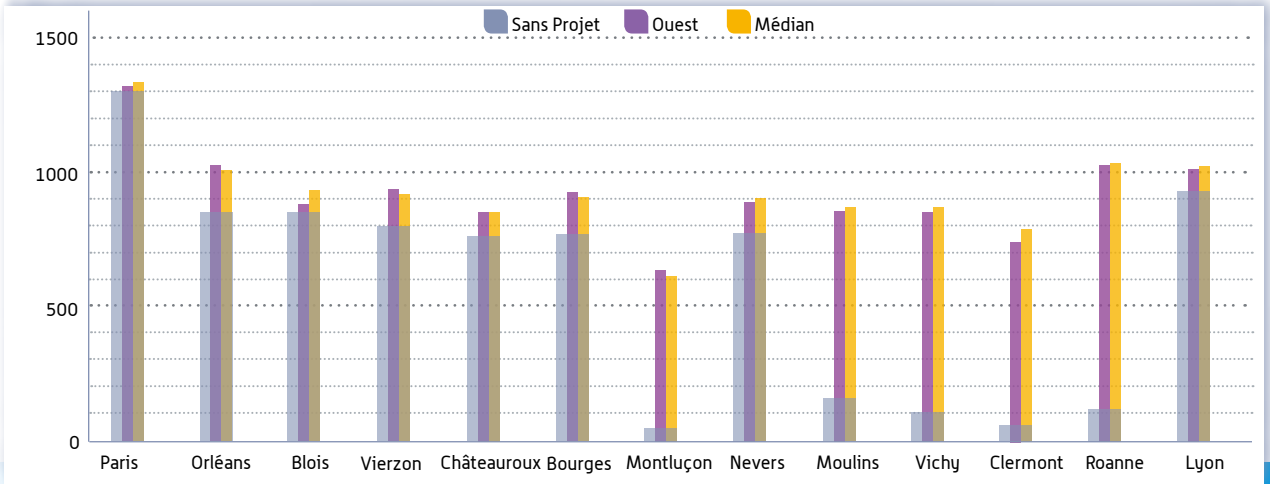
Remarque de méthode
Les indicateurs révèlent que le projet apporte un véritable gain pour les onze villes du territoire, davantage que pour Paris et Lyon déjà très accessibles sans le projet.
Le gain est particulièrement net pour Montluçon, Vichy, Clermont-Ferrand et Roanne.



Population accessible en moins de 2h30



Emplois accessibles en moins de 2h30



Grands Etablissements accessibles en moins de 2h30
(Établissements publics ou privés de plus de 500 salariés)

Possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée ou la demi-journée

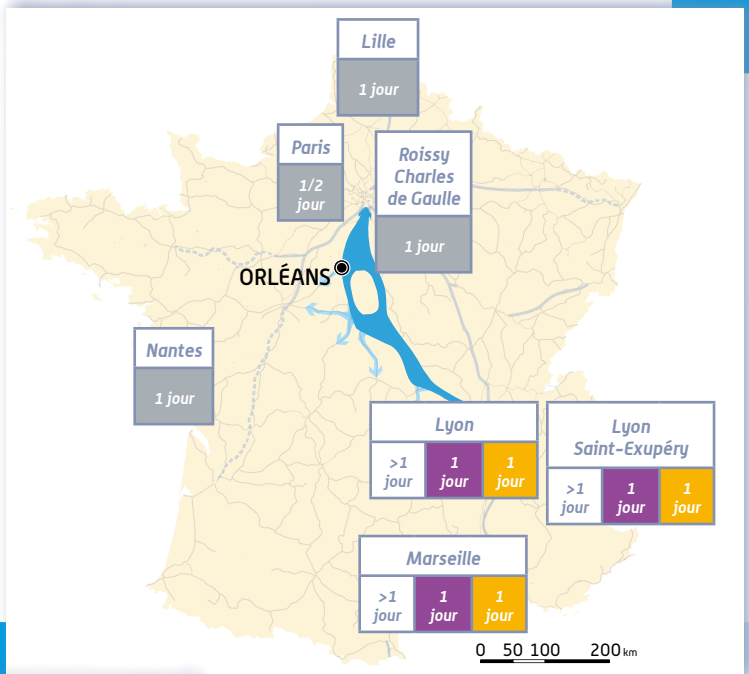
De quoi s'agit-il ?

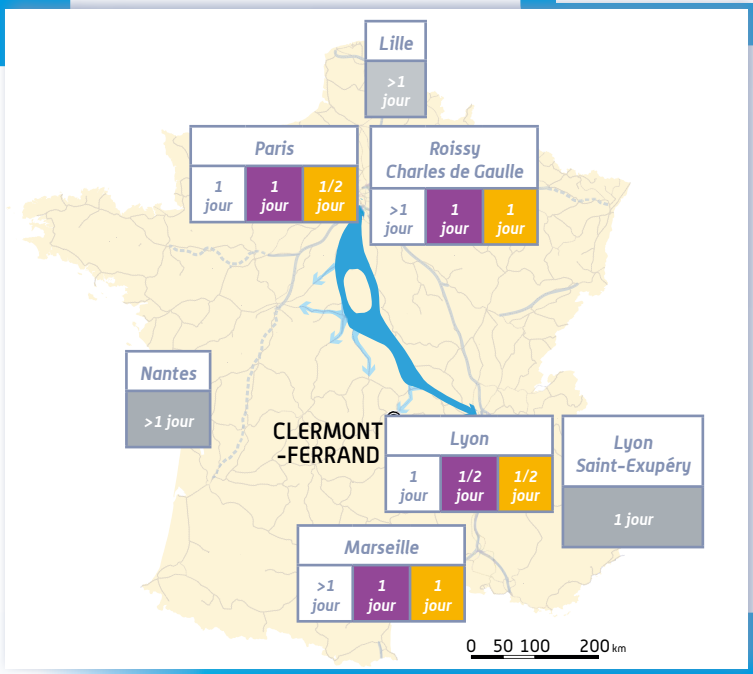
Il n'existe pas de grille horaire à ce stade des études.

L'appréciation du nombre d'aller-retour dans la journée se fait sur la base de conventions issues des retours d'expérience : **une liaison en 2 heures et moins, avec 6 fréquences par jour, permettrait d'envisager des allers-retours dans la demi-journée ; une liaison en 4 heures et moins, avec 3 fréquences par jour, permettrait des allers-retours dans la journée.** Les nombres d'heures et de fréquences de la liaison sont appréciés à l'aide des indicateurs synthétiques de fréquences et temps de parcours présentés en page108.

Comme toujours avec ce genre de convention, des **effets de seuils peuvent survenir.** C'est le cas pour la relation Clermont-Ferrand – Paris : l'indicateur de temps de parcours donne une valeur de deux heures pour Paris en scénario Médian et de plus de 2 heures (2 heures 15) en scénario Ouest, ce qui fait passer la liaison de la journée en Ouest à la demi-journée en Médian.

