

## ATELIER TECHNIQUE DE RESTITUTION DE LA CONCERTATION

**8 JUILLET 2014**

Horaires : 10h – 17h

Lieu : Espace du Centenaire, Maison de la RATP, Paris

Invités présents :

---

APPERT	Nicolas	CG Indre
ARSAC	Guillaume	EPURES
BELHACHE	Jacques	Sologne Nature Environnement
BENSAC	Philippe	Bourges TGV
BERNARD	Daniel	CESER Centre
BLIN	Matthieu	CCI Centre
BOUQUET	Jérémie	SGAR Auvergne
BOURNAZEL	Jean-Paul	SNCF
BOURON	Aude	Fédération régionale des chasseurs
BOY	Deniz	DATAR
CHARDON	Claude	CCI Rhône-Alpes
CLAVIER	Claude	CG Loiret
CONSTANS	Sophie	DREAL Centre
CORBET	Jacques	DREAL Bourgogne
CORJON	Joël	Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire
CORTOT	Philippe	DRIEA
CORVAISIER	Jean-Louis	CESER Centre
De MASSOL	Dominique	CCI Cher
DE VIBRAYE	Charles-Antoine	Blois-Paris Illico
DEGROLARD	Sophie	CG Loiret
DEMOUTH	Olivier	COFIROUTE
DEROUET	Damien	Conseil régional Auvergne
DESIRE-		
LAGEDAMON	Corinne	SNCF Stratégie
DIQUELOU	Nathalie	Fédération des chasseurs du Loir-et-Cher
DIVISIA	Bernard	Action dynamique Sologne
DUCATEAU	Bernard	Très Grande Vigilance POCL
DUMAS	Jérémi	DREAL Auvergne
FOUILLE	Laurent	Agence d'urbanisme d'Orléans
FRANCIOSO	Antoine	CCI du Roannais
FRISON	Anthony	Bourges Plus

GAMARD	Denis	Conseil régional Bourgogne
GOBITZ	Bernard	FNAUT Ile-de-France
GOISMIER	Florent	Agglopolys Blois
GONZALEZ	César	Conseil Général du Cher
GORCE	Gaëtan	Sénateur de la Nièvre
GREGOIRE	Aurélie	Conseil régional Auvergne
HENRY	Jean-Jacques	Association TGV Grand Centre Auvergne
KANDER	Rachid	Agence d'urbanisme Clermont Métropole
KIENE	Benoît	Conseil régional Ile-de-France
LAGARDE	François	Communauté d'Agglomération Orléans-Val-de-Loire
LANSIART	Marc	Commissariat général au développement durable (CGDD)
LAPORTE	Marc	CRPF Centre
LASSIMONNE	Gilles	Moulins Communauté
LELIEVRE	Stéphane	DREAL Centre
LEROUX	Loïc	Chambre d'agriculture du Cher
LESAGE	Céline	Fédération des chasseurs 45
LOMBARDI	Daniel	Syndicat mixte du Pays de Grande Sologne
LOUKIL	Samir	Ministère de l'Ecologie (DGITM)
LUMINET	Jean-Paul	Conseil Général de l'Allier
MARTEL	Amandine	Ville d'Orléans
MARTIN		Syndicat mixte du Pays de Grande Sologne / Conseil
LALANDE	Patrice	général du Loir-et-Cher
MATHIOS	Jean-Marc	Agglomération de Nevers
MEIFFREN	Laurent	Conseil régional Rhône-Alpes
MEOT	David	Chambre d'agriculture du Loiret
MICHON	Jean-Marie	Office national des forêts (ONF)
MIGUET	Jean-Marc	ALTRO
MONOT	Gérard	Collectif Sologne Debout
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA
NATTER	Vincent	Union viticole sancerroise
NATTER	Mathilde	Union viticole sancerroise
PARADIS	Pascal	DREAL Centre
PERRINELLE	Philippe	SNCF Voyages
PICHELIN	Jehan	Conseil général de la Nièvre
POINTEREAU	Rémy	Association TGV Grand Centre Auvergne
PRADEILLES	Olivier	CG Allier
QUANTIN	Jerome	Collectif Sologne Debout
RAIA	Awatif	Conseil régional Centre
REILLES	Sébastien	Agence d'urbanisme Clermont Métropole
RIDEAU	Xavier	Roanne Agglomération
RIVOAL	Florian	CESER Centre
ROCHARD	Marie-France	Coordination des associations du Beaujolais
SALVAT	Bertrand	ALTRO
SALVAT	Christophe	Conseil Général de la Loire
SAUMET	Yvan	CCIR Centre

SAUNER	Eric	COFIROUTE
THORRAND	Véronique	CG Loir et Cher
TUOT	Vincent	CG Creuse
VENIN	Carole	Pays Sancerre Sologne

#### Invités excusés

---

ARBAOUI	Nadia	Agence d'urbanisme d'Orléans
ARCHIMBAUD	Valentine	Association TGV Grand Centre Auvergne
ARGY	Valérie	Syndicat mixte du Pays de Grande Sologne
AUBOIN	Cédric	Conseil régional Ile-de-France
AUFAUVRE-TRIGI	Claire	SNCF Stratégie
BARETIER	Jean-Michel	CCI Moulins-Vichy
BASTE	Jean-Pierre	Comité d'expansion économique de l'Allier
BEL	Marie-Pierre	Conseil régional Auvergne
BEL	Philippe	Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire
BONIN	Bernard	Blois-Paris Illico
BRUN	Etienne	Conseil Général du Loiret
CANIAUX	Michel	ALTRO
CASTELL	Christelle	CCI Centre
CERVENON	Florence	Ville de Châteauroux
CHARLOT	Jacques	CCI Bourgogne
CHARMETANT	Guy	Moulins Communauté
CHEVASSON	Gilles	DREAL Auvergne
COURCIER	Sophie	Comité d'expansion économique de l'Allier
DANTON-BIVILLE	Emmanuelle	Bourges Plus
DAVID	Yves	ONCFS
De LAAGE DE MEUX	Alain	Fédération des chasseurs du Loir et Cher
DE SAINT-ALBIN	Géraud	Conseil régional Centre
DEGRANGE	Cécile	Chambre d'Agriculture de l'Allier
DELUDET	Pierre	CCI Montluçon-Ganat
DERINCK	Michel	CCI du Roannais
DEVINEAU	Patrice	Sologne Nature Environnement
DUFRECHOU	Véronique	Tourisme Allier
DUTHOIT	Bernard	SNCF Stratégie
ESCURET	Jean-Louis	CG Puy de Dôme
FAGUET	Mireille	Syndicat du crottin de Chavignol
FAURE-GUINAND	Josiane	CCI du Roannais
FOUCHER	Bernard	Chambre d'agriculture du Loir et Cher
FOULON	Jean-Pierre	CCI Loir et Cher
GRESSETTE	Serge	Conservatoire d'espaces naturels de la région Centre
JACQUEMIN	Bruno	CCI Loiret
JACQUET	Jean-Pierre	CCI Indre
KALUZNY	Pierre	Collectif stop LGV POCL
KARINTHI	François	CG Allier
LACOUR	Wilfried	SNCF Direction régionale Centre
LEBRETON	Stéphane	CG Nièvre

MAISONNIER	Christian	DREAL Rhône-Alpes
MANRIQUE	Jean-Charles	CG Loiret
MARTIN	Christophe	CCI Indre
MILCENT	Jean-Charles	CCI Loiret
MOREAU-ROBROLLE	Geneviève	Ville de Châteauroux
NORE	Julien	CCI Auvergne
PAIX	Jean-François	SNCF
PASQUIER	Denis	Roxel France
QUINET	Michel	DREAL Bourgogne
REMILLIER	Cécile	CG Nièvre
RICARD	Pierre	SGAR Auvergne
RIZET	Tania	Pays Charolais Brionnais
SAUTUREAU	David	Union viticole sancerroise
SEMPE	Eva	Sologne Nature Environnement
SIVARDIERE	Jean	FNAUT
TREBAOL	Catherine	Agence d'urbanisme d'Orléans
VALDENNAIRE-RATTO	Sophie	Conseil régional Bourgogne
VENEAU	Michel	Ville de Cosne-sur-Loire
VERGNE	Patrick	DREAL Auvergne
WURSTER	Astrid	Conseil régional Ile-de-France
ZINGUERLET	Lauriane	CGDD

La garante de la concertation, Mélanie GOFFI, souffrante, n'a pas pu participer à la réunion.

#### RFF - Mission POCL :

---

Didier Roblès, chef de projet POCL

Sylvain Caillot, chargé d'études infrastructures

Corinne Roecklin, chargée d'études environnement

Anne-Sophie Demolins, responsable des relations publiques et institutionnelles

Nathalie Lebon, assistante

Marie Mutel, chargée de communication en alternance

#### Bureau d'études de RFF

---

Jérôme Ferry, SETEC International

André GUILSOU, SETEC International

Alix RENOUX, SETEC International

Guillaume VUITTON, ECOSPHERE

#### Ordre du jour de l'atelier

---

- Introduction : le contexte de la réunion
- Dessertes – Fonctionnalités du projet :
  - o les apports de la concertation
  - o l'expertise complémentaire de l'Agglomération d'Orléans

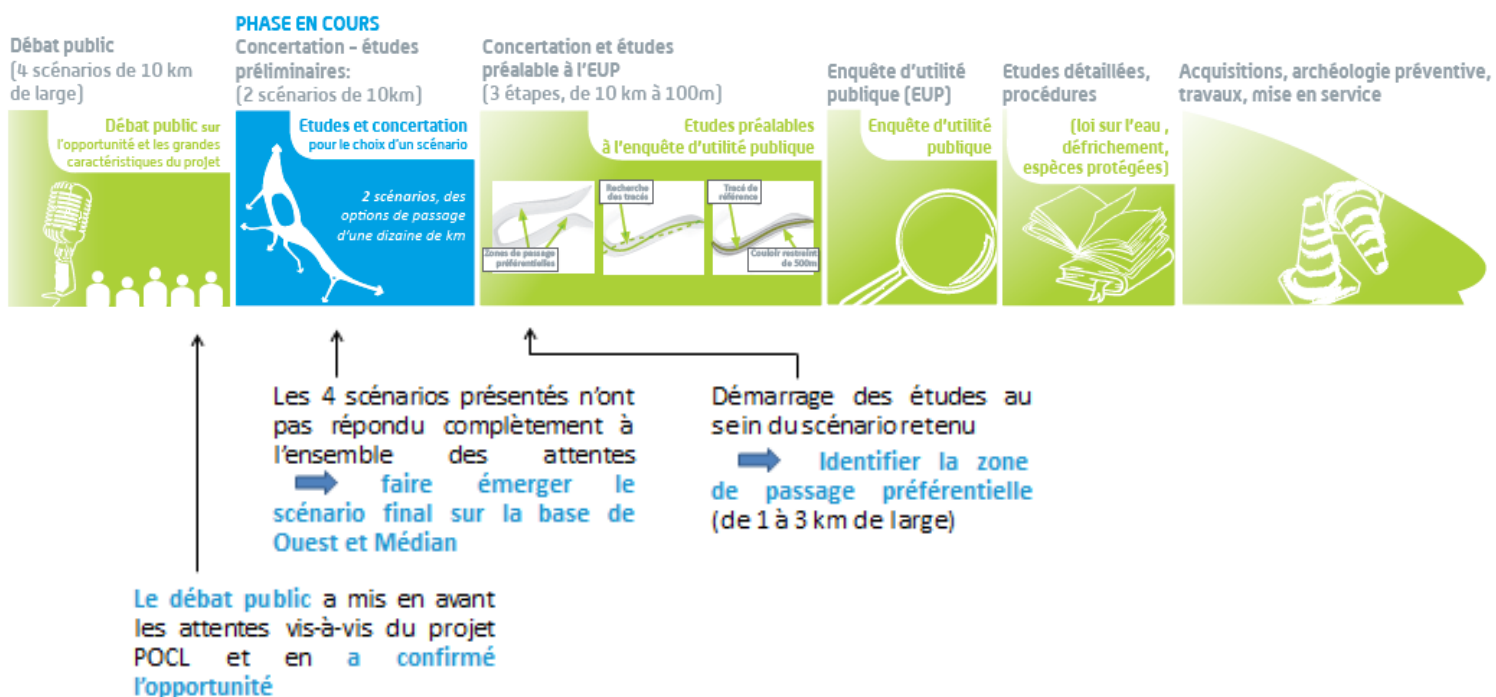
- une nouvelle vision des dessertes
- Environnement – Agriculture – Viticulture en région Centre
  - Contre-expertise sur la traversée de la zone Natura 2000 Sologne
  - Les apports de la concertation
- Socio-économie et faisabilité financière du projet
  - Contre-expertises sur les études de trafics et de socio-économie
  - Les apports de la concertation

## Introduction : le contexte de cet atelier de restitution des études et de la concertation

**Didier ROBLES**, directeur du projet POCL, présente le contexte de la réunion de restitution de la concertation technique.

