



Contribution au débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

Note d'information préparée par
la Commission
« Aménagement du territoire - Environnement »

Président : M. Daniel COFFIN
Vice-Président : M. Alain MARTEL
Rapporteur : M. Marc SAUMUREAU

Janvier 2012

SOMMAIRE

LA CONTRIBUTION	5
PREAMBULE	5
I. LE DESANCLAVEMENT DE L'AUVERGNE ET LES ENJEUX POUR LE MASSIF CENTRAL	5
II. LA LGV POCL – UN PROJET D'AMENAGEMENT POUR L'AUVERGNE ?	7
III. LGV ET IMPACT ECONOMIQUE	9
IV. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	11
V. LE FINANCEMENT	11
A] La réalité économique des LGV.....	11
B] Le cadre du débat sur le financement et la règle de base ...	12
C] Répartition des financements des LGV (%).....	13
D] La place des collectivités dans le financement.....	13
L'AVIS	15
LES ANNEXES	21
Réponse de la Commission Européenne	23
Extrait du Projet du Schéma National des Infrastructures de Transport	27
Liste des membres de la commission	35
Liste des personnes auditionnées	37

CESER AUVERGNE :

Contribution au débat public sur la LGV POCL

PREAMBULE

Le CESER souhaite, au travers de ce document, apporter, par ses réflexions, sa contribution à un débat qu'il juge essentiel pour l'avenir de notre région.

Il a choisi volontairement d'inscrire sa contribution dans la dernière partie du débat public afin d'avoir connaissance d'un maximum d'éléments qui se sont dégagés lors de ce débat et de les prendre en compte. C'est la raison pour laquelle il a également choisi de ne pas rédiger un cahier d'acteur dont la date limite de dépôt était antérieure à la clôture du débat.

Compte tenu de la diversité de sa composition et des différentes opinions pouvant y être exprimées, ce choix est donc apparu logique à notre assemblée qui a opté pour la formule de l'avis voté en séance plénière qui donne toute sa densité aux préconisations du CESER.

I] LE DESENCLAVEMENT DE L'Auvergne ET LES ENJEUX POUR LE MASSIF CENTRAL

Les transports constituent une des clefs du développement des territoires. Le projet de LGV POCL se situe donc au cœur de cette problématique, dont les enjeux concernent également le Massif central.

En 2012, si le désenclavement autoroutier devient une réalité, ce n'est pas le cas ni pour le transport aérien (après la perte du hub de Clermont-Ferrand en 2002/2003), ni pour le transport ferroviaire.

Le développement du secteur ferroviaire s'est toujours heurté, en Auvergne, non seulement à des difficultés liées au contexte géographique mais également à la priorité accordée au développement des infrastructures routières. Clermont-Paris est la seule ligne à avoir bénéficié de travaux de modernisation.

Le Massif central était, d'ailleurs, partiellement absent, en tant que tel, du Schéma directeur des lignes à grande vitesse, publié par décret le 1^{er} avril 1992. Ce document proposait, cependant, une desserte LGV des territoires limousin et auvergnat, de Paris vers Orléans, avec deux branches, l'une vers Limoges, l'autre vers Clermont-Ferrand.

A partir de 2002, l'organisation des transports régionaux a été confiée aux Régions, dont les efforts ont porté sur la rénovation des matériels. Pour trois d'entre elles, Midi-Pyrénées, Limousin et Auvergne, des programmes de régénération de l'infrastructure sont en cours de réalisation.

En 2004, le Conseil régional a saisi le CESER sur la faisabilité d'une relation TGV en Auvergne, via Montchanin. Les conclusions de notre assemblée aboutissaient¹ :

- à l'absence d'intérêt de ce raccordement, compte tenu des coûts et surtout de la saturation prochaine de la ligne Paris Lyon,
- à l'intérêt d'un développement d'une liaison transversale Atlantique – Est (ALTRO) permettant un rapprochement avec Lyon,
- à la nécessité d'améliorer la ligne classique afin d'abaisser le temps de trajet Paris-Clermont aux alentours de 2h40.

Le dossier de la grande vitesse a refait surface avec le projet de doublement de la LGV actuelle entre Paris et Lyon, du fait de sa saturation.