Quelques exemples au départ des aires urbaines de 100 000 habitants et plus concernées par l'étape en cours :

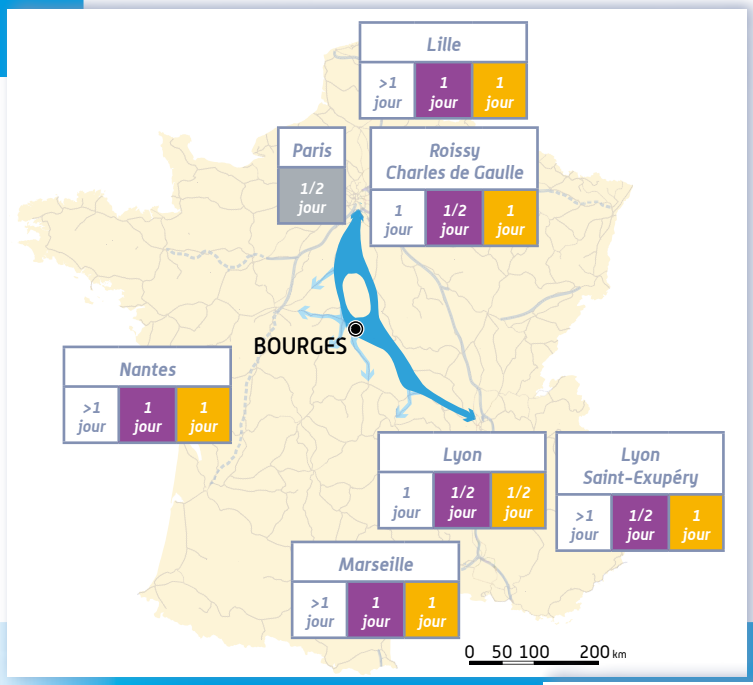


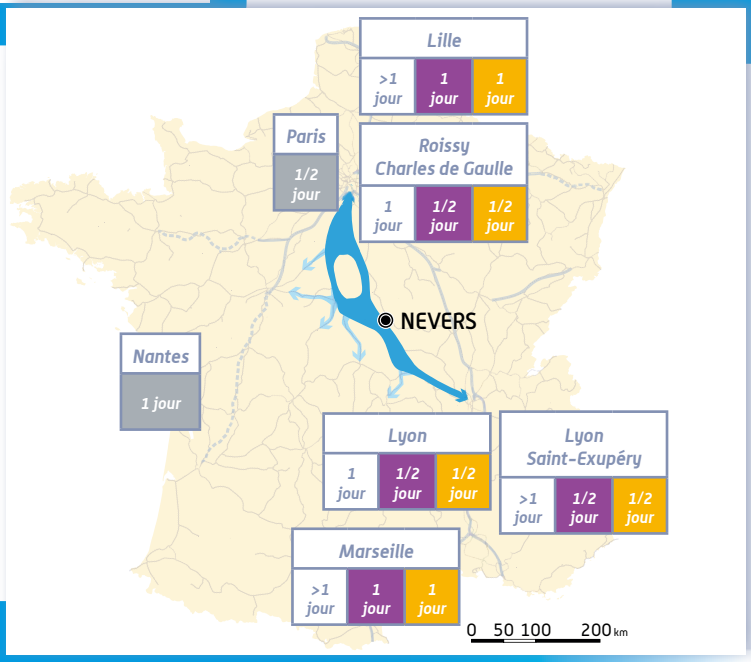


Légende :

Pas de différence d'accessibilité avant et après le projet	Amélioration de l'accessibilité avec le projet	
	Avec le scénario Ouest	Avec le scénario Médian

1/2 jour	1 jour	> 1 jour
Aller-retour possible dans la demi-journée	Aller-retour possible dans la journée	Aller-retour impossible dans la journée





Possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée ou la demi-journée : analyse comparée de la situation sans et avec le projet POCL

Légende :

Amélioration de l'accessibilité à la journée ou la demi-journée avec le projet

Pas de différence d'accessibilité ou la demi-journée, avant ou après le projet

Ville d'origine / de destination	Accessibilité sans le projet
	Accessibilité avec le projet

	Paris	*Roissy Charles-de-Gaulle*	*Lyon*	*Lyon St-Exupéry*	*Lille*	*Marseille*	*Nantes*
Orléans	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Blois	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour
Vierzon	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour à 1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Châteauroux	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour à > 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
Bourges	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	1 jour
	1/2 jour	1/2 jour à 1 jour	1/2 jour	1/2 jour à 1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Nevers	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Montluçon	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
Moulins	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour
Vichy	1 jour	> 1 jour	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
Clermont-Ferrand	1 jour	> 1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour à 1 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
Roanne	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour

Possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée ou la demi-journée : analyse comparée avec le scénario Ouest ou le scénario Médian

Légende :

- Accessibilité à la journée ou la demi-journée identique dans les deux scénarios
- Amélioration de l'accessibilité à la journée ou la demi-journée avec le scénario Ouest
- Amélioration de l'accessibilité à la journée ou la demi-journée avec le scénario Médian

Ville d'origine / de destination	Accessibilité avec le scénario Ouest
	Accessibilité avec le scénario Médian

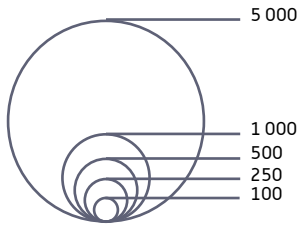
	Paris	Roissy Charles-de-Gaulle	Lyon	Lyon St-Exupéry	Lille	Marseille	Nantes
Orléans	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Blois	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour
Vierzon	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Château-roux	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
Bourges	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Nevers	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour
	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour
Montluçon	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour	> 1 jour
Moulins	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour
Vichy	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
Clermont-Ferrand	1 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
	1/2 jour	1 jour	1/2 jour	1 jour	> 1 jour	1 jour	> 1 jour
Roanne	1 jour	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour
	1 jour	1 jour	1/2 jour	1/2 jour	1 jour	1 jour	> 1 jour

Trafic lié au projet

De quoi s'agit-il ?
L'indicateur présenté ici est issu des prévisions de trafic réalisées à l'aide d'un modèle que RFF utilise pour ses projets. Il représente le nombre de voyageurs estimés dans différentes situations : sans le projet à l'horizon de sa réalisation, avec le scénario Ouest du projet, avec le scénario Médian. Ce nombre de voyageurs est rapporté à la journée et pour les deux sens de la relation concernée.