Nous nous situons dans le cadre d'une étape courte (environ 1 an), dont les objectifs sont d'éclairer le choix du scénario final avec des approfondissements notamment :

- 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-Moulins-Montluçon d'autre part ;
- sur l'ensemble du projet : pour approfondir les conditions de la faisabilité financière du projet et son évaluation socio-économique.



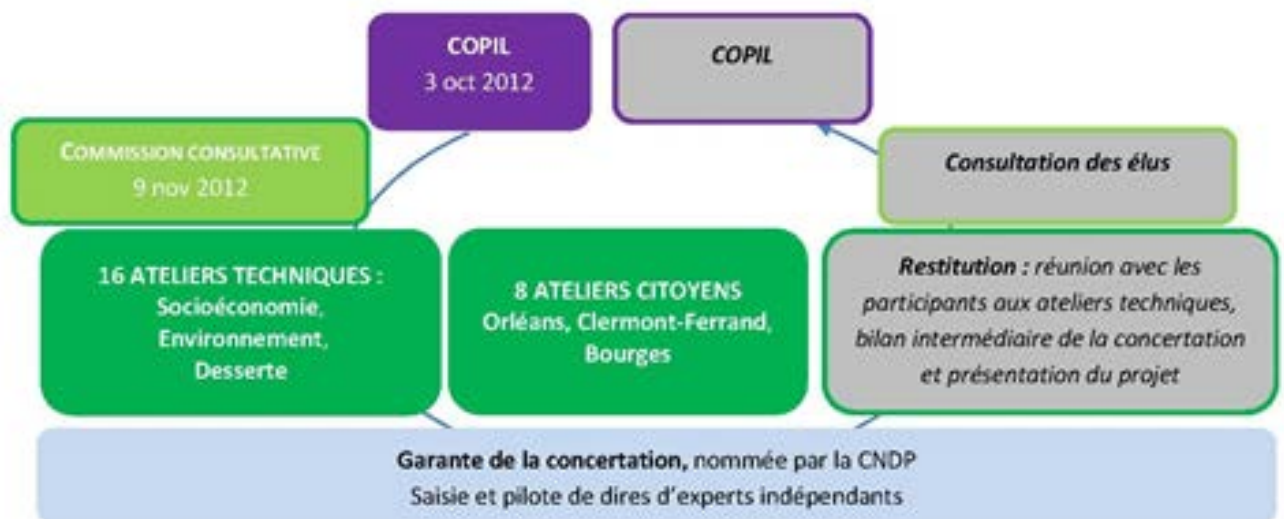
Dans ce contexte, les ateliers techniques de concertation s'organisent autour de 4 grands thèmes :

- **De Paris à Nevers : quelle desserte ?** Quelles fonctionnalités ? Quels services ? Quels enjeux en termes d'infrastructures ?

- **De Nevers à Lyon : quelle desserte ?** Quelles fonctionnalités ? Quels services ? Quels enjeux en termes d'infrastructures ?
- **Aménager le territoire et doubler Paris – Lyon :** Comment les deux piliers du projet peuvent-ils assurer sa faisabilité financière ?
- **Environnement – Agriculture – Viticulture en région Centre**

Aujourd'hui, nous arrivons au terme des études et de la concertation technique et citoyenne. Les grandes étapes à venir sont la concertation politique, organisée par le Préfet coordonnateur des études, et la réunion des instances de gouvernance (Copil) avant une décision ministérielle.

## Le dispositif de concertation et d'études



L'ensemble du dispositif s'est déroulé sous le regard de la garante de la concertation, aujourd'hui souffrante et donc absente de la réunion. La réunion a été préparée avec elle : la garante a demandé que RFF rappelle le rôle de la garante, les principes de transparence-équivalence-argumentation, et ses coordonnées pour avis/demandes complémentaires-et contributions. Toutes les informations relatives à la garante sont accessibles sur le site Internet du projet.

Depuis le dernier atelier technique de concertation, en juin 2013, deux grandes actualités se sont passées :

- Le rendu du rapport de la Commission Mobilité 21

### Le contexte national : le rapport de la Commission Mobilité 21, repris par le Pacte de compétitivité (juillet 2013)

#### Ses principaux enseignements pour le projet POCL :

- **La confirmation de l'opportunité du projet**, comme solution à long terme à la saturation de la LGV Paris-Lyon existante :  
*« la perspective de saturation de la LGV actuelle doit être prise plus comme une certitude que comme une hypothèse. L'horizon temporel est en revanche plus incertain »*
- Des travaux à engager **après 2030**, en lien avec la saturation
- **Un observatoire** des conditions d'exploitation de la LGV Paris – Lyon et de l'évolution de ses trafics :  
*« fournir à intervalles réguliers une information précise et circonstanciée sur l'évolution de la saturation (de la LN1) et sur le calendrier de réalisation du projet POCL »*
- **Une enveloppe de 2 Md€\*** pour de premiers travaux avant 2030 si nécessaire
- **La poursuite des études** des projets retenus par la commission Duron

*\*dispositions (observatoire, enveloppe réserve) identiques pour tous les projets liés à une saturation (Bordeaux – Hendaye, CFAL, interco Sud, ...)*

- La décision ministérielle du 21 novembre 2013 sur le projet POCL :

### La décision ministérielle du 21 novembre 2013

- **La poursuite des études** du projet POCL
- **Le préfet de la région Auvergne, coordonnateur des études de l'étape préliminaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique**
- **Une fois la convention de financement adoptée par l'ensemble des assemblées régionales, la relance du dialogue avec les élus, sur la base de la concertation technique conduite par RFF**
- **Avec l'objectif que cette étape s'achève d'ici la fin 2014 pour converger vers un scénario unique**
- **A l'issue de cette étape, le Ministre arrêtera les conditions de poursuite du projet**

Cet atelier de restitution s'appuiera sur deux documents, transmis en amont de la réunion :

- **Le bilan intermédiaire de la concertation** : RFF y rend compte de la concertation et des décisions qui en ont découlées aux participants à la concertation, aux décideurs, à la CNDP. Il constitue à terme une pièce du dossier d'enquête d'utilité publique. Il sera complété en fin d'étape par les concertations (concertations politiques, contributions, avis, ...), les réunions de gouvernance (comité de pilotage) et les décisions. Document officiel de la concertation, il a été relu par la garante de la concertation, qui a veillé à sa complétude ;
- **Le document de synthèse « Eléments pour le choix d'un scénario »** : Il présente au public les sujets de discrimination entre scénarios : la réponse aux deux piliers du projet (aménagement du territoire et doublement de Paris-Lyon), le risque d'impact

sur l'environnement, la faisabilité économique et financière des scénarios (trafics, socio-économie et auto-financement).

La garante procèdera elle-même à un compte-rendu de la concertation, qui devrait être disponible à la fin de l'été.

L'objectif de la réunion est ainsi de partager et commenter ces documents. Chacun est invité, à l'issue de la réunion, à émettre un avis sur ces documents et sur les scénarios sur le site Internet du projet POCL.

## Dessertes - Fonctionnalités

---

### - les apports de la concertation

**Sylvain CAILLOT**, chargé d'études Infrastructures, présente les apports de la concertation et des études en matière de dessertes et fonctionnalités.

#### **Le débat public avait révélé que :**

- aucun des quatre scénarios 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

**La concertation avait pour objectifs** d'éclairer la définition d'un scénario final sur la base des scénarios Ouest et Médian :

- avec « *des adaptations possibles notamment en région Centre pour tenir compte des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région* »
- avec « *des adaptations possibles notamment en région Auvergne 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* »

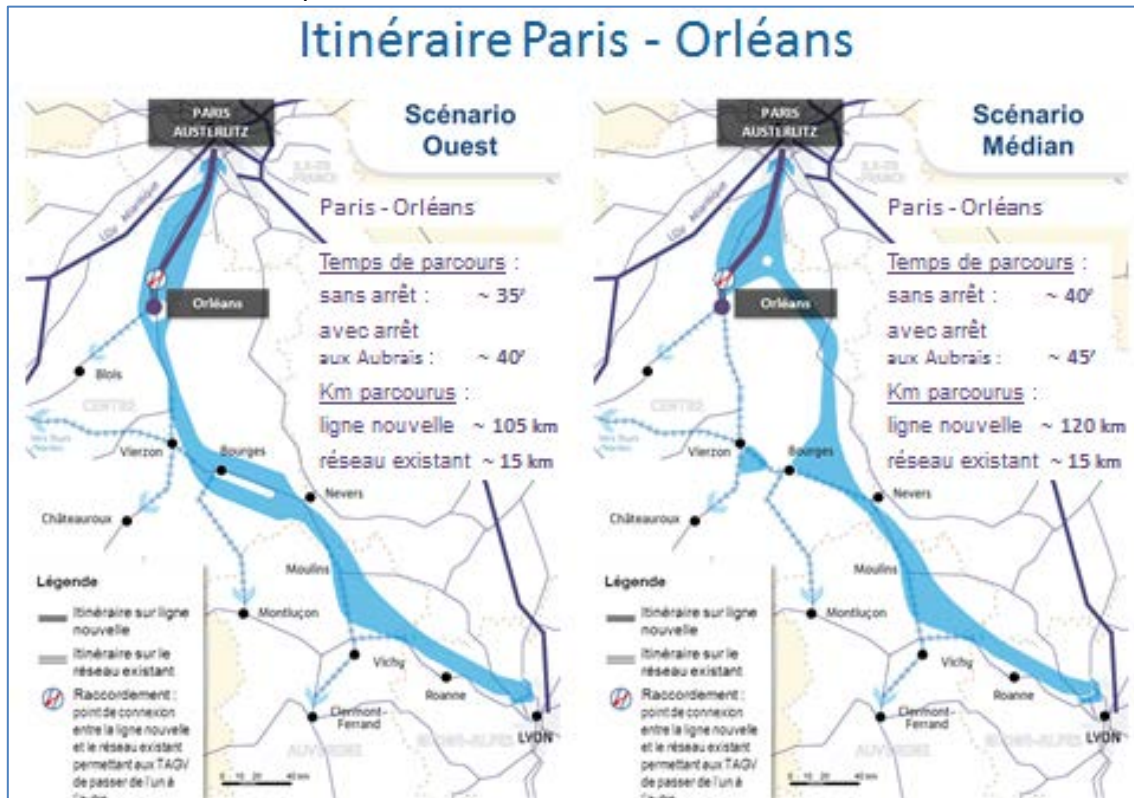
Il présente les grandes étapes de l'atelier technique « Dessertes-Fonctionnalités », telles qu'elles sont présentées en page 35 du bilan intermédiaire de la concertation, avant de revenir sur **la méthodologie de l'élaboration des schémas de dessertes**, partagée lors de la concertation. Les différents éléments de cette méthode progressive sont exposés :

- l'étude des caractéristiques du territoire : population, emplois, etc (aujourd'hui et demain) ;
- l'observation des déplacements : volumes tous modes et parts modales ;
- les itinéraires permis par l'infrastructure, ou la manière dont l'infrastructure (ligne nouvelle et réseau existant) peut répondre aux besoins ;
- la vérification de la viabilité de la desserte, à travers l'étude du remplissage des trains (qui impose, dans le projet POCL, de regrouper les villes du grand centre de la France) et de l'équilibre économique de futurs opérateurs. Le modèle permet de vérifier comment le train se remplit.