Le CESER Auvergne, en septembre 2008, écrivait dans un rapport relatif aux « projets ferroviaires en Auvergne » :

« De façon récurrente, l'Auvergne et le Massif central ont été contournés par les grandes infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, le réseau secondaire a pâti d'une faiblesse de maintenance durant de nombreuses années. Aujourd'hui, le contexte est favorable au développement du mode ferroviaire et des opportunités se présentent pour notre région notamment à travers des projets de LGV avec pour objectifs :

- *placer Clermont et l'Auvergne à 2 heures de Paris,*
- *doter l'Auvergne d'un carrefour LGV dans le cadre du projet Transline.*

*Dans un contexte financier contraint, les conseillers sont conscients de la difficulté et du coût de la traversée du Massif central. **Aussi, le CESER n'est pas formellement opposé à un raccordement en antenne de Clermont-Ferrand, à la condition qu'il n'y ait pas « rupture de charge ».** Il s'agira ici de déterminer le point de raccordement le plus pertinent. Celui-ci devrait se situer suffisamment au sud pour permettre :*

- *un maximum de synergies et de fonctionnalités dont une desserte efficace de Clermont-Ferrand et un tronçon commun avec une transversale Est-Ouest, permettant une liaison rapide entre Clermont et Lyon propre à favoriser une métropolisation optimale,*
- *une limitation du linéaire à construire garante d'une performance endogène,*
- *une maîtrise du coût.(...)*

(...) Le CESER insiste sur la nécessité d'améliorer dès aujourd'hui l'offre ferroviaire auvergnate, condition indispensable (mais non suffisante) de l'attractivité régionale. (...)

(...) D'ores et déjà, à l'instar des réalisations anticipant la mise en service du TGV Est, il convient de renforcer les performances du maillage ferroviaire du territoire auvergnat pour assurer au mieux les rabattements vers une future ligne TGV.

¹ Ces conclusions s'appuyaient sur le rapport d'expertise du cabinet SMA de Zurich en date du 20 juillet 2005, suite à une commande du CESR.

II] LA LGV POCL – UN PROJET D’AMENAGEMENT POUR L’AUVERGNE ?

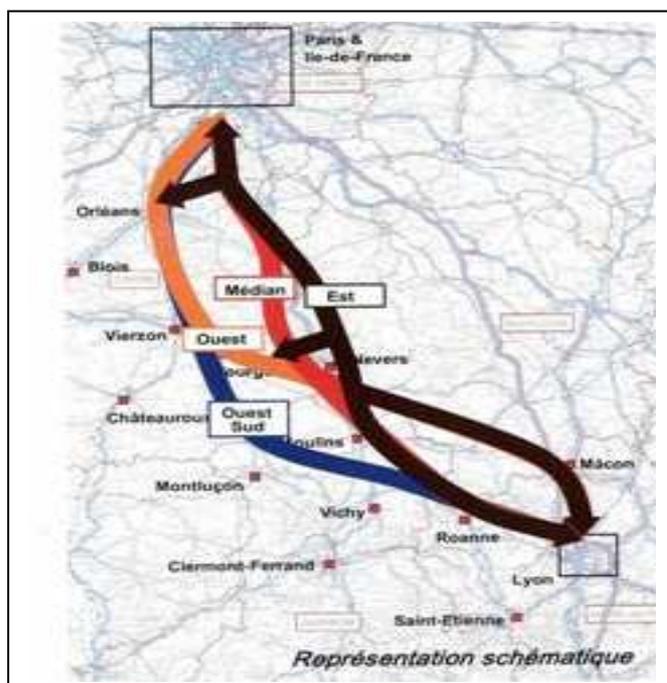
Le projet de LGV POCL est le fruit d’une opportunité. L’élément fondateur et déterminant du projet découle de la recherche d’une solution à la saturation, identifiée depuis longtemps et évoquée dans nos précédents avis, de la ligne actuelle à grande vitesse Paris-Lyon (dite LN1). Le projet POCL vise à concilier la nécessité de trouver un itinéraire alternatif répondant également aux trois objectifs d’aménagement du territoire ainsi définis dans le dossier de maitre d’ouvrage :

- relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures,
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand centre.

Enfin, objectifs complémentaires, tout aussi importants, pour la région Auvergne :

- l’amélioration de la relation Clermont-Lyon,
- l’amélioration des relations transversales est-ouest,
- la connexion aux plates-formes aéroportuaires.

Il est proposé 4 scénarios de LGV dont trois traversent le Nord-est de l’Allier dans leur variante Roanne (Est, Médian et Ouest). Le quatrième scénario, identifié Ouest-Sud, passe entre Vierzon et Bourges, au nord de Montluçon, entre Moulins et Vichy et dessert Roanne.



Hormis l'Allier, l'infrastructure de la Ligne à Grande Vitesse proprement dite ne desservira directement ni le Puy-de-Dôme, ni la Haute-Loire, ni le Cantal, ni a fortiori le sud du Massif central, ce qui confirme qu'elle n'a pas vocation de préfigurer un axe Paris/Clermont qui pourrait se poursuivre vers le sud à travers le Massif central. Les principaux bénéficiaires auvergnats seront les agglomérations de la « plaque urbaine Moulins-Brioude ».

En effet, la ligne nouvelle à grande vitesse n'effleure que l'Auvergne en sa partie nord-est et ne pénètre pas au cœur du Massif central, les tracés proposés ne répondent que très imparfaitement aux besoins de desserte de la région, notamment de ses départements du Cantal et de la Haute-Loire, et, de fait cette ligne correspond seulement à sa vocation première : la « désaturation » de la ligne LGV Paris – Lyon.