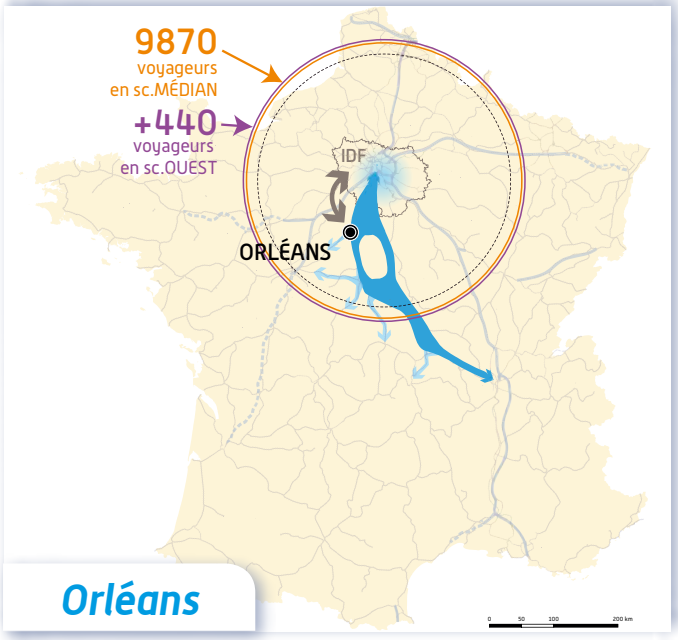
Légende :

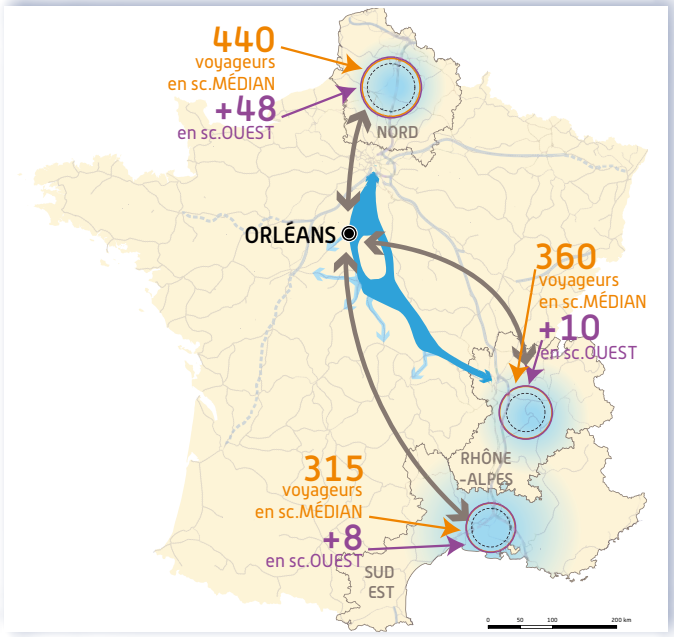
Nombre de voyageurs quotidiens :



Quelques exemples au départ des aires urbaines de 100 000 habitants et plus concernées par l'étape d'études et de concertation :