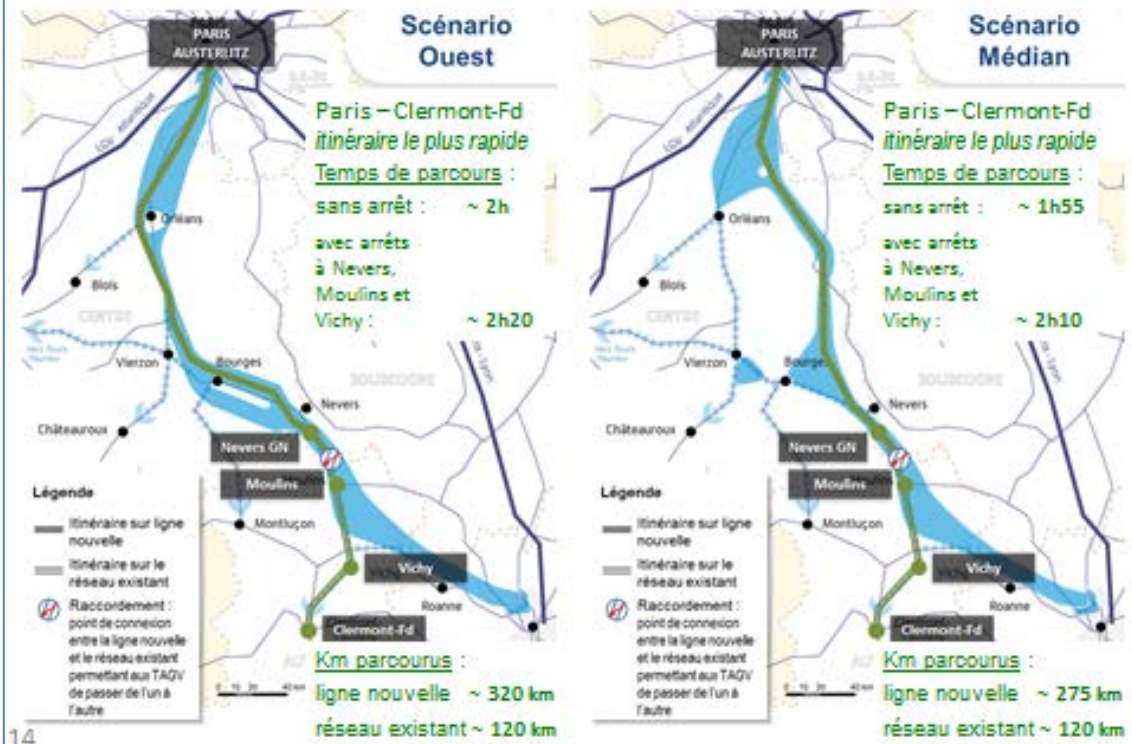


La **contre-expertise** réalisée sur les études de trafics et la socio-économie permet de dire que cette méthode est la plus adaptée et éprouvée à ce jour.

Il rappelle le **principe fondamental d'articulation entre la ligne nouvelle et le réseau existant, grâce à des raccordements, qui permet aux trains de desservir les villes dans leurs gares de centre-ville**. Ce principe s'applique dans l'un et l'autre des scénarios du projet POCL. C'est ce qui permet de faire circuler différents trains, qui vont utiliser différemment l'infrastructure. Par exemple :

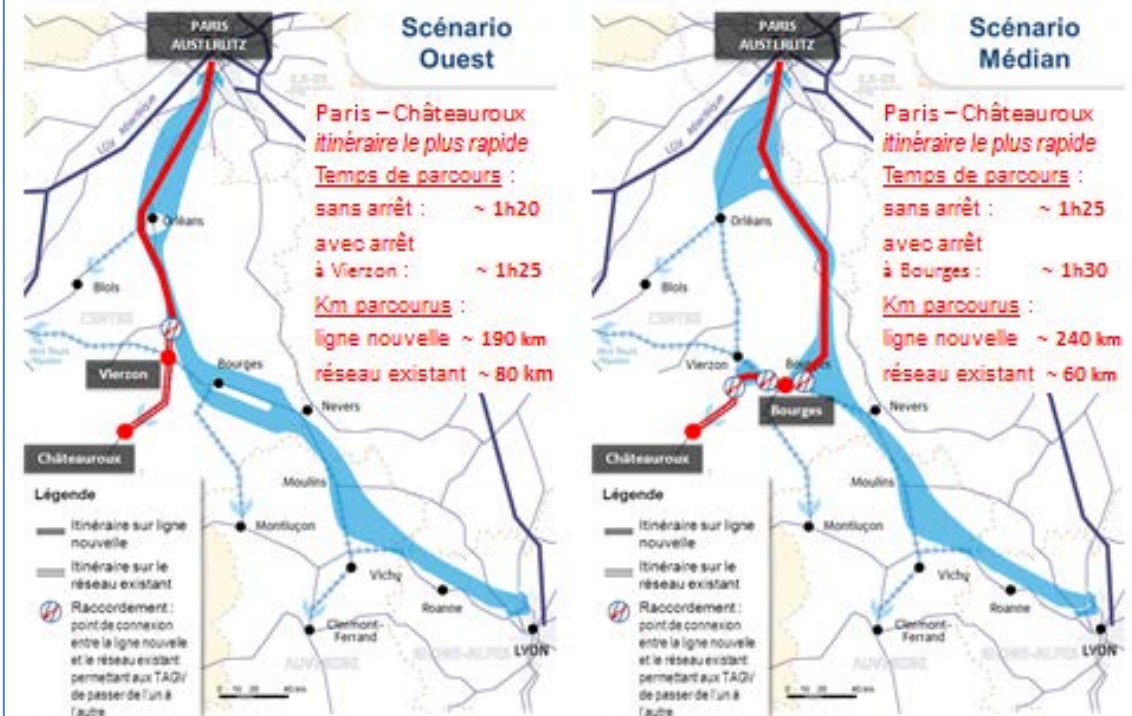


## Itinéraire Paris – Clermont-Ferrand

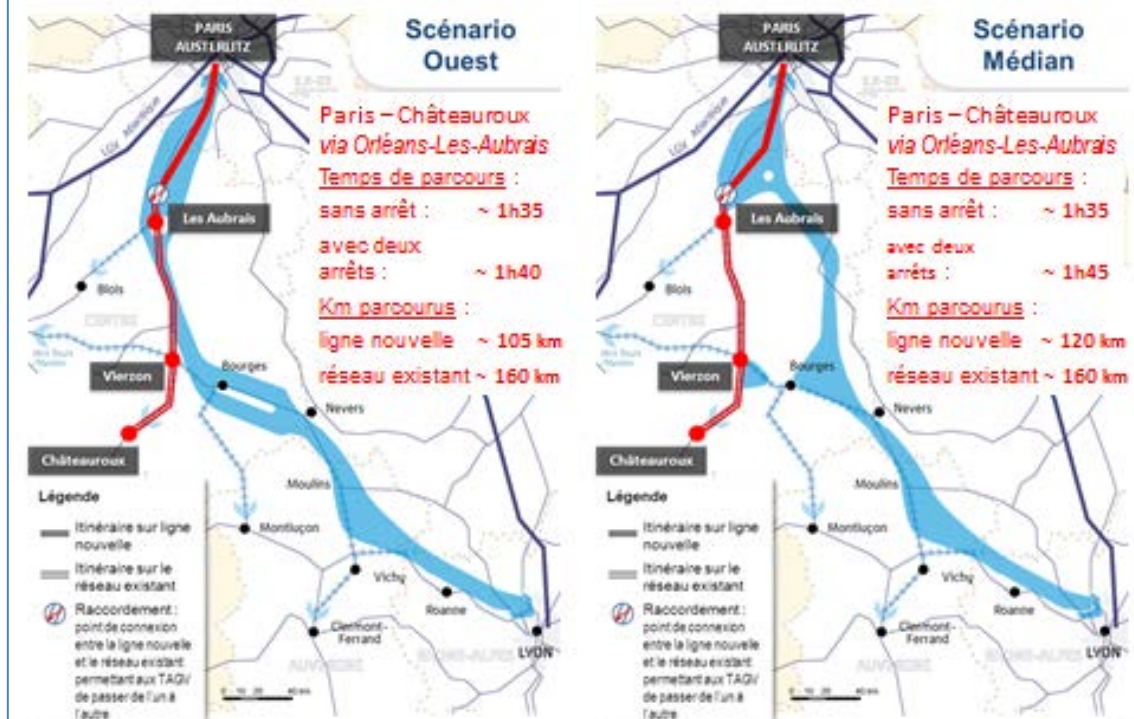


Deux itinéraires possibles pour Châteauroux, dans les deux scénarios :

## Itinéraire Paris - Châteauroux



## Itinéraire Paris - Châteauroux

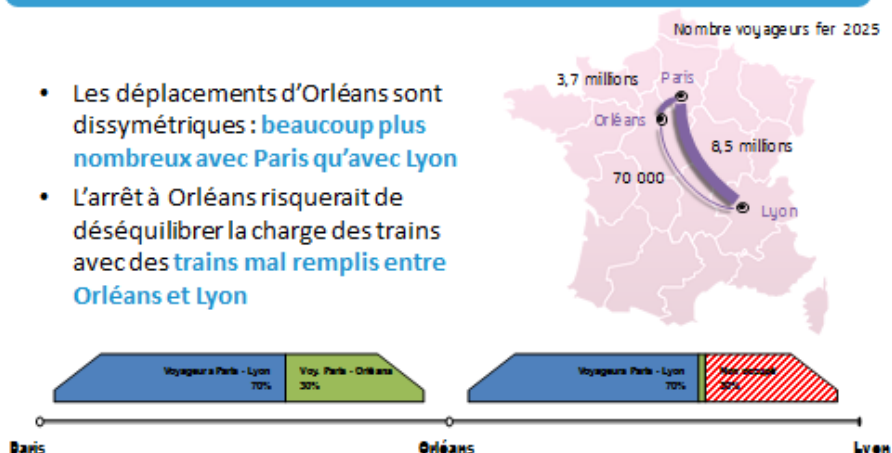


Le regroupement de plusieurs villes est nécessaire pour assurer le remplissage des trains. C'est par ce critère que l'on peut aujourd'hui apprécier la pertinence des dessertes présentées pour les opérateurs ferroviaires<sup>1</sup>. En dessous d'un certain niveau de remplissage moyen une desserte peut être estimée comme non viable pour les futurs opérateurs, les recettes ne couvrant pas les coûts d'exploitation afférents à ces dessertes

De même ce critère a permis d'expliquer, pendant la concertation, pourquoi les TGV Paris-Lyon ne pourront pas s'arrêter à Orléans, quel que soit le scénario.

### Pourquoi le TGV Paris - Lyon ne s'arrêteraient pas à Orléans ?

- Les déplacements d'Orléans sont dissymétriques : **beaucoup plus nombreux avec Paris qu'avec Lyon**
- L'arrêt à Orléans risquerait de déséquilibrer la charge des trains avec des **trains mal remplis entre Orléans et Lyon**



<sup>1</sup> Entreprise qui font rouler des trains sur le réseau i.e. la SNCF et ses éventuels concurrents

## - Une nouvelle vision des dessertes

L'ensemble des dessertes est présenté en pages 68-69 du bilan intermédiaire de la concertation, et retranscrit dans les tableaux des pages 66-67. On retrouve dans les tableaux le potentiel de déplacements, qui permet d'apprécier les fréquences, et une colonne de commentaires synthétiques qui permet la comparaison entre les scénarios.

La concertation a permis de ré-interroger les liaisons province-province, et notamment les liaisons des villes de la région Centre et de l'Auvergne vers Roissy-Charles-de-Gaulle et Lille d'une part et Lyon et le Sud-Est d'autre part. Aujourd'hui, grâce à la concertation, les schémas de dessertes finaux présentent un bilan économique meilleur que ceux présentés lors du débat public : ils répondent mieux aux besoins, ils apportent davantage de trafics, donc un meilleur équilibre que les schémas présentés lors du débat public.

### **Parmi les évolutions depuis le débat public, on notera :**

- Pour répondre à la demande d'un départ tôt le matin / retour tard le soir sur la liaison Orléans – Lyon, les liaisons intersecteurs du type Lille-Marseille ont été « coupées » : certaines assurent la liaison Lille-Roissy-Orléans-Blois, d'autres assurent la liaison Orléans - Lyon.
- L'examen d'une liaison Limoges – Châteauroux – Bourges – Lyon a été demandé. L'étude révèle qu'un aller-retour par jour est envisageable.
- Au final, les évolutions suggérées par la concertation ont permis d'aboutir à des schémas de desserte globalement améliorés pour les dessertes intersecteurs : les gains de trafic potentiels sont légèrement supérieurs aux schémas présentés en débat public.