Éléments de comparaison²

Variante	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Coût (Milliards €)	14,0	12,9	12,9	13,1
Km ligne nouvelle	545	540	535	540
Coût par km ligne nouvelle (M€)	25,7	23,5	23,9	24,5
Croisement ligne Bourbonnais	Nord-Vichy	Magny Cours	Magny Cours	Nord Briare
Distance Paris-Lyon (km)	505	500	455	450
Gain de voyageurs	5 100 000	5 700 000	6 500 000	6 500 000
Rentabilité socio-économique	3,8 %	4,3 %	5,0 %	5,0 %
Coût par voyageur gagné (€)	2,74	2,22	1,88	1,98
Temps parcours Paris-Lyon	1:55	1:55	1:45	1:45
Temps parcours Clermont-Lyon	1:15	1:20	1:20	1:20

Chiffres établis par RFF, pour une vitesse à 320km/h. Le trajet étant plus long, le temps de parcours Paris-Lyon est proche du temps actuel

Les quatre scénarios proposés peuvent s'analyser selon différents critères : le coût, le financement, l'aménagement du territoire, l'environnement, le gain de voyageurs, la rentabilité économique, les horaires, la fréquence...

² Avec la variante ROANNE pour les scénarios Ouest, Médian et Est.

III] LGV et impact économique

Les LGV constituent, de fait, de très grands chantiers. A titre d'exemple la 2^{ème} tranche de la LGV Est sera de l'ordre de 2 milliards d'€ et devrait générer 6 500 emplois sur 5 ans.

Selon Pierre Berger³, Président de la FRTP Auvergne :

« La commande publique (Etat et Collectivités) représente pour les Travaux Publics en Auvergne, 70% à 80% du carnet de commandes de nos entreprises. En période de crise, comme celle que nous subissons depuis 2008, cette commande publique est en baisse de façon substantielle (-30% entre 2008 et 2011). Dans le même temps, la commande privée (20% à 30%) s'effondre (-50% entre 2008 et 2011).

Les grands projets sont la seule solution pour soutenir l'activité, au même titre que les chantiers, tels que le tramway, le zénith, l'hôpital d'Estaing, etc., la construction de la LGV POCL aurait un impact sur la profession. 1 km de voie TGV coûterait environ 20 millions d'euros. 150 km, ce serait 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires supplémentaires pour les entreprises.

En tenant compte de la législation qui encadre les appels d'offres, il faudrait malgré tout que cet investissement de RFF puisse bénéficier aux entreprises locales. Les clauses environnementales peuvent être un levier pour réduire les gaz à effet de serre en limitant les transports de matériaux et matériels et donc favoriser les échanges localement. Si l'on raisonne en termes de bilan carbone, les entreprises régionales doivent être favorisées.

50 % de ces travaux confiés aux entreprises auvergnates représenteraient environ 300 millions d'euros supplémentaires par an, sur environ 5 ans, qui viendraient compenser les pertes enregistrées au cours des dernières années, et auxquels il conviendrait d'ajouter les investissements connexes induits (gares, parkings, voiries, etc.).

Ceci se traduirait par un développement économique qui aurait un impact certain sur l'emploi, environ 2 500 à 3 000 emplois supplémentaires pendant six ans. Un problème important restera à résoudre, celui de les pérenniser à la fin d'un tel chantier.

Un tracé Nord-Est concernerait moins les entreprises auvergnates, le tracé sud-ouest doit donc être privilégié.

Le projet TGV POCL pourrait avoir également un impact indirect sur le bâtiment (avec la création ou la rénovation de gares à Moulins, Vichy) et sur les fournisseurs de matériaux.

Enfin, se posera également un problème de timing. Tous les chantiers ne devront pas démarrer concomitamment pour permettre une meilleure planification et donc l'accès aux marchés à toutes les entreprises locales.

Sur les chantiers ferroviaires actuels, les entreprises régionales sont déjà peu présentes, par manque de compétence et à cause de difficultés d'ordre logistique. Il y a, aujourd'hui, une réelle difficulté d'évolution des entreprises due à la disparition pendant près de 30 ans de travaux ferroviaires sur notre Région. Il faut que les entreprises se réapproprient la compétence « ferroviaire » mais pour cela, il faut du volume.

³ Audition, le 6 septembre 2011, de Monsieur Pierre Berger, Président de la Fédération Régionale des Travaux Publics Auvergne (FRTP), accompagné de Monsieur Alain Pointot du Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière (SPRIR).

Dans le contexte actuel de crise, les entreprises du secteur BTP doivent savoir évoluer, en particulier du routier vers le rail. Les salariés également. Un changement de mentalité doit s'opérer pour accepter la mobilité. Le défi à relever sera aussi de former des professionnels qualifiés pour ce type de chantiers ».