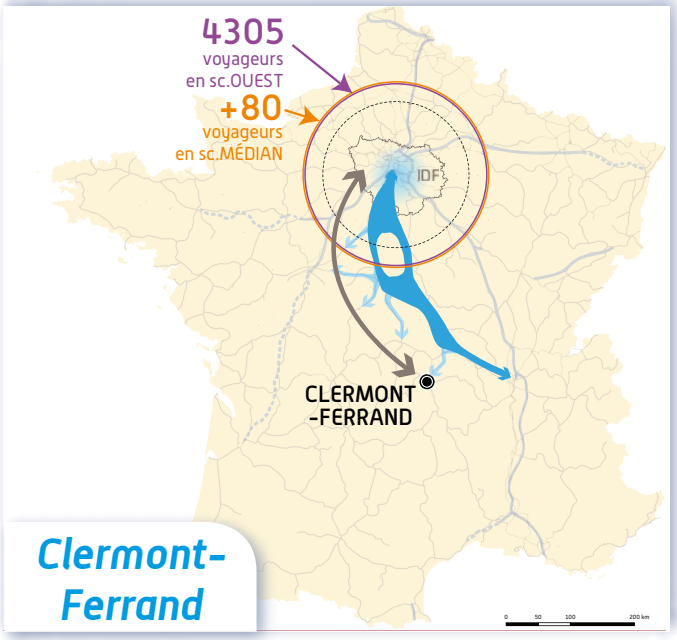
Orléans

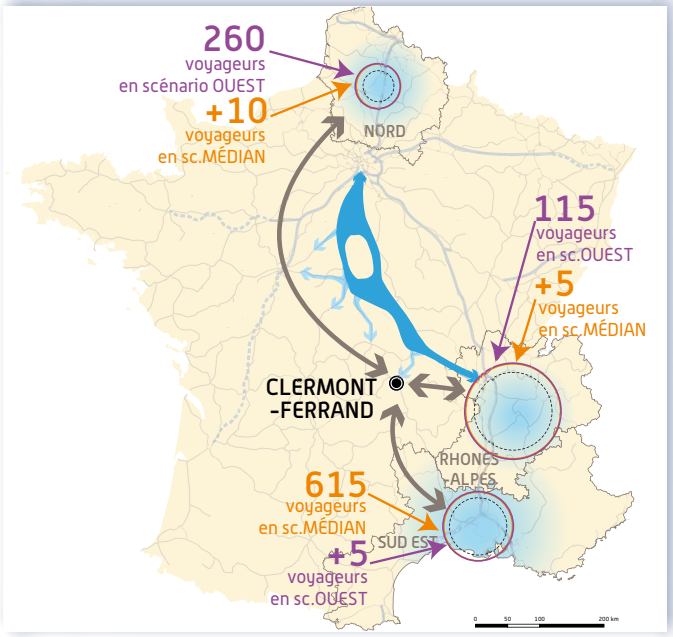




CLIENTÈLE QUOTIDIENNE DE POCL
différence entre scénario Ouest et Médian

Clermont-Ferrand



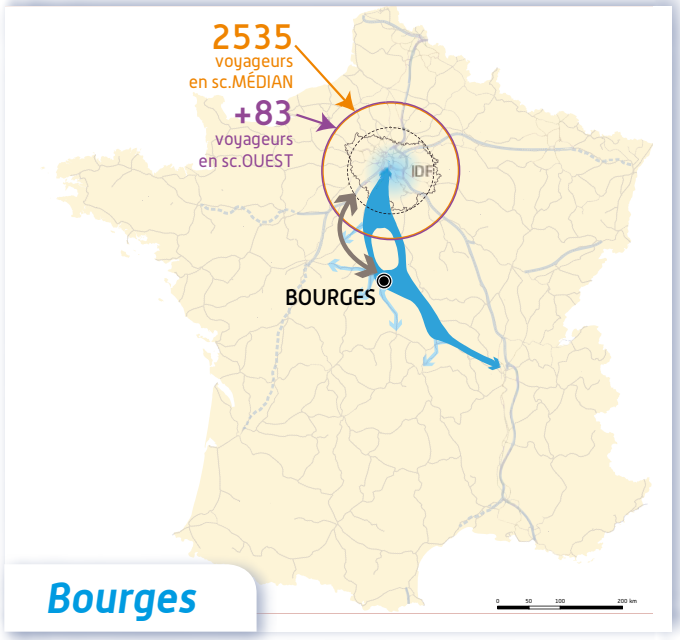


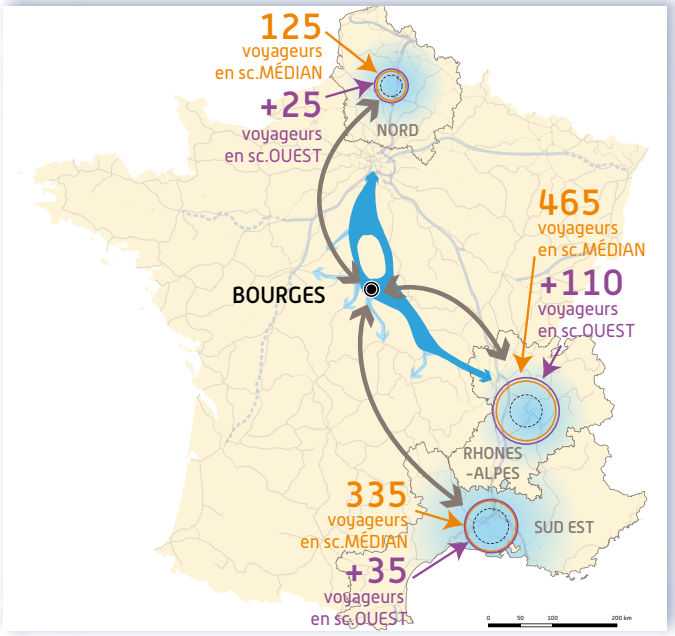
SANS POCL

AVEC POCL - Scénario Ouest

AVEC POCL - Scénario Médian

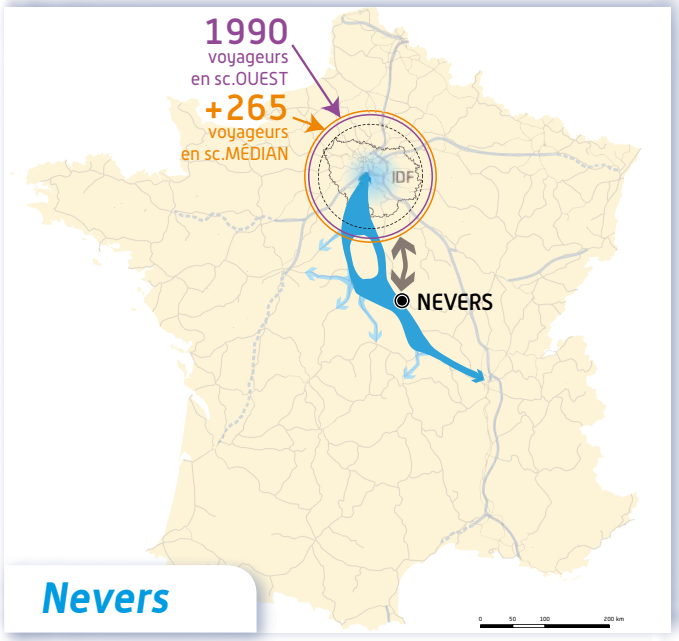
Comment le lire facilement ?
Plus le cercle en pointillé noir est gros, plus le marché des déplacements de départ est important.
Plus l'espace entre le cercle en pointillé noir et les cercles de couleur est grand, plus l'effet du projet est notable.
Enfin, plus l'espace entre les deux cercles de couleur est grand, plus la différence entre les deux scénarios est importante : cette différence est indiquée par un chiffre qui prend la couleur du scénario le meilleur.

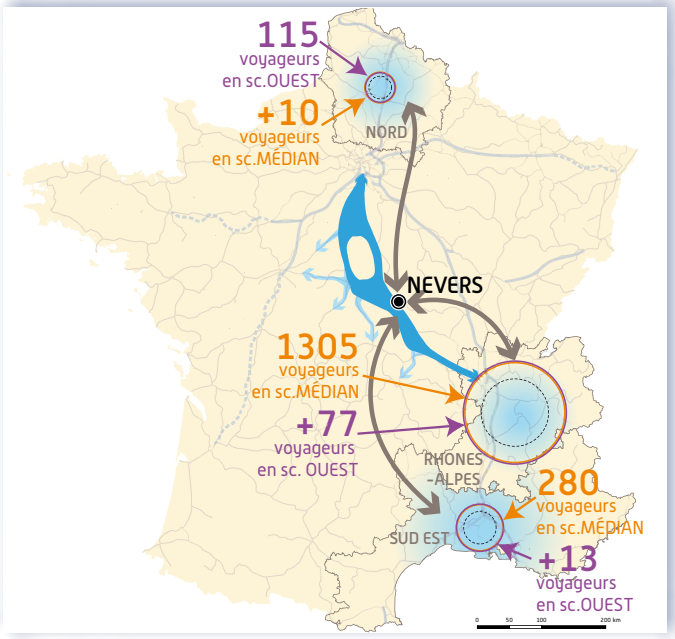




Bourges

CLIENTÈLE QUOTIDIENNE DE POCL
différence entre scénario Ouest et Médian

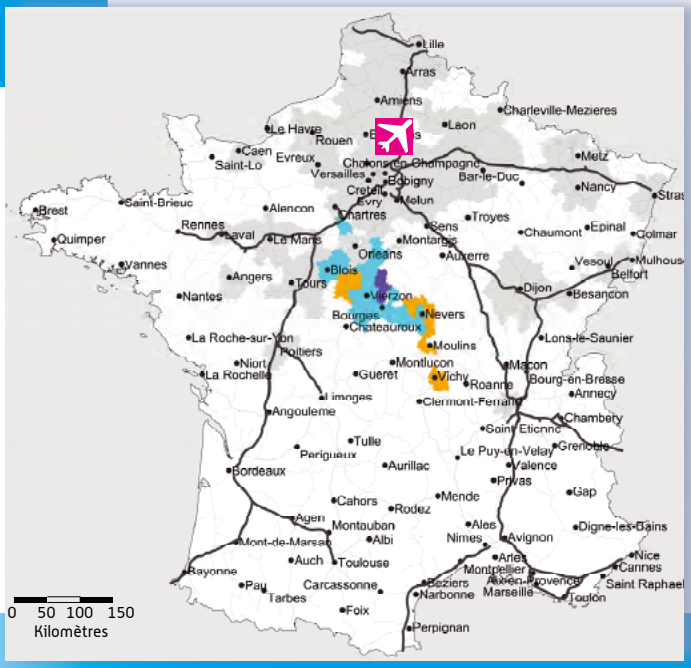




Nevers

Accessibilité des aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Lyon Saint-Exupéry