## - Echanges avec la salle

### **Interventions sur le fonctionnement des dessertes**

**Le sénateur Rémy POINTEREAU, président de TGV GCA**, demande pourquoi l'utilisation de la ligne nouvelle est plus importante dans le scénario Ouest que dans le scénario Médian dans la liaison vers Orléans, et moins importante dans la liaison vers Clermont-Ferrand. La question est également posée par **Philippe BENSAC, président de Bourges TGV**. Ce dernier demande si, dans le scénario Médian, les barreaux vers Orléans et Bourges seront à grande vitesse.

RFF présente à nouveau le fonctionnement des dessertes : les différences de kilomètres parcourus sur ligne nouvelle et sur le réseau existant qui apparaissent entre les différents schémas présentés ci-avant s'explique par le fait que chaque schéma représente le parcours d'un type de train et que les différents types de trains (par exemple les trains Paris – Orléans ou les trains Paris – Clermont-Ferrand) n'empruntent pas le même itinéraire. RFF confirme que les barreaux de ligne nouvelle vers Orléans, Bourges et Bourges-Châteauroux sont des barreaux à grande vitesse. Une note détaillant l'articulation du projet POCL avec le réseau existant figure en annexe du [rapport d'étude infrastructures – caractérisation des scénarios \(téléchargeable sur le site internet du projet\)](#). Deux tableaux présentant l'estimation des

parcours sur ligne nouvelle et sur ligne existante pour les principales liaisons radiales apparaissent au chapitre 4 de cette note.

En outre, RFF présente sur le site Internet du projet et dans l'espace d'exposition de la salle de conférence les dessertes rendues possibles au départ de chaque ville du projet, comme cela avait été demandé par les participants de la concertation.

**Charles-Antoine de VIBRAYE, président de Blois-Paris Illico**, émet une réserve : « *est-ce que, sur d'autres LGV, des métropoles regrettent d'être sur la ligne radiale et préféreraient se situer à 40km de la ligne nouvelle ?* »

RFF cite le cas de Dijon, desservie par TGV en gare centre, alors que la ligne nouvelle passe à une cinquantaine de kilomètres de la ville.

Un intervenant demande à RFF pourquoi, techniquement, il n'est pas possible de faire la liaison Blois-Sud-Est dans le scénario ouest.

RFF précise que, dans ce dernier, la liaison Orléans – Lyon – Sud-Est est possible grâce au raccordement situé au sud d'Orléans. Dans le scénario Médian, cette liaison est possible par un raccordement à l'ouest d'Orléans. C'est ce qui fait que, dans le scénario Ouest, les trains Blois-Lyon ne sont pas possibles : cela supposerait que les trains rebrousse en gare d'Orléans en cisillant tous les flux de la gare ce qui n'est pas exploitable. Alors que dans le scénario Médian, les trains n'ont pas à rebrousser, ils empruntent le même itinéraire que les liaisons Blois – Les Aubrais – Paris actuelle pour rejoindre la ligne à grande vitesse au nord d'Orléans. Ceci est développé et exposé dans l'annexe « Deux questions sur Orléans » de [l'étude « Caractérisation des scénarios »](#), et a été présenté en atelier technique.

Cette question est reprise par **Claude CLAVIER, directeur des routes au Conseil général du Loiret**, qui propose de créer un raccordement au nord d'Orléans dans le scénario Ouest pour permettre cette fonctionnalité. RFF prend note de cette proposition tout en soulignant que ce raccordement au nord d'Orléans vers le sud (pour les liaisons Blois-Orléans-Lyon) serait redondant avec celui prévu au sud d'Orléans (pour les liaisons Lille-Roissy-Les Aubrais-Lyon).

**Philippe BENSAC** demande où en sont les réflexions sur les TER à grande vitesse, « un type de service à la charge des Régions (au titre de leur mission de service public) » qui pourrait exister en complément des liaisons à grande distance telles qu'elles seront assurées par des opérateurs.

**Didier ROBLES** rappelle que la liaison Paris-Orléans est bien considérée comme une liaison moyenne distance qui obéit à des comportements de déplacements spécifiques liés à un grand nombre de pendulaires. Ces déplacements ont fait l'objet d'approfondissements en 2013, notamment à base d'enquêtes, accessibles sur le site Internet du projet. Pour autant, le potentiel de la liaison Paris-Orléans est tel que le projet POCL apportera un renforcement des fréquences, et donc de l'attractivité d'Orléans, quel que soit le statut du service proposé (« service régional à grande vitesse, ou TER à grande vitesse, etc) approprié aux caractéristiques de cette liaison.

**Rémy POINTEREAU** rappelle les deux principes du projet : le doublement de Paris-Lyon, et l'aménagement du territoire. Son sentiment est que les études de l'étape préliminaire portent essentiellement sur le doublement de Paris-Lyon. « *Dans ce cas, autant doubler Paris-Lyon le long de la ligne actuelle (LN1). Pourquoi ne pas étudier une arrivée au nord*

*d'Orléans, un arrêt à Orléans, puis une reprise sur la ligne nouvelle au sud vers Lyon ? Pourquoi ne pas utiliser l'emprise de l'aéro-train pour faciliter l'arrivée sur Orléans ? D'autant que cela améliorerait les liaisons sur le RER C ou le RER D ».*

**RFF** précise que l'amélioration des dessertes des villes du grand centre de la France participent à renforcer l'attractivité du territoire, et concourent à accompagner les politiques en matière d'aménagement du territoire. Les indicateurs « aménagement du territoire » seront présentés en 3<sup>ème</sup> partie de la réunion.

**Vincent TUOT, représentant du Conseil général de la Creuse**, fait part de son sentiment sur la présentation synthétique du projet : *« une ligne, et des antennes »*. Il regrette que l'on ne représente pas suffisamment les raccordements au réseau existant et les autres projets de ligne nouvelle (ex : Interconnexion Sud). *« Cela montrerait que le projet n'est pas qu'une cicatrice dans le territoire. En outre, RFF a intérêt à montrer les incidences sur les millions de voyageurs en provenance de Toulouse. »*

**Patrice MARTIN-LALANDE** indique que la question de l'aménagement du territoire est prioritaire pour le territoire, et constate que la desserte de l'ensemble des territoires est améliorée substantiellement quel que soit le scénario. *« Dans les deux scénarios, l'objectif est largement atteint. Il reste qu'il y a 1 milliard de financement public à trouver en plus pour un des deux scénarios : est-ce que nos collectivités sont prêtes à mettre 1 milliard en plus pour un scénario qui n'apportera rien de plus en terme d'accessibilité pour l'ensemble des villes du territoire ? ou est-ce qu'on a intérêt à mettre ce milliard dans la desserte fine des territoires qui n'est pas liée à POCL ? Dans le contexte actuel, on a intérêt à se poser la question. »*

**Aurélie GREGOIRE, représentante de la Région Auvergne**, fait remarquer que les temps de parcours présentés sont des temps de parcours moyens, plus proches de la réalité que les temps de parcours théoriques sans arrêt présentés lors du débat public. Elle demande des précisions sur le mode de calcul de ces temps de parcours moyens, notamment pour la liaison Paris – Clermont-Ferrand.

**RFF** explique que les temps de parcours moyens tiennent compte de l'impact des différents arrêts en gare considérés dans les schémas de desserte. Sur Clermont-Ferrand, la desserte de Paris se fait soit avec un arrêt à Vichy uniquement, soit avec des arrêts à Nevers, Moulins et Vichy. Dans le scénario Ouest, la liaison Clermont-Ferrand – Paris peut se faire avec un autre type de train, qui s'arrête à Vichy et Bourges.

**Antoine FRANCIOSO, représentant de la Chambre de commerce du Roannais**, demande si les hypothèses de gares nouvelles à Nevers et Roanne sont *« probables ou aléatoires »*.

**RFF** explique que la question des gares nouvelles n'étant pas discriminante d'un scénario à l'autre, elle sera approfondie dans les études ultérieures. La desserte de Roanne, comme cela a été présenté lors du débat public, peut se faire en gare centre ou gare nouvelle. Dans les scénarios de base Ouest et Médian tels qu'ils avaient été présentés au débat public l'hypothèse d'une gare nouvelle avait été privilégiée pour la desserte de Nevers.

## Interventions sur la desserte au sud de Châteauroux

**Un intervenant** demande à RFF si, « *selon RFF* », la desserte au sud de Châteauroux (et notamment Limoges) se fera par le projet POCL, « *au cas où le projet Poitiers-Limoges – dont la chance de se faire est de plus en plus faible – serait abandonné* ». Cette question est complétée par **Nicolas APPERT, vice-président du Conseil général de l'Indre**, qui demande que RFF tienne compte de la desserte de la ligne POLT, « *qui apportera des trafics considérables au projet en l'absence du projet Poitiers-Limoges* ».

**Didier ROBLES** précise que l'accès à Paris de Limoges et du Limousin est bien prévue dans le cadre du projet Poitiers-Limoges. RFF inscrit ses études dans le contexte de la hiérarchisation des projets fixée par le Gouvernement : RFF n'a pas de mandat pour étudier le projet POCL sans Poitiers-Limoges. Aussi le Limousin ne fait-il pas partie du périmètre d'action du projet POCL. Toutefois, 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 plus au sud. Des compléments d'analyse avaient d'ailleurs été apportés pendant le 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 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 desserte de 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 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 (des hypothèses de fréquences et de temps de parcours comparables).

Cette question pourra donc être approfondie une fois achevée l'étape actuelle d'études et de concertation, qui vise à différencier les scénarios Ouest et Médian.

**Nicolas APPERT** indique que « *le débat public avait abouti à la quasi-unanimité du scénario Ouest* ». « *RFF a souhaité engager une étude complémentaire avec pour objectif d'apporter des éléments en faveur du scénario Médian* ».

**Didier ROBLES** précise que l'étape en cours a permis d'entendre les besoins exprimés par les uns et les autres, et de réétudier les scénarios pour répondre à ces besoins exprimés afin de mieux qualifier et différencier les scénarios.

## Interventions sur les trafics

**Marc LAPORTE, représentant du CRPF**, demande « *quel est le rayon d'attractivité des gares TGV nouvelles, qui devrait être supérieur aux gares existantes* ».

**RFF** précise que, à ce stade des études, les analyses ne font pas de distinguo des potentiels de déplacements entre une gare nouvelle et une gare de centre-ville. Ce type d'études pourrait se faire dans les étapes ultérieures, lors des études préalables à l'enquête d'utilité

publique. Le retour d'expérience sur d'autres projets permet toutefois d'indiquer qu'il n'y a pas de corrélation gare nouvelle / trafics. Les gares existantes semblent toutefois en général mieux fréquentées, car elles sont plus proches d'un nombre important de populations et d'emplois. Il n'y a toutefois pas de généralité : cela se vérifiera au cas par cas, dans des études ultérieures.

**Jean-Marc MIGUET, représentant d'Altro**, demande le détail des méthodologies des études de trafics, pour mieux comprendre et vérifier qu'il n'y a pas de choses qui ont été oubliées ou d'autres à renforcer.

**Yves SAUMET** considère que les trafics Orléans – Lyon sont sous-estimés. D'autant que les voyageurs qui prendront leur train pour Lyon viendront du sud de la région parisienne.

*Post réunion : [la méthodologie est présentée dans le rapport d'études en ligne](#), et a été contre-expertisée lors de la concertation. [Cette contre-expertise](#) a conclu que les études de trafics de RFF ont été faites, « dans les règles de l'art ».*

- [Les adaptations d'infrastructure](#)

**L'approfondissement de variantes présentées dans le débat public :**

- L'utilisation du réseau existant dans la traversée d'Orléans (scénario Ouest)

**François LAGARDE, vice-président de l'Agglomération d'Orléans** en charge des Transports, présente la contribution de l'Agglomération, transmise au préfet coordonnateur des études du projet POCL [et mise en ligne sur le site Internet du projet POCL](#). Il rappelle le contexte : le souhait des élus de l'Agglomération d'Orléans exprimé dès le débat public d'utiliser les infrastructures existantes dans la traversée d'Orléans pour limiter les difficultés de traversée de la Loire. Lors de la concertation technique, RFF avait présenté un éclairage technique qui indiquait que les contraintes liées à un tel scénario le rendait non viable, sans aller jusqu'à l'analyse précise des conditions de faisabilité. C'est pourquoi l'Agglomération a lancé une étude complémentaire, confiée à la société ARCADIS et réalisée sur la période juillet 2013 – février 2014.