En dehors de la réalisation du chantier, la LGV POCL doit être l'occasion d'une véritable dynamisation économique du territoire. Il s'agit d'une condition nécessaire mais non suffisante. L'ensemble des acteurs socio-économiques et institutionnels doivent donc s'organiser dès la prise de décision pour construire leur projet de développement tenant compte de l'arrivée du TGV. L'exemple de ce qui a été fait à Reims en préparation de l'arrivée de la LGV peut être un exemple dont il peut être tenu compte en Auvergne.

> La problématique des gares nouvelles

Les nouvelles gares périurbaines ont suscité d'ambitieux projets d'aménagement. De nouvelles zones d'activité ont ainsi vu le jour à proximité de ces gares. Ces projets n'ont souvent eu, toutefois, que des retombées limitées en matière d'implantation d'activités économiques. A ce titre, l'exemple des gares TGV de Montchanin – le Creusot et de Mâcon en sont une parfaite illustration.

« Les stratégies de valorisation mises en œuvre autour des nouvelles gares TGV Sud-Est ont certes été tardives par rapport à l'aménagement de ces gares. Toutefois, une volonté politique forte ne suffit pas à faire de ces gares excentrées de nouveaux pôles de développement. Les résultats en termes d'implantation restent limités par rapport aux ambitions affichées (Facchinetti-Mannone, 2003).

Le bilan que l'on peut dresser aujourd'hui de ces projets d'aménagement est amer. Certes quelques entreprises sont venues s'implanter à proximité des gares TGV mais leur nombre est resté limité. Les deux zones d'activités concentrent chacune une quinzaine d'entreprises et les pôles tertiaires conçus pour renforcer l'attractivité de ces sites sont réduits à leur plus simple expression. De plus, alors que l'on espérait du rapprochement avec Paris la décentralisation de grandes entreprises, ces dernières ont été rares. Seule la zone d'activité aménagée à proximité de la gare TGV de Montchanin a attiré quelques entreprises de la région parisienne. Ces dernières ont profité de l'amélioration de l'accessibilité et des aides accordées par l'Etat et l'Union européenne dans le cadre de la politique de reconversion industrielle pour regrouper sur un même site l'ensemble des services de l'entreprise. A Mâcon, la plupart des implantations résultent de transferts depuis les autres zones d'activités de l'agglomération»⁴.

Une telle appréciation ne doit cependant pas être systématisée. L'exemple de la gare Champagne-Ardennes, gare nouvelle mise en service en juin 2007 sur la LGV Est européenne, témoigne des retombées positives possibles des nouvelles gares périurbaines⁵.

⁴ « Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes » Valérie Facchinetti-Mannone, Revue Géographique de l'Est, vol. 46 / 1-2 | 2006 | La Bourgogne : dynamiques spatiales et environnement.

⁵ Source : Audition de Monsieur Jean-Yves Heyer, directeur général de Investinreims le 7 décembre 2011. On peut chiffrer à 4 000 le nombre d'emplois générés par l'arrivée de la LGV à Reims. (3 000 emplois sauvegardés, compensant les pertes d'emplois dans le secteur industriel, et 1 000 emplois nouveaux créés.

Mais ceci à quatre conditions :

- que cette nouvelle gare soit située à proximité de la gare centre, en périphérie urbaine (la gare de Champagne-Ardennes est à 5 km du centre de Reims),
- qu'elle soit également reliée au réseau classique (la gare Champagne-Ardenne est reliée à la gare centrale en 8 mn par le TER et 14 mn par le tramway),
- qu'il y ait anticipation des projets économiques à mettre en place,
- que le bassin d'emplois soit à même de répondre aux besoins de main d'œuvre.

IV] LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'aspect environnemental est un élément incontournable à prendre en compte pour permettre un choix cohérent sur l'opportunité de cette ligne LGV et sur les différents tracés possibles.

Tout d'abord, la création de cette ligne spécifique destinée à décongestionner la ligne Paris-Lyon devrait avoir un impact positif sur l'environnement (réduction des gaz à effet de serre) en permettant de favoriser l'usage du ferroviaire au détriment du transport routier et aérien. Elle rentre bien, à cet égard, dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement.

Toutefois, il est évident que toute ligne LGV nouvelle entraîne un fort impact environnemental : fragmentation du milieu, destruction d'habitats et d'être vivants, bruit... L'objectif est bien de définir les conditions nécessaires pour que cet impact soit le plus réduit possible.

Pour cela des diagnostics plus précis seront indispensables pour identifier au mieux tous les impacts environnementaux négatifs même si les enjeux environnementaux ne pourront être complètement appréhendés qu'au stade des avant-projets. Le tracé retenu devra concilier