		Sans projet	Scénario Ouest	Scénario Médian
Temps moyen d'accès par la population métropolitaine	Charles-de-Gaulle	3h27	2h55	2h46
	St-Exupéry	3h19	2h44	2h52
Population atteinte en moins de 2h30 dans les départements concernés par le projet	Charles-de-Gaulle	720 000	1 250 000	1 500 000
	St-Exupéry	790 000	1 520 000	1 490 000



Communes atteignables en moins de 2h30 depuis l'aéroport Charles-de-Gaulle à l'horizon du projet

Légende :

- LGV, Ligne classique
- Sans le projet
- Avec le projet quel que soit le scénario
- Avec le scénario Ouest seulement
- Avec le scénario Médian seulement
- Aéroport

Communes atteignables en moins de 2h30 depuis l'aéroport St-Exupéry à l'horizon du projet

Les questions les plus souvent posées

Quels sont les enseignements de la Commission Mobilité 21 sur le projet POCL ?

Le 27 juin 2013, la commission présidée par Monsieur Philipe Duron a rendu son rapport. Ce rapport, commandé par le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche dès le mois d'octobre 2012, propose des recommandations afin de tendre vers une mobilité durable en France ainsi qu'une hiérarchisation des grands projets d'infrastructure tous modes confondus.

Les principaux enseignements pour le projet POCL sont :

- la confirmation de la pertinence du projet POCL comme solution à terme à la saturation Paris – Lyon et à la réduction de la fracture territoriale ;
- des travaux à engager après 2030 avec la saturation de la LGV Paris-Lyon existante ;
- la mise en place d'un observatoire* des conditions d'exploitation de la LGV Paris-Lyon et de l'évolution de ses trafics ;
- une enveloppe de 2 milliards d'euros* pour de premiers travaux avant 2030 si nécessaire ;
- la poursuite des études des projets retenus par la Commission Mobilité 21.

** Dispositions (observatoire, enveloppe réserve) communes à tous les projets liés à une saturation (Bordeaux-Hendaye, CFAL, Interconnexion Sud, ...)*

Quel est l'état d'avancement de l'observatoire de la saturation ferroviaire Paris–Lyon ?

Donnant suite aux préconisations de la Commission Mobilité 21, le ministre délégué chargé des Transports a décidé, fin 2013, d'engager **une démarche sur la saturation ferroviaire** pour mieux comprendre le phénomène, dégager une vision partagée sur les situations les plus sensibles du réseau, et ainsi mieux anticiper les investissements à entreprendre.

Le dispositif retenu est organisé autour d'un **conseil scientifique national,** chargé de mettre au point une méthodologie d'observation et présidé par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). **Deux observatoires locaux,** l'observatoire Paris – Lyon (qui comprend également le nœud ferroviaire lyonnais et le nœud de la gare de Paris – Lyon) et l'observatoire de l'axe Nîmes – Perpignan, ont également été installés.

Le conseil scientifique s'est mis en place en février 2014 et associe l'Etat, la SNCF, l'Association des Régions de France, le STIF, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, l'Autorité de la qualité de service dans les transports, l'Union des transports publics ferroviaires, l'Association des utilisateurs de transport de fret. Il élabore un kit pédagogique sur la saturation ferroviaire, afin de permettre aux experts du conseil scientifique de s'accorder sur **les enjeux et les principes fondateurs de la saturation ferroviaire,** et de construire un discours pédagogique. Il travaille également sur une maquette d'indicateurs permettant de mesurer l'usage du réseau et d'anticiper les situations de congestion.

Les premières réunions constitutives des deux observatoires locaux se sont tenues en juillet 2014. Elles associent l'Etat, la SNCF, les préfets et présidents des sept Régions concernées, les Chambres régionales de commerce et CESER, l'Office interconsulaire des transports et des communications, le Grand Lyon, Euro Cargo Rail, Europorte, OFP Objectif Transport, Thello, Veolia, VFLI, Transdev, TGV GCA, la Fnaut, l'Association des utilisateurs de transport de fret. Les deuxièmes réunions auront lieu début 2015, lors desquelles les premiers travaux seront présentés.

Comment la desserte de Limoges est-elle prise en compte dans le projet POCL ?

L'amélioration de l'accès à Paris de Limoges et du Limousin est prévue dans le cadre du projet Poitiers – Limoges. Aussi le Limousin ne fait-il pas partie du périmètre d'action du projet POCL. Les études se sont ainsi bornées, au centre-ouest de ce périmètre, à l'apport du projet et aux gains de trafic qu'il entraîne pour le département de l'Indre, Châteauroux faisant partie des 13 villes concernées par le projet POCL.

Qu'il s'agisse du scénario Ouest ou Médian, POCL est bien relié à l'axe POLT, soit au nord, soit au sud de Vierzon, permettant ainsi la desserte de Châteauroux, voire des villes situées au sud. Des compléments d'analyse avaient d'ailleurs été apportés lors du débat public sur les gains possibles pour la Creuse (La Souterraine, Guéret).

Un éventuel prolongement des TGV jusqu'à Limoges reste possible. Ce sera le ou les opérateurs ferroviaires qui le moment venu proposeront les dessertes et articuleront au mieux les possibilités offertes par les deux projets POCL et Poitiers – Limoges. Les compléments d'analyse apportés sur la Creuse lors du débat public autorisent d'ores et déjà les enseignements suivants :

- **Le prolongement de dessertes au-delà de Châteauroux ne serait pas sans impact sur le bilan socio-économique du projet POCL mais ces impacts devraient être assez modérés**, compte tenu de l'importance des masses du bilan de POCL sans l'apport de ces dessertes ;

- **Ces prolongements seraient neutres sur le classement des scénarios Ouest et Médian** et ne seraient pas de nature à modifier très substantiellement la différence de VAN entre les scénarios. Il suffit pour s'en convaincre de se souvenir de l'absence de différence de la desserte de Châteauroux entre les deux scénarios Ouest et Médian.

Quel sera l'impact du cadencement sur les temps de parcours du projet ?

Le cadencement généralisé du réseau consiste à réorganiser les dessertes des trains pour leur permettre de desservir les gares aux mêmes horaires toutes les heures et pour multiplier les relations possibles grâce à l'organisation de rendez-vous dans les principaux nœuds du réseau. Au global, le service rendu à l'usager est amélioré : disponibilité de l'offre, multiplication des relations offertes, visibilité des dessertes, réduction des attentes en gares, ...