« Quatre objectifs avaient été fixés à ARCADIS :

- *approfondir la faisabilité de l'utilisation des infrastructures existantes, ce qui devait permettre de redéfinir les hypothèses de passage et de raccordements entre les faisceaux LGV et le réseau existant,*
- *questionner les contraintes identifiées par RFF, et définir les aménagements nécessaires en termes de signalisation, de matériel roulant ou d'infrastructure afin de réduire ces contraintes,*
- *étudier les impacts de ces nouvelles options de passages sur les temps de traversée et les impacts sur la performance des services TGV,*
- *analyser les impacts urbains et environnementaux de cette option, avec un focus particulier sur le bruit.*

*L'étude a été guidée par trois grands principes :*

- *au nord d'Orléans, séparer les trafics TGV des autres trafics,*



- au sud d'Orléans, isoler les circulations des TER Châteauneuf,
- au sud d'Orléans, limiter l'impact des TER Vierzon.

L'Agglomération d'Orléans retient de l'étude :

- sur les raccordements :
  - o au niveau des raccordements nord, soit au nord de Chevilly (pk 106), soit au sud de Cercottes (pk 115) : l'insertion idéale se situe entre les pk112 et pk113, qui permet d'éviter le cisaillement de la voie 1bis et des voies 1 et 2;
  - o au niveau des raccordements sud, une seule possibilité : un raccordement au nord de Saint-Cyr-en-Val, au nord de la Ferté-Saint-Aubin, au pk 142.
- 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
  - o pour les trajets courts, du pk115 au pk142 : une perte de temps estimée entre 6'35 et 7'10
  - o pour les trajets longs, du pk106 au pk142 : une perte de temps estimée entre 7'48 et 8'23
- sur les aménagements envisagés :
  - o au nord, il conviendrait de réaliser un pont-rail d'1,2 km au pk113, par-dessus la voie 1bis, et des connexions d'appareils de voies, pour un coût de 24 à 34 millions d'euros
  - o au sud, pour supprimer le cisaillement, il est envisagé de créer une nouvelle voie souterraine d'environ 800 mètres, pour un coût de 150 millions d'euros si le projet Orléans-Châteauneuf devait aboutir
  - o des aménagements transversaux, en termes de signalisation et d'alimentation électrique, pour 86 millions d'euros
  - o des voies d'évitement au niveau de Saint-Cyr-en-Val, pour 6 millions d'euros
  - o une connexion sud POCL-POLT pour 4 millions d'euros

Le coût global est ainsi compris entre 270 et 280 millions d'euros, auxquels il faudrait ajouter 24 millions pour se connecter au pk106.

L'ensemble de ces travaux représenteraient 50 nuits d'interruption des circulations à répartir sur 2 voire 3 ans.

Cela éviterait la construction d'environ 50km de ligne nouvelle pour contourner Orléans.
- Sur l'étude acoustique, menée par le bureau d'études LAZAR : 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 masquent donc l'impact sonore du trafic voyageur du projet POCL

**En conclusion, une telle hypothèse n'est pas la panacée. Mais elle permettrait de réaliser une économie potentielle d'environ 700 millions d'euros. »**

**Philippe BENSAC** demande quel est l'impact sur le TRI et la VAN de l'allongement de temps de parcours de 6'35 à 8'23 des trajets Paris-Lyon.

**Bertrand SALVAT, représentant de l'association Altro,** demande combien de villes en aval d'Orléans (Clermont-Ferrand, Moulins, Vichy, Roanne, Lyon) seront pénalisées par les 8 minutes perdues. « Cette dégradation pour Clermont-Ferrand et Lyon met en cause deux présumés du projet. Ces présumés n'ont pas à être négociés : sinon, tout le projet tombe par terre. »

**Yves SAUMET** demande quel impact cette option aura sur les trafics de la gare d'Orléans Centre.

**Patrice MARTIN-LALANDE** demande quelles seront les conséquences sur les trafics existants : sur les temps ? sur le nombre de circulations autres que POCL ?

**L'Agglomération d'Orléans** précise que l'étude a pris en compte les circulations existantes, afin qu'elles ne soient pas pénalisées.

En réponse à une question d'un intervenant, l'Agglomération d'Orléans précise que les TGV utiliseront le « pont de Vierzon » pour traverser la Loire.

**RFF** remercie l'agglomération de l'avoir associé au comité de pilotage de cette étude complémentaire.

RFF rappelle qu'au moment du débat public, il avait indiqué que l'impact de cette hypothèse sur les temps de parcours au sud d'Orléans serait d'une dizaine de minutes. L'allongement des temps de parcours sur les trajets Paris – Clermont-Ferrand et Paris-Lyon mettent en cause deux objectifs du projet : Paris-Clermont-Ferrand en moins de 2 heures, et l'itinéraire alternatif à Paris-Lyon (1h55 par la ligne actuelle). En outre une telle hypothèse rendait l'exploitation extrêmement difficile, et était incompatible avec la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf.

La contribution de l'Agglomération a permis d'approfondir certains points :

- optimiser les raccordements, ce qui permettrait de réduire l'impact sur les temps de parcours
- la solution à la mise en compatibilité avec la ligne Orléans-Châteauneuf, grâce à la création d'un tunnel qui permet aux TER Orléans-Châteauneuf de passer sous les voies de la ligne POLT

Pour autant, ces solutions ne résolvent pas les problèmes fondamentaux :

- la perte de temps pour toutes les liaisons au-delà d'Orléans devra être présentée au comité de pilotage, car elle remet en cause le cahier des charges initial du projet ;
- la précaution du bureau d'études qui écrit que « *le passage dans l'agglomération d'Orléans entraînerait des contraintes d'exploitation dans l'organisation des circulations tant à Orléans qu'aux différents points de connexion de la ligne existante avec le projet* ». En effet on imagine difficilement comment ces contraintes pourront se combiner avec celles du réseau francilien ou du nœud ferroviaire lyonnais. Cela créerait une fragilité dès la mise en service du projet POCL. Tous les services (Fret, TER, TAGV...) seraient rendus interdépendants au droit d'Orléans rendant toute évolution de l'un ou l'autre extrêmement délicate.

[Post réunion : RFF a mis en ligne sur le site Internet dédié au projet une note d'expression sur cette étude](#)

**Patrice MARTIN-LALANDE** demande pourquoi il est plus intéressant pour Orléans de préférer le scénario Ouest, et rappelle que le Conseil général du Loiret s'est positionné à 16 pour / 16 contre, et que le Conseil général du Loir-et-Cher qui avait pris position en faveur du scénario Ouest lors du débat public, s'est prononcé à l'unanimité pour le scénario Médian au regard des approfondissements de la concertation en décembre 2013.

**François LAGARDE** explique que l'Agglomération reste fidèle à sa position initiale : elle s'est prononcée lors du débat public en faveur du scénario Ouest en considérant qu'il est meilleur en termes d'aménagement du territoire, qu'il est plus favorable à l'ensemble des collectivités concernées par le projet.

**L'approfondissement de variantes présentées dans le débat public (suite) :**

- Le crochet de Moulins (possible dans les deux scénarios) et la desserte de Nevers en gare centre par le raccordement de Gien (possible uniquement dans le scénario Médian)

**L'étude de nouvelles variantes, proposées pendant la concertation**

- Le passage en Rive Gauche de l'Allier, et l'Interconnexion rapprochée (possibles dans les deux scénarios)

Toutes ces adaptations ont pour objectif commun de rapprocher la ligne nouvelle de Clermont-Ferrand.

L'adaptation « Rive Gauche de l'Allier » présente des inconvénients en termes de coûts et de risque sur l'environnement.

L'adaptation « Interconnexion rapprochée » n'a pas beaucoup d'effet sur la socio-économie. Elle pourrait continuer d'être étudiée dans les étapes ultérieures du projet, si le projet se poursuit.

- La desserte de Nevers en gare de Saincaize par les trains intersecteurs

L'étude de la desserte de Saincaize a été demandée par la Région Bourgogne qui souhaitait que soient étudiées d'autres possibilités que la desserte de Nevers en gare nouvelle.

Au fil des ateliers, on est arrivé au constat et donc à l'étude d'une certaine complémentarité entre cette adaptation et l'Interconnexion rapprochée.

Présentées en pages 76 à 79 du [Bilan intermédiaire de la concertation](#), ces adaptations présentées dans le débat public ont été approfondies, notamment en termes d'analyse socio-économique.

Elles ne figurent pas dans « Eléments pour le choix d'un scénario » car elles ne participent pas à la discrimination des scénarios. Toutefois, l'adaptation « desserte de Nevers en gare centre par le raccordement de Gien » n'est possible que dans le scénario Médian. Mais ce document compare les deux scénarios dans leur schéma de base, sans les options. L'étape devra également décider du maintien ou non de l'adaptation « Rive gauche de l'Allier », car celle-ci change l'équilibre du projet.

**Environnement – Viticulture – Agriculture en région Centre**

---

- [Contre-expertises et dires d'experts sur la Zone Natura 2000 Sologne](#)

Absente pour des raisons de santé, la garante de la concertation a toutefois souhaité que les acteurs de la demande de contre-expertise sur les possibilités de jumelage de la ligne nouvelle ferroviaire avec l'autoroute A71 en Sologne puissent être entendus : les

demandeurs de la contre-expertise (TGV GCA et la CCI du Cher), les participants au groupe de travail Sologne piloté par la garante ayant produit une note d'expression transmise à la garante et en ligne sur le site Internet du projet (Pays Grande Sologne), RFF qui a produit une étude complémentaire et une note d'expression post-contre-expertises (en ligne également).

**Dominique DE MASSOL**, représentant de la CCI du Cher, fait part de [la note d'expression de la CCI du Cher](#). Il rappelle le contexte de la demande de contre-expertise par la CCI du Cher : lors du débat public, la présentation par RFF d'une étude complémentaire sur le jumelage en Sologne avait été perçue comme la volonté par RFF de convaincre d'emblée le public que cette idée n'était pas satisfaisante, notamment parce qu'elle serait génératrice d'espaces inexploitable (les « délaissés »). **La CCI du Cher a révélé des failles de raisonnement dans l'étude** : la prise en compte de rayons de courbure de 7000 mètres, la possibilité de réduire la vitesse (270 ou 300km/h) qui selon la CCI du Cher entraînerait un retard global compris entre 45 secondes et 2'30.

**La CCI du Cher retient** que les questions techniques posées ont été salutaires puisqu'elles ont permis à RFF de demander à son bureau d'études d'approfondir l'approche sur la question du jumelage, et à la garante de solliciter la contre-expertise du bureau d'études TTK.

Sur le plan technique, une partie des analyses de la CCI du Cher a été reconnue comme pertinente. L'effet inattendu mais positif de cette démarche a été de recadrer la méthode d'approche comparative entre les deux scénarios : **le jumelage ne peut plus être avancé comme un but ni comme un enjeu de choix de scénario, mais comme un moyen de compensation possible là où ce sera indispensable une fois que le scénario Ouest aura été retenu. En conclusion, une démarche rigoureuse devrait permettre d'opérer le choix final correspondant à l'objectif primordial qui est le bien commun, et non plus à la somme des intérêts particuliers à préserver.**

**Jean-Jacques HENRY**, représentant de l'association TGV GCA, indique que l'association avait les mêmes motivations que la CCI du Cher. La garante de la concertation a sollicité six experts sur des thématiques précises. Ce travail a été très intéressant, et a abouti au fait qu'on ne peut plus dire que « *le jumelage n'est pas possible* ». Il y a des précautions à prendre, mais la conclusion n'est pas binaire. L'association a publié [une note d'expression](#), en ligne sur le site Internet du projet.

**Patrice MARTIN-LALANDE**, président du Pays Grande Sologne, reconnaît l'utilité de la démarche. Le Pays Grande Sologne retient des dires d'experts que :

- . la solution du jumelage est limitée,
- . le ralentissement pose la question du paradoxe entre la ligne existante qui permet de circuler particulièrement vite et la ligne nouvelle sur laquelle la vitesse serait dégradée,
- . le jumelage ne réduit pas un certain nombre de problèmes environnementaux sur un patrimoine qui est protégé. Si le scénario Ouest était retenu, il y aurait encore un travail d'approfondissement à faire pour mieux identifier ces impacts.

[La note d'expression du Pays Grande Sologne](#) est en ligne également.

**Corinne ROECKLIN, en charge des études environnementales du projet POCL (RFF)** rappelle **le contexte des contre-expertises**. Avant le débat public, en l'absence d'un consensus sur le risque environnemental en particulier sur la réduction des impacts du fait d'un passage dans le corridor des infrastructures existantes, le comité de pilotage a maintenu deux scénarios (Ouest Sud et Ouest) traversant la Sologne dans ce corridor. Pendant le débat public, RFF a produit une étude exploratoire sur un jumelage potentiel du projet POCL avec l'A71 pour identifier les points de vigilance et les risques environnementaux associés à cette solution de principe. Cette première étude a été contestée et a induit : les demandes de contre-expertises, la mise en place d'un groupe de travail piloté par la garante de la concertation, la production de compléments d'étude par RFF et l'audition publique des experts par la garante.

Les études de RFF ont conclu que sur les 80 km de traversée de la Sologne, le jumelage peut constituer localement une mesure d'insertion et de réduction de l'impact environnemental. Toutefois, il ne peut pas être un critère de choix de scénario, qui représente un projet global (objectifs, services, coûts, etc).

**Les compléments d'études produits en 2013** ont permis, en réponse à la demande de la CCI du Cher, de revisiter l'étude en diminuant les rayons de courbure et ainsi :

- . en réduisant le rayon de courbure de la LGV, le linéaire de jumelage serré (<50 m) serait doublé et celui des larges délaissés (>100 m) pourrait être fortement réduit ;
- . les linéaires de délaissés de 50 à 100 m de large (ceux dont les modalités de valorisation posent le plus question) resteraient équivalents ;
- . de 30 à 40 km resteraient non jumelables, quel que soit le rayon retenu pour le tracé de la LGV.

**RFF retient de la contre-expertise :**

- . les principes d'un jumelage d'infrastructures nouvelles peuvent être favorables à la maîtrise des impacts sur l'environnement : limitation de la fragmentation du territoire, économie de foncier consommé, réflexion commune sur les continuités écologiques et humaines, etc.
  - . pour que les avantages du jumelage deviennent probants, certaines conditions sont à appliquer : les infrastructures à jumeler doivent être conçues ensemble ; le jumelage doit être serré (<50 m entre les deux infrastructures) pour ne pas créer d'espaces délaissés difficilement gérables et consommateurs de surface ; le bénéfice environnemental du jumelage est d'autant plus grand que les linéaires étroitement jumelés sont continus.
- Dans le cas d'une infrastructure venant s'accoler à une infrastructure existante, les avantages du jumelage ne sont plus évidents :

- . l'infrastructure à créer doit tenir compte des contraintes de l'infrastructure existante aux dépens des bénéfices du jumelage, voire en aggravant une situation existante.

**La priorité doit être accordée aux objectifs du projet et aux services permis, et à l'impact sur l'environnement que le projet est susceptible d'induire. Dans un second temps, les éventuelles possibilités d'inscription en jumelage avec d'autres infrastructures pourront être examinées pour les bénéfices environnementaux qu'elles pourraient apporter.**

**Dans le scénario Ouest, envisager le jumelage pour traverser la Sologne peut ponctuellement constituer une mesure de réduction du risque environnemental, sans toutefois modifier l'évaluation environnementale globale du scénario :** le linéaire potentiel de jumelage reste trop modeste et les zones porteuses d'un bénéfice environnemental trop ponctuelles ; d'autres zones environnementales pour lesquelles un risque d'impact très important a été identifié persistent dans le scénario Ouest.

Par rapport au passage dans la zone Natura 2000 Sologne, qui fait peser un risque sur le scénario Ouest, le jumelage ne peut être considéré comme une alternative (au sens de la directive Habitat).

[La note d'expression de RFF est en ligne sur le site Internet du projet POCL.](#)

**Jacques BELHACHE, représentant de Sologne Nature Environnement**, expose sa position, défavorable au scénario Ouest. La position de Sologne Nature Environnement va pour une préférence pour l'amélioration des infrastructures existantes et rappelle les enjeux de biodiversité de la Sologne. Il demande quels seraient les moyens de compensation possibles.

**Charles-Antoine DE VIBRAYE** demande quel bilan on tire des expériences de jumelage A5/LGV Sud-Est et A1/LGV Nord. RFF indique que [des experts « témoins » du jumelage de la LGV Nord / Autoroute A1 et du jumelage de la LGV SEA / Autoroute A10 ont été auditionnés](#) par la garante de la concertation : les interventions sont en ligne sur le site Internet du projet.

**Gérard MONOT, représentant du Collectif Sologne Debout**, rappelle [les propos de Lucille Rambaud, chef du bureau Natura 2000 au ministère de l'Environnement \(extraits vidéos en ligne\)](#), lors de l'audition des experts indépendants : elle avait signalé que la traversée de la Sologne (plus grande zone Natura 2000 de France, deuxième d'Europe) par une ligne TGV aurait des chances de faire l'objet d'un recours. Dans ce cas, le recours avait des chances d'aboutir.

**RFF explicite la notion d'alternative.** Au sens de la directive Habitat, l'évitement des zones N2000 doit être privilégié, dans le cas contraire le porteur du projet doit démontrer qu'il n'existait pas de solution alternative au passage en N2000. Dans le cas du projet POCL, à ce stade d'études, le scénario Médian représente en région Centre une alternative au scénario Ouest, qui traverse toute la zone Natura 2000 Sologne selon un axe nord/sud. Plus tard, en cas de contentieux, le choix du scénario Ouest pourrait alors faire peser un risque juridique très fort sur la validité des autorisations du projet (DUP, arrêtés loi sur l'eau, etc).

Les participants à la concertation sont invités à faire part de leurs avis et remarques sur le site Internet du projet ou par mail auprès de la garante de la concertation [garant@rff-pocl.fr](mailto:garant@rff-pocl.fr)

#### - [Les approfondissements des études environnementales en région Centre](#)

**Corinne ROECKLIN** rappelle le bilan de la Commission nationale du débat public puis la décision du conseil d'administration à l'issue du débat public : mieux « tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles » en région Centre. Aussi la concertation avait-elle pour objectifs d'apporter des éléments d'appréciation des scénarios Ouest et Médian comme aide à la décision pour les départager. En matière d'environnement, ces éléments d'appréciation se sont concentrés sur le milieu humain et le milieu naturel en région Centre. Lors de cinq ateliers techniques (de novembre 2012 à juin 2013), réunissant des services de l'Etat et des collectivités, des organismes gestionnaires publics et privés, des associations, des syndicats professionnels et des élus, ces éléments d'appréciation ont été identifiés puis évalués selon une démarche construite et partagée ensemble.

Les étapes de l'évaluation environnementale, partagées en ateliers techniques, ont suivi le déroulé suivant :

### Rappel des étapes de l'évaluation environnementale



#### **1<sup>ère</sup> étape : l'identification des enjeux, c'est-à-dire de ce qui compose le territoire. Les ateliers ont ainsi produit, en concertation :**

- Des cartes d'occupation du sol milieu humain ([annexes 3 du rapport d'études](#)) et milieu naturel ([pages 190 et suivantes du rapport d'études](#))
- La grille des critères et indicateurs ([annexes 2 du rapport d'études](#)) à retenir pour l'évaluation environnementale, adaptés aux territoires concernés et au stade d'étude du projet (*élaborée ensemble au cours des ateliers de janvier et mars 2013*)
- Des cartes des indicateurs ([milieux humains](#) et [biodiversité](#)) issus de cette grille (*présentées à l'atelier de mai 2013*)

**Les données recueillies ont concernées 8 thématiques, 35 indicateurs :** urbanisation et foncier, agriculture et viticulture, sylviculture, tourisme et loisirs, patrimoine, biodiversité, autres (captages, géologie, sites Seveso, zones inondables, ...).

#### **2<sup>ème</sup> étape : les sensibilités. Les données ont été hiérarchisées, thématiques par thématiques.**

- Les grilles de hiérarchisation des enjeux pour le milieu humain ([pages 119 et suivantes du rapport d'études Diagnostic environnemental](#)) et pour le milieu naturel ([pages 18 et suivantes du rapport d'études](#)) pour sélectionner les indicateurs les plus pertinents pour l'évaluation (*élaborées ensemble au cours des ateliers de mai et juin 2013*)
- Les cartes de sensibilités issues de ces grilles, présentées par thèmes et présentées de façon synthétique pour le milieu humain ([pages 129 et suivantes du rapport d'études Diagnostic environnemental](#)) et pour le milieu naturel ([pages 109 et suivantes du rapport d'études](#)).

#### **3<sup>ème</sup> étape : la prise en compte des sensibilités par le projet : évaluer le risque d'impact**

L'évaluation du risque s'est établie selon trois composantes :

- **Les possibilités d'évitement** des zones de sensibilités majeures et fortes
- **L'ampleur des mesures** de réduction et de compensation des impacts connus d'une infrastructure linéaire
- **Les risques pour la faisabilité** induits par les procédures nécessaires pour la réalisation du projet (dont surcoûts et acceptation)

Niveau de risque	Critères		
	Possibilité d'évitement	Ampleur des mesures	Procédures et risques associés
+	Peu de surfaces Majeur ou Fort, ou très localisées	Mesures de réduction suffisantes	Procédure simple avec risques maîtrisés
++	Surfaces Majeur ou Fort réduites ou dispersées, mais densité importante	Mesures de réduction insuffisantes, mesures compensatoires de faible ampleur	Procédure plus complexe avec risques maîtrisables
+++	Surfaces Majeur ou Fort denses et étalées, inévitables	Mesures de réduction insuffisantes, mesures compensatoires de grande ampleur	Procédure difficile avec forts risques associés

Le risque d'impact est la résultante des trois critères utilisés : c'est la moyenne des niveaux de risque attribués à chacun des critères.

En matière d'environnement, du fait du nombre, de la diversité et de l'importance des enjeux, l'ensemble du territoire est sensible à la création d'une nouvelle infrastructure, quel que soit le scénario. Pour départager les scénarios Ouest et Médian du point de vue environnemental, il s'agit donc de :

- faire émerger les particularités de chaque scénario,
- mettre en évidence les « points durs », c'est-à-dire les zones présentant les risques d'impact les plus élevés sur les sensibilités les plus fortes dans chaque scénario.



Au vu de l'ensemble des données recueillies et analysées, le scénario Ouest fait apparaître plus de points durs environnementaux que le scénario Médian. C'est-à-dire qu'il est porteur d'un niveau de risque environnemental plus élevé, lié à :

- des possibilités d'évitement plus limitées des enjeux majeurs et forts, voire inexistantes pour certains ;
- plus d'impacts importants sur des enjeux majeurs et forts ;
- de plus nombreuses mesures de réduction et de compensation de grande ampleur pour tenter de préserver ces enjeux ;
- de plus importants risques liés aux procédures d'autorisation.

Accéder aux études du risque d'impact [milieu humain](#) / [milieu naturel](#).

Plusieurs intervenants demandent si les enjeux suivants ont été pris en compte :

- **Rémy POINTEREAU** demande quel est l'impact de l'un et l'autre des scénarios sur les terres agricoles, et rappelle l'enjeu de la perte de terres agricoles en France et dans le Cher.
- **Patrice MARTIN-LALANDE** demande la part de la surface sylvicole / activités humaines / activités touristiques ...
- **Mathilde NATTER, représentant de l'Union viticole sancerroise**, précise que la superficie moyenne d'une activité agricole dans le Sancerrois est de 7 hectares. Elle estime que l'impact d'une ligne nouvelle sera donc plus fort, et que cela ne ressort pas suffisamment dans l'analyse.
- **RFF précise que les données sur tous les types d'occupation du sol ont été présentées [dans l'atelier technique Environnement n°5](#)**. C'est ce qui a notamment abouti à présenter les points durs dans le Sancerrois.
  