L'organisation de rendez-vous dans les nœuds peut avoir comme conséquence de privilégier entre les nœuds le temps dit « système » qui permet d'arriver au bon moment dans le nœud pour le rendez-vous avec d'autres trains, plutôt que de tirer parti du meilleur temps possible permis par l'infrastructure. C'est ainsi que le cadencement peut avoir dans certains cas des effets sur la réalité des gains de temps de parcours affichés par les projets de ligne nouvelle.

Une étude visant à livrer un premier regard sur cette question dans le cas de POCL a été conduite à la demande des participants à la concertation. Elle a montré que globalement les impacts de la structure cadencée nationale sur les temps de parcours sont très contenus. D'une part, les circulations de POCL sont pour beaucoup à destination de Paris qui ne constitue pas un nœud du réseau, donc pas une contrainte de structuration. D'autre part, les deux scénarios Ouest et Médian permettent de proposer une bonne articulation réseau avec des correspondances bien organisées entre les liaisons intersecteur, aussi bien à Lyon qu'à Saint-Pierre-des-Corps (Tours), principaux nœuds nationaux concernés par le projet. Au final, l'analyse de l'intégration des deux scénarios Ouest et Médian dans la structure cadencée généralisée du réseau n'est pas disciminante.

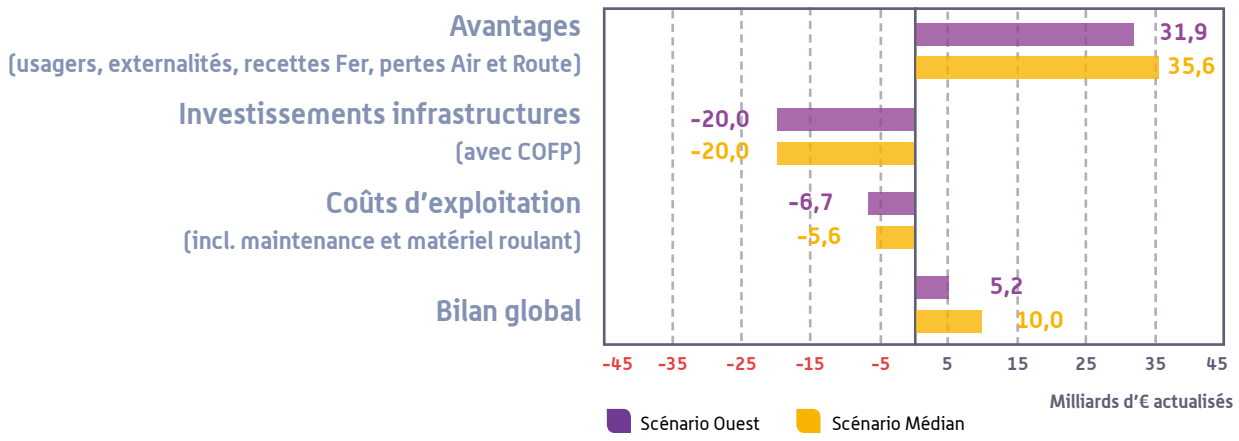
Les enseignements :

Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

Approfondir l'analyse du pilier « doublement de la ligne Paris-Lyon » et notamment de l'efficacité des scénarios à constituer une alternative

Si la concertation a permis d'expliciter et de confirmer que les scénarios Ouest et Médian du projet ont des effets prévisibles très proches sur le territoire, elle a aussi permis d'approfondir la compréhension commune de l'autre pilier du projet, le doublement de la LGV Paris – Lyon.

En particulier, elle a confirmé que le scénario Ouest dégage moins d'avantages que le scénario Médian pour le doublement de la LGV Paris-Lyon, en raison de l'absence de gain de temps par rapport à la LGV actuelle. **Elle a également détaillé le fait que le scénario Ouest est également le scénario le plus cher : si les coûts d'investissement en infrastructure sont bien identiques entre les deux scénarios, le scénario Ouest génère en revanche des coûts d'exploitation des trains, comprenant les dépenses en matériel roulant, plus élevés,** ainsi que le confirme le schéma suivant.



Décomposition de la Valeur actuelle nette du projet

Comme le montre ce graphique, la différence de bénéfice socio-économique entre les deux scénarios (4,8 Md€ actualisés) s'explique à 77% par la différence d'avantages Paris-Lyon (3,7 Md€) et à 23% par la différence de coût d'exploitation des dessertes (1,1 Md€).

Quel scénario pour le doublement de Paris-Lyon ?

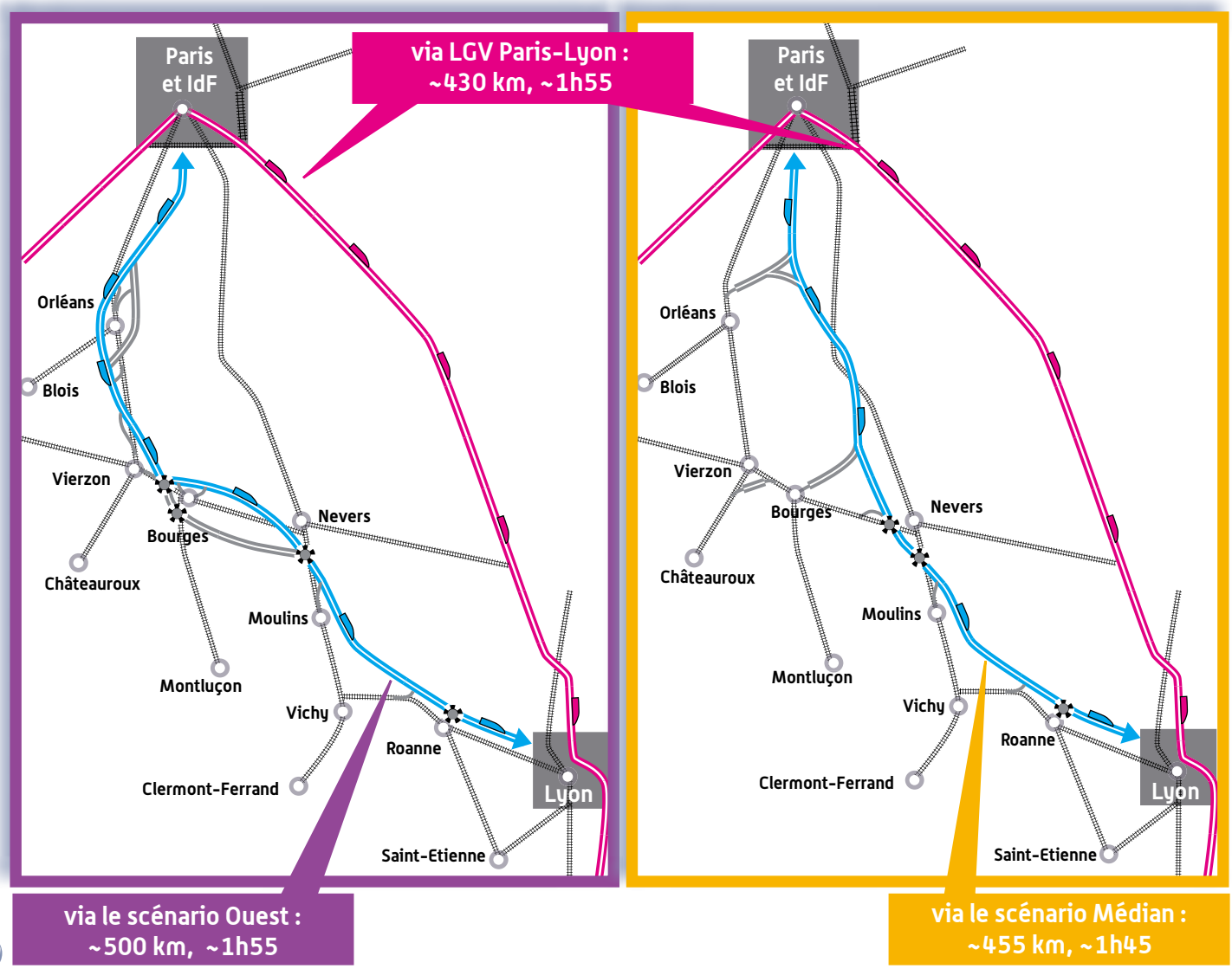
A l'horizon du projet, tous modes de transport confondus, dans les 2 sens, on comptera plus de 10 millions de déplacements annuels entre l'Ile-de-France et Lyon (30 000 déplacements par jour, dont 75% en TGV), et plus de 35 millions entre l'Ile-de-France et le Sud-Est (45% en TGV).