- **Rémy POINTEREAU et Mathilde NATTER** demandent que l'on considère l'impact d'une cicatrice nouvelle dans le territoire dans un scénario, comme plus pénalisant que son impact dans une zone déjà traversée par une autoroute.
- **Mathilde NATTER** indique que l'étude reprend bien les demandes émises dans l'atelier technique. Toutefois, elle ne prend pas en compte que le fait que « *le scénario Médian serait une saignée dans un environnement vierge quand le scénario Ouest est une nouvelle saignée à côté d'une autre* ». Elle demande que des cartes présentent les infrastructures existantes.
- **RFF** précise que toutes les infrastructures existantes sont représentées dans les cartes d'occupation du sol, accessibles dans les études et sur le site Internet du projet ([annexes 3 du rapport d'études](#) milieu humain).

Un intervenant demande si **le coût prévisionnel global du projet prend en compte les mesures d'évitement**. RFF précise que les 12,9 milliards d'euros prennent en compte un pourcentage de mesures de réduction. C'est toutefois très arbitraire : plus il y aura de compensations, plus il y aura de coûts supplémentaires.

Un autre intervenant demande **des précisions sur les autorisations**. RFF explique que la première autorisation est la déclaration d'utilité publique, qui nécessite notamment un dossier d'incidence sur les sites Natura 2000 (ce sera le cas dans les deux scénarios), puis les autorisations au titre de la loi sur l'Eau, des espèces protégées, de l'agriculture (procédures

d'aménagement foncier), de défrichement, ... Toutes ces procédures ont en commun d'être basées sur le principe de moindre impact.

Sur la représentation des cartes du risque d'impact, **Philippe BENSAC** demande :

- Des cartes qui représentent des options de passage plus étroites, voire des tracés ;
- Un zoom sur le barreau Bourges – Vierzon dans le scénario Médian, dans le Bilan intermédiaire de la concertation ;
- « *Une représentation qui ne soit pas subjective, mais qui soit concrète* ». Sur ce dernier point, RFF précise que les cartes ne sont pas des représentations schématiques mais sont des cartographies objectives, correspondant à une géographie et une occupation du sol réelles. Il ne s'agit pas de schémas.

**Sur le principe d'éviter – réduire-compenser :**

- **Un intervenant demande que des principes d'aménagement et de compensations** soient présentés dans la concertation politique.
- **Marc LANSIART** propose comme mesure d'évitement un tunnel sous la forêt de Vierzon.
- **RFF** rappelle le principe : « éviter » les enjeux les plus importants, « réduire » les impacts qui n'ont pu être évités, « compenser » les impacts qu'on n'a pas pu réduire. Les cartes du risque d'impact montrent qu'il y a moins de possibilité d'évitement, et donc plus de réduction et compensations à venir dans le scénario Ouest que dans le scénario Médian. Les mesures de réduction peuvent être des grands ouvrages, donc des coûts supplémentaires d'infrastructures. Les mesures de compensation sont par exemple les hectares de forêt défrichés qui devront être replantés ailleurs avec un coefficient multiplicateur.

**Plusieurs intervenants posent la question de la prise en compte des enjeux agricoles :**

- **Loïc LEROUX, représentant de la Chambre d'agriculture du Cher**, indique que « *le département du Cher sera impacté par les deux scénarios : 90 à 100 km d'un côté, 140 de l'autre côté. La terre agricole ne peut pas se compenser. Et les compensations se feront là aussi au détriment des terres agricoles. Or 1 hectare de terre agricole perdu représente 7 tonnes de blé* ».
- **David MEOT, représentant de la Chambre d'agriculture du Loiret**, revient sur des échanges lors des ateliers : « *la méthode étudie à la fois le risque du projet sur l'environnement, et le risque de l'environnement sur le projet. Par exemple, le risque de procédure n'est pas un risque sur l'environnement, mais un risque sur la faisabilité du projet. C'est le cas notamment de la forêt domaniale* ».
- **RFF** explique que les deux sont intimement liés : une espèce ou un habitat sont protégés par le code de l'environnement non pas pour éviter une infrastructure mais pour protéger une espèce ou un habitat. Le risque réglementaire est révélateur d'un risque environnemental. RFF rappelle par ailleurs que la grille de hiérarchisation a été validée à l'issue du travail de deux ateliers de concertation.

**Sur la zone Natura 2000 Sologne :**

- **Gérard MONOT** précise que toute la zone Natura 2000 Sologne devrait figurer en violet foncé, dans la mesure où l'Europe demande que Natura 2000 soit évité. « *En outre, les infrastructures existantes qui traversent la Sologne (A71, ligne POLT) sont*

antérieures à la zone Natura 2000 : la zone Natura 2000 a été décidée après ces cicatrices, elle en tient compte. Dès lors, s'il y avait un recours auprès de l'Union européenne sur ce passage en zone Natura 2000, ce ne serait pas un argument : l'Europe ne cèdera pas. »

- **Charles-Antoine DE VIBRAYE** demande des précisions sur la notion de permanence statistique du site Natura 2000 Sologne, inscrite dans le Document d'objectifs de la Zone Natura 2000.
- **Patrice MARTIN-LALANDE** rappelle, en sa qualité de président du Comité de pilotage Natura 2000, que la notion de permanence statistique a été voulue au moment du classement du site. « Cela signifie que cela peut permettre la réalisation d'un projet ponctuel, localisé, s'il y a une possibilité de trouver une compensation. Mais POCL n'est pas un projet ponctuel (80km de traversée de la Sologne). La notion de permanence statistique ne serait pas prise en compte par l'Union européenne, qui par contre considèrera sans doute que le scénario Médian est une alternative au scénario Ouest. »

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

---

#### - Contre-expertises sur les études de trafics et de socio-économie

**Marie-France ROCHARD, représentante de la Coordination des associations du Beaujolais,** rappelle le contexte de la demande de contre-expertise par la Coordination des associations du Beaujolais et le Collectif Stop LGV POCL.

« Plusieurs questions se posaient, relatives aux études de trafic de la LN1, qui ont été posées à l'expert :

- Des données à vérifier : l'augmentation du nombre de voyageurs (augmentation à vérifier) aboutirait à la saturation de cette ligne (à vérifier également) et justifierait de la doubler par la construction de POCL
- Vérifier si cette solution est la bonne : les retards constatés sur les lignes actuelles seraient-ils supprimés par la construction de POCL ?
- La socio-économie du projet est pour la Coordination des associations du Beaujolais et le Collectif Stop LGV POCL faussée par l'introduction d'une somme de 4 milliards d'euros de valorisation de minutes de retards potentiels. Elle fausse la VAN. Elle est disproportionnée.

Leur analyse : le nombre de voyageurs potentiels est à recalculer en fonction des conditions économiques (augmentation du PIB), de la réalisation ou non des lignes LGV prévues dans le SNIT et de leur date de mise en service. Le principe même de la saturation peut être remis en cause.

La Coordination des associations du Beaujolais et le Collectif Stop LGV POCL retiennent de la contre-expertise sur les études de trafics les éléments suivants :

- Le nombre de voyageurs attendus : la surestimation est certaine
- La date de réalisation (2025) est irréaliste
- Les hypothèses présentées par RFF tiennent compte de toutes les LGV prévues ce qui est très contestable.
- La situation économique limite les moyens.

- POCL ne devrait intervenir qu'après les autres lignes car elle est liée à leur date de réalisation.
- Pertinence de la saturation? Il y a des réserves de capacités (ERTMS, matériel roulant). Sur ce dernier point, RFF l'avait pris en compte dans ces études

Sur les études socio-économiques, nous retenons les éléments suivants :

- la part financière réelle est faible dans ce projet
- les gains de temps sont survalorisés par rapport à cette part financière : les recettes n'en sont pas. C'est de la valorisation économique du temps gagné
- le coefficient de 2,69 pour la minute de retard potentiel est injustifié et discutable. Or cette minute potentielle de retard compte pour 4 milliards d'euros dans la VAN.
- les calculs reposent sur des hypothèses discutables et ignorent la crise économique.

D'autres points ont été soulevés par l'expert : le trafic attendu sur POCL est faible ; les critères qualitatifs et les critères d'impact sur la société et sur la santé ne sont pas pris en compte ; le fret devrait être valorisé ; il ne faut pas compter deux fois sur deux projets les bénéfiques attendus. »

**En outre, la Coordination des associations du Beaujolais avait saisi la garante de la concertation d'une demande de contre-expertise sur les causes des irrégularités et retards constatés sur la LGV1 Paris-Lyon actuelle.** « Celle-ci n'a pas abouti : la garante a évoqué le manque de temps (mais que s'est-il passé ces derniers mois ?) et le manque d'argent ... Cette contre-expertise aurait-elle été gênante ? Ou bien aurait-elle révélé ce que chacun savait déjà, et donc aurait-elle été inutile ?

Selon les études de RFF, les trains venant du sud et roulant ensuite sur la ligne LGV1 prennent du retard avant d'arriver à Lyon, en raison du mauvais état des voies (ex: ligne classique Grenoble-Lyon), de l'encombrement du nœud ferroviaire marseillais, des nombreux arrêts dans des gares intermédiaires entre Lyon et les villes du sud = source de minutes perdues. Dès lors, doubler le tronçon de LGV entre Paris et Lyon n'y changera rien. Il faudra doubler Lyon-Marseille...

Les trains transitant dans le nœud ferroviaire lyonnais prennent des minutes de retard à Lyon (encombrement des voies disponibles, concurrence avec les TER, concurrence avec le fret que l'on fait patienter). Aussi une nouvelle ligne LGV passant à Lyon ne va pas diminuer les problèmes, mais les augmenter (surtout si on doit croire les perspectives de circulation annoncées par RFF qui semblent sur-dimensionnées). »

**Pour conclure :**

- « POCL et la LGV1 : Une mauvaise solution pour un vrai problème ? Faut-il continuer à augmenter de façon exponentielle les circulations de trains passant dans la région lyonnaise ? Ne faut-il pas envisager d'autres couloirs de circulation ? Et mieux utiliser les autres voies existantes pour ne pas encombrer les lignes LGV ?
- Le bilan socio-économique présenté pour la ligne POCL est à revoir.
- Ce bilan devrait permettre à l'Etat d'évaluer l'intérêt de ce grand chantier
- Pourquoi dépenser 14 milliards d'euros ? Le bénéfice socio-économique de la partie « aménagement du territoire » est invisible dans les bilans socio-économiques: très peu de nouveaux voyageurs sont attendus. Tout repose sur les bénéfices pour les voyageurs entre Paris et Lyon : ils pourraient gagner 10 minutes avec le tracé Médián. Ces 10 minutes gagnées constituent 50% de la VAN. Les autres 50 % du bénéfice reposent sur une valorisation excessive des minutes de retard potentiels.

- *Selon les termes du Collectif STOP-LGV-POCL, en 2013 : « Il faut dégonfler la bulle POCL et l'emballage qui s'en est suivi, revenir au débat en termes de besoins ferroviaires pour les régions du grand Centre : Auvergne, Limousin, Centre, Bourgogne (population, économie, ...), et réfléchir au train du futur, réseau et matériel (intermédiaire entre TET et TGV). Tourner la page de la LGV POCL et s'atteler à un projet. »*

**Jean-Jacques HENRY, représentant de TGV GCA, présente le point de vue de l'association,** également à l'origine de la saisine de la garante de la concertation sur les études de trafics et études socio-économiques.

La demande de l'association était motivée par l'élément différenciant les deux scénarios : le gain de voyageurs attendus. Jean-Jacques HENRY souligne les efforts de RFF pendant la concertation, pour expliquer comment les gains de trafics ont des effets sur la VAN. Les instances de l'association TGV GCA ont toutefois exprimé une incompréhension et un doute sur l'importance de ce gain de trafics supérieurs dans le scénario Médian que dans le scénario Ouest. Pour lever ce doute et sortir de ce mauvais procès d'intention, l'association a demandé une contre-expertise. « *L'association est restée sur sa faim : ce point n'a pas été clairement expliqué par l'expert.* »

**RFF a également produit une note d'expression** à la suite de l'audition de l'expert indépendant, le 11 juin 2013, [en ligne sur le site du projet](#).