Si les deux scénarios permettent le doublement de la ligne Paris-Lyon par le report des TGV de la ligne actuelle sur la ligne POCL, ils ne répondent pas de la même manière à cet objectif.

Le scénario Médian permet un gain de temps de 10 minutes par rapport à l'itinéraire actuel, qui bénéficiera non seulement à un nombre de voyageurs important, **et induira aussi autour d'1 million de voyageurs supplémentaires par an**, représentant 2 à 3 AR par jour en plus sur Paris – Lyon et Paris – PACA.

En outre, dans **le scénario Ouest**, l'itinéraire Paris-Lyon est plus long d'environ 70 kilomètres par rapport à l'actuel, pour un service offert aux voyageurs (temps de parcours) identique : les coûts d'exploitation des trains seront plus élevés que sur l'itinéraire existant sans que le transporteur puisse développer des recettes supplémentaires. Dans **le scénario Médian**, l'itinéraire Paris-Lyon est plus long d'environ 25 kilomètres par rapport à l'actuel, mais le service aux voyageurs s'améliore (gain de temps) : l'augmentation des coûts pour le transporteur peut être compensée par un surcroît de recettes.

Cette différence de performance significative entre les deux scénarios sur l'itinéraire Paris-Lyon pose la question de l'attractivité de l'itinéraire alternatif pour les transporteurs, et pour les voyageurs.



Les enseignements :

Aménager le territoire et Doubler Paris-Lyon

Les contre-expertises sur les études socio-économiques et de trafics : pour RFF, des méthodologies confirmées et des hypothèses à actualiser

A la suite de demandes de l'association TGV Grand Centre Auvergne, du Collectif Stop LGV POCL et de la Coordination des associations du Beaujolais, la garante de la concertation a accepté et supervisé la réalisation de deux contre-expertises qui ont trait aux sujets socio-économiques :

- **Une contre-expertise sur le modèle de prévisions de trafic** et plus généralement la méthodologie utilisée pour estimer la clientèle du projet POCL, et sur la ligne Paris–Lyon afin notamment d'alimenter la question de sa saturation ;
- **Une contre-expertise sur les bilans socio-économiques** du projet POCL, les hypothèses et la méthodologie utilisées.

Les contre-expertises ont porté sur les principales études concernées par ces sujets qui ont été pour l'essentiel produites sur la période allant de 2009 à 2011 en vue de nourrir le débat public sur le projet.

Bernard Gérardin, expert indépendant, a ainsi été auditionné par la garante de la concertation le 11 juin 2013. Les demandeurs des contre-expertises, RFF et les participants aux ateliers techniques sur la socio-économie du projet qui le souhaitaient ont assisté à l'audition. L'ensemble des rapports de contre-expertises, et notes d'expression des demandeurs et de RFF sont en ligne sur le site Internet du projet.

Qu'il s'agisse des prévisions de trafic ou des bilans socio-économiques, RFF note que les méthodologies d'étude utilisées sont validées par l'expert indépendant : « Nous validons l'ensemble de ce travail qui est conforme aux règles de l'art en vigueur, tant au plan français qu'européen » (expertise des trafics p.3).

L'expert a également validé les différences de résultats socio-économiques entre les scénarios Ouest et Médian. L'expert indique s'agissant du scénario Médian en page 7 de l'expertise trafic : « la différence de trafic avec le scénario Ouest s'explique par le poids très important de la relation origine – destination Paris – Lyon et par une différence de temps de parcours significative entre les deux scénarios ».
L'expert confirme donc l'explication que RFF a toujours avancée selon laquelle ce sont bien les gains de temps sur la relation Paris – Lyon, qui sont apportés sur un très gros marché potentiel du train, qui expliquent pour l'essentiel la différence de prévision de trafic entre les deux scénarios Ouest et Médian. Dans sa note d'expression, RFF explicite cette différence.

L'expert relève également des hypothèses méthodologiques qu'il est possible de préciser ou de justifier. C'est ce que fait RFF dans sa note d'expression :

- sur l'élasticité au PIB des trafics nationaux. L'élasticité de 0,9 évoquée par l'expert est une élasticité au PIB, qui est recommandée par le ministère des Transports pour les projections à long terme. Cette valeur qui se rapporte à la demande globale ne signifie pas en définitive que l'élasticité au PIB pour chacun des modes est constante et égale à 0,9. C'est bien la somme des demandes portant sur les différents modes qui elle évolue avec une élasticité égale à 0,9 par rapport à la croissance économique.
- sur le bilan de la congestion et des acteurs routiers : la méthodologie de valorisation des effets du projet sur la congestion routière est conforme aux circulaires ministérielles en vigueur pour l'évaluation socio-économique des projets de transport. Elle s'applique à l'ensemble du réseau routier, qu'il soit concédé ou non.
- sur le coefficient de majoration du temps de retard de 2,69. Ce coefficient est issu d'une étude scientifique menée au début des années 2000 par un universitaire reconnu, A. de Palma. Par ailleurs, les derniers travaux du Commissariat général à la stratégie et à la prospective permettent de considérer que l'approche retenue via le temps de retard moyen a été prudente, d'autant plus que l'impact de l'amélioration de la régularité sur le niveau de la demande de transport ferroviaire n'a pas été intégré dans la prévision de trafic, ce qui tend encore une fois à minimiser son effet.