RFF a retenu de la lecture critique des études par l'expert indépendant :

- l'absence de remise en cause méthodologique : des prévisions de trafics et bilans socio-économiques « dans les règles de l'art » ;
- la validation des différences de résultats socio-économiques entre les scénarios, sans toutefois les mettre en relief (et RFF comprend la réserve de l'association TGV GCA) ;
- la demande de précision ou de justification sur certaines hypothèses méthodologiques.

C'est ce que RFF a fait dans sa note d'expression de RFF :

- sur l'élasticité au PIB des trafics nationaux
- sur le bilan de la congestion et des acteurs routiers
- sur le coefficient de majoration régularité (2,69)
- sur la prise en compte du système ERTMS
- sur la prise en compte de matériel roulant en unités multiples

RFF partage le constat de caducité de certaines valeurs d'hypothèses ou choix opérés notamment concernant la croissance économique et la réalisation des autres projets et leur impact sur la saturation de LGV Paris-Lyon. Toutefois, à ce stade, RFF souhaite rappeler :

- l'importance de maintenir une stabilité des hypothèses tant que les nouvelles ne peuvent pas être arrêtées ;
- les modifications d'hypothèses sont à relativiser et ne nuisent pas à l'analyse dans cette étape centrée sur la comparaison des scénarios (enseignement du test « croissance ralentie » présenté en atelier le 19 juin 2013)

RFF s'engage donc à les faire évoluer dans le cadre de la suite des études.

**Damien DEROUET, représentant de la Région Auvergne,** indique que le CAS (Centre d'Analyse Stratégique) a mis en place un collège d'experts (qui réunit notamment le Commissariat Général à l'égalité des territoires CGET - ex DATAR) qui vise à définir différentes méthodes pour actualiser la méthode d'évaluation socio-économique des projets

d'infrastructures. Est-ce que RFF appliquera ce rapport dans les prochaines étapes du projet ?

**Jérôme FERRY, du bureau d'études SETEC International**, qui a produit les études de trafics et de socio-économie du projet POCL, précise que le Centre Stratégies Prospectives et (nouveau nom du CAS) a rédigé un rapport qui a actualisé un certain nombre de méthodes et d'évaluations socio-économiques des projets d'infrastructure. Dans les étapes ultérieures du projet, les études prendront compte de cette nouvelle base. Ces nouveaux référentiels accordent une place encore plus importante à la régularité et la capacité du système : le coefficient sera encore plus fort que 2,69. Par exemple, la régularité sera prise en compte non seulement dans les études socio-économiques, mais aussi dans les études de trafics.

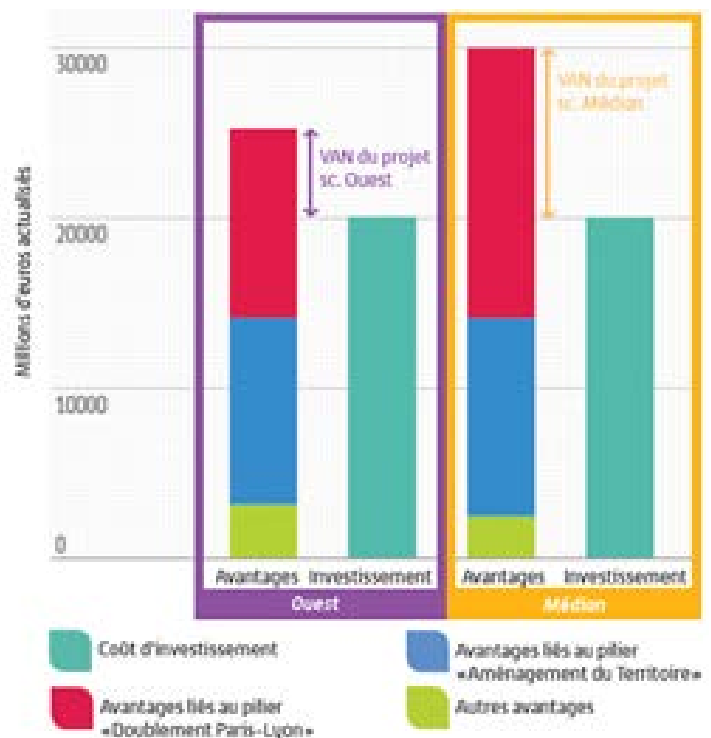
#### - Les approfondissements en ateliers de concertation

**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. **La concertation** avait ainsi pour objectif de clarifier les conditions de faisabilité financière du projet, et d'approfondir l'évaluation socio-économique du projet, de ses avantages et de leurs bénéficiaires.

**Les étapes et comptes-rendus synthétiques des ateliers de concertation** figurent en page 55 et suivantes du Bilan intermédiaire de la concertation. Ils ont porté sur la pédagogie de ce que mesure l'analyse socio-économique classique, la co-construction d'une grille d'analyse pour enrichir l'analyse du pilier « Aménagement du territoire », l'actualisation de la socio-économique classique, l'approfondissement du pilier « Doublement de la ligne Paris-Lyon ».

**Dès 2011, les études de RFF révèlent que le projet, quel que soit le scénario, apporte plus d'avantages qu'il ne coûte à la collectivité** : c'est ce qu'expriment les Taux de rentabilité interne (TRI) supérieurs à 3,6% et les Valeurs actualisées nettes (VAN) supérieures à 0. Les résultats sont confirmés et renforcés dans la concertation par les approfondissements sur les dessertes, qui attirent davantage de voyageurs.

**Le projet repose sur deux piliers** : la desserte des territoires (les trains proposés aux villes du grand centre), le doublement de la ligne existante Paris-Lyon (désaturer la ligne Paris-Lyon par le report des trains sur POCL, et répondre à des besoins futurs de nouveaux trains). Les deux piliers sont indispensables à la faisabilité du projet : sans l'un ou l'autre, les avantages qu'il apporte ne compensent pas ses coûts. Ils sont non concurrents, dans la mesure où ils ne concernent pas les mêmes trains : la performance de l'un n'altère pas la performance de l'autre.



**L'analyse socio-économique classique avait révélé que les avantages relatifs à l'enjeu « Aménagement du territoire » étaient équivalents entre les deux scénarios, et que les avantages relatifs à l'enjeu « Doublement Paris – Lyon » étaient supérieurs pour le scénario Médian.**

Ceci a également été validé par l'expert indépendant, lorsqu'il a validé la méthode utilisée dans les études.

### **L'actualisation de l'analyse socio-économique classique**

Avec une hypothèse de croissance plus faible, ou un report de l'horizon de saturation de la LN1, la différence entre les scénarios subsiste. Cela a des effets sur la VAN, mais de façon comparable, et sans mettre en cause le fait que le projet reste intéressant pour la collectivité.

### **« Aménagement du territoire : la co-construction d'une grille multicritères »**

Les ateliers ont permis d'enrichir les critères d'appréciation, sur la base d'indicateurs mesurables et quantifiables, qui permettent la comparaison des scénarios. Les participants aux ateliers de concertation ont ainsi abouti à la liste suivante :

- Le nombre de gares nouvelles / gares centre desservies
- Le nombre d'options laissées possibles par les scénarios de projet
- Les fréquences et temps de parcours moyens
- Les possibilités d'aller-retour dans la journée ou demi-journée
- Les prévisions de déplacements avec le projet
- Population, emplois et grands établissements atteignables en un temps donné en un temps donné
- Population atteignable en un temps donné depuis les aéroports de Roissy Charles-de-Gaulle et Lyon Saint-Exupéry et les temps d'accès à ces équipements.

L'ensemble de ces indicateurs, présentés dans le [Bilan intermédiaire de la concertation](#) (pages 95 et suivantes), est présenté lors de la réunion.

#### **RFF en tire les enseignements suivants :**

- **la principale différence se tient entre la situation sans le projet et celle avec le projet** : quel que soit le scénario, POCL apporte une amélioration substantielle d'accessibilité au territoire ;
- **en comparaison, les différences sont très faibles entre les deux scénarios Ouest et Médian** : elles sont peu nombreuses ; 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 ;
- **les rares différences constatées se manifestent parfois au profit d'un scénario, parfois au profit de l'autre.**

**Aucun des deux scénarios ne se distingue pour le pilier «Aménagement du territoire».**

### **« Doublement de la ligne Paris-Lyon : quelle efficacité de l'itinéraire alternatif ? »**

Les ateliers ont permis d'approfondir l'analyse de ce pilier. Ils ont révélé que :

- le scénario Médian permet un gain de temps de 10 min par rapport à l'itinéraire actuel, qui bénéficiera à un nombre de voyageurs important, et induira aussi autour d'1 million de voyageurs supplémentaires par an (soit 2 à 3 AR par jour en plus sur

Paris-Lyon et Paris-PACA). Pour l'exploitant, l'itinéraire plus long d'environ 25km peut être compensé par un meilleur service.

- le scénario Ouest offre le même temps de parcours que l'itinéraire actuel, pour un itinéraire plus long de 70km. Les coûts d'exploitation des trains seront plus élevés sans possibilité de recettes supplémentaires.

**En synthèse :**

- **sur le pilier « Doublement de Paris-Lyon » : moins d'avantages et plus de coûts dans le scénario Ouest ; une différence de VAN à l'avantage du scénario Médian ;**
- **sur le pilier « Aménagement du territoire » : une VAN très proche entre les deux scénarios, et de même pour les besoins en investissement.**

RFF rappelle également les chiffres d'autofinancement potentiel, tels qu'ils avaient déjà été présentés lors du débat public (plus le projet attire de voyageurs, plus la part d'autofinancement du projet est importante) :

	Scénario Ouest	Scénario Médian
Investissement (en 2010)	12,9 Mds€	12,9 Mds€
Autofinancement possible (en 2010)	2,2 Mds€	3,3 Mds€

**Philippe BENSAC** demande que la VAN prenne en compte les flux de Limoges. Il considère par ailleurs que le nombre d'emplois, population et grands établissements accessibles depuis Châteauroux, aujourd'hui à l'avantage du scénario Médian, est une absurdité. « *Il s'explique par le barreau de ligne nouvelle entre l'ouest de Bourges et le sud de Vierzon dans le scénario Médian* ». Et il demande que ce même barreau soit étudié dans le scénario Ouest, notamment dans le cas d'une gare nouvelle à l'ouest de Bourges. De la même manière, il conteste les données pour Blois : « *dans le scénario Ouest, les gens de Blois pourraient se rendre à Lyon.* »

Pour conclure, il souhaite un débat sur les méthodologies socio-économiques. Et rappelle que « *l'Europe a demandé qu'aucune ville d'Europe de plus de 50 000 habitants ne soit à moins de 30min d'une gare TGV à l'horizon 2050* ».

**Bertrand SALVAT** précise que la VAN du projet n'est pas négligeable. Il demande que soit pris en compte l'effet TGV : ce qui se passe sur Paris-Lille, sur Paris-Lyon-Marseille.

**Denis GAMARD, représentant de la Région Bourgogne,** demande que soient intégrés les potentiels de trafics de Limoges-Brive dans les étapes ultérieures du projet. Il rappelle que la Bourgogne a vu mourir le projet de LGV Branche Ouest et Branche Sud, à force de demander des fonctionnalités supplémentaires. « *En Bourgogne, on est favorable au projet qui aboutira. On n'a pas les financements qui permettraient de payer le milliard d'euros supplémentaire dans le scénario Ouest.* »



**Claude CHARDON, représentant de la CCI Rhône-Alpes**, fait part de son analyse : il ne voit pas de parti pris de RFF pour le scénario Médian, mais un parti pris de certains intervenants pour le scénario Ouest. *« Or il y a un enjeu fondamental d'aménagement du territoire pour Paris et Lyon également : les deux piliers sont indissociables et indispensables, et le pilier « Paris-Lyon » va permettre au grand centre de la France d'en profiter. Quid de la valeur au siège du km/passager ? »*

Il alerte sur la nécessité de se mettre d'accord pour que les autorités politiques puissent engager les études des étapes ultérieures, sans dire qu'il faut attendre qu'on se mette d'accord. Sans cela, le projet n'aboutira pas.

**Rachid KANDER, représentant de l'agence d'urbanisme de Clermont Métropole**, partage les propos de Claude CHARDON. Il précise que la concurrence existe avec les autres projets au niveau national. *« Aussi, attention à ne pas se tirer une balle dans le pied : l'enjeu collectif est de sauver le projet ».*

**Fin.**