- sur la prise en compte du système d'exploitation ERTMS : RFF confirme que le déploiement du système ERTMS niveau 2 a bien été pris en compte dans le cadre de l'évaluation réalisée de la saturation de la LGV Paris – Lyon, ainsi que dans toutes les études socio-économiques du projet
- sur la prise en compte de matériel à unités multiples : les évaluations réalisées prennent en compte une évolution à la hausse de la capacité des matériels roulants, compte tenu des renouvellements prévisibles des matériels existants au fur et à mesure de leur fin de vie, programmée autour de 35 ans. Le modèle d'offre prévoit systématiquement, à l'heure de pointe, le passage à l'unité multiple quand il est possible avant la création d'un sillon supplémentaire.

Enfin, l'expert liste les hypothèses de calcul à faire évoluer avec le nouveau contexte :

- l'hypothèse de croissance économique, prise à 1,45%, jugée trop optimiste au regard de la crise actuelle ;
- les hypothèses de réalisation des projets prévus au Grenelle de l'Environnement à horizon 2025, elles aussi jugées trop optimistes, notamment au regard des travaux alors en cours de la Commission Mobilité 21 ;
- l'horizon de mise en service du projet jugé lui aussi trop proche (2025).

RFF admet le bien-fondé de ces remarques et s'engage à faire évoluer ces valeurs d'hypothèse le moment venu. Les évolutions des valeurs d'hypothèse suite aux changements de contexte valent pour les deux scénarios, de sorte qu'elles sont sans effet sur la comparaison des scénarios (ou d'un effet faible qui n'est pas de nature à modifier la conclusion). La question de l'actualisation de ces valeurs d'hypothèses n'apparaît donc pas centrale dans la phase d'étude actuelle, dont l'objectif est de comparer et de discriminer les deux scénarios restant Ouest et Médian.

Les enseignements :

le dispositif de concertation

Le bilan de la concertation s'avère positif :

• **Le nombre et la qualité des participants aux ateliers techniques et citoyens a permis l'expression de tous les points de vue, dans leur diversité, et de façon argumentée.**
L'ensemble des sensibilités était présent aux ateliers techniques : opposants au projet POCL, environnementalistes, agriculteurs, viticulteurs, représentants de chaque région, associations de voyageurs, aménageurs, ...
Pour chacun des thèmes (dessertes, évaluation environnementale, effets attendus sur les territoires, effets du contexte national), RFF a entendu les questions et les attentes des participants. A ce titre, on notera des similitudes entre les attentes exprimées en ateliers citoyens et celles exprimées en ateliers techniques.
On notera également que chaque contribution des citoyens a été l'occasion d'approfondir des sujets de préoccupation légitimes. Un atelier citoyen sur la base de 100 participants, comme cela avait été envisagé initialement, n'aurait pas permis des échanges de cette qualité.

• **Les sujets de controverse, (traversée de la Sologne, études de trafics et études socio-économiques) ont fait l'objet de contre-expertises, sous l'égide de la garante de la concertation.**
Reste la question des études de régularité de la ligne existante Paris-Lyon, qui trouve une réponse dans la mise en place d'un observatoire de la saturation des lignes existantes, indépendant de RFF.

• **Les participants ont enrichi la méthode et l'évaluation du projet.**
La participation des acteurs a été réelle et constructive. L'écoute a été mutuelle et le climat des échanges est resté globalement serein. Une majorité d'acteurs a reconnu la pertinence de la méthodologie mise en œuvre et la pédagogie du maître d'ouvrage a été soulignée à de nombreuses reprises dans les évaluations faites par les participants à l'issue de chaque atelier.
Toutes les questions ont obtenu une réponse, soit sur des aspects méthodologiques, soit sur des aspects de compléments d'études. Les propositions et questions émises en ateliers ont permis à RFF d'enrichir les études : études de nouvelles adaptations, élaboration de grilles d'évaluation environnementale et multicritères sur la base d'indicateurs partagés, tests de sensibilité sur l'évaluation socio-économique à partir de nouvelles hypothèses (prix du pétrole et croissance), ...

Au terme de cette étape, RFF considère que le dispositif technique et citoyen a permis de répondre à l'objectif visé : étudier les conditions de la poursuite du projet POCL par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique.

S'il était décidé de poursuivre le projet, RFF souhaite s'inscrire dans le prolongement de la concertation technique et citoyenne de cette étape, avec toutefois quelques adaptations :

• **Une meilleure information et consultation du grand public**, à travers des relations médias plus soutenues et des supports à destination spécifique du grand public.

• **Une plus grande publicité sur les ateliers citoyens.**

• **Des bilans et consultations intermédiaires, notamment auprès des élus et des co-financeurs**, afin de permettre à chacun de faire le point sur le projet et d'en avoir la vision la plus globale possible.

Une équipe dédiée au projet

Réseau Ferré de France a mis en place une équipe dédiée au projet Paris – Clermont-Ferrand – Orléans – Lyon (POCL).

L'équipe s'est appuyée sur Nathalie Lebon, assistante du projet. Maud Harribey, chargée de concertation et de communication stagiaire, et Loïse Leloup-Velay, chargée de concertation et de communication en alternance, les ont rejoints pendant cette période intense de concertation.

Didier Roblès, directeur de projet. Il a pris la succession de Thomas Allary, le 1er décembre 2012

Anaïs Bohelay, chargée des études Système d'Information Géographique

Sylvain Caillot, chargé des études d'infrastructure

Alain Chausse, chargé des études de trafics et socio-économiques

Anne-Sophie Demolins, responsable des relations publiques et institutionnelles

Corinne Roecklin, chargée des études d'environnement

Le 4 février 2015, Michel FUZEAU, Préfet de région Auvergne et coordinateur du projet POCL, a réuni les membres du comité de pilotage du projet POCL. A l'issue de cette réunion qui vient clore les deux années de concertation et d'études de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, le Préfet coordinateur du projet POCL établira un rapport de cette étape préliminaire. Celui-ci sera adressé au Secrétaire d'État chargé des Transports, qui indiquera les suites qu'il donnera au projet.

www.rff-pocl.fr
contact-pocl@rff.fr

SNCF Réseau
Mission POCL
92, avenue de France
75643 Paris Cedex 13

Les études et la concertation de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

Rédaction : SNCF Réseau Mise en page : 3ème acte Impression : Electrogeloz Février 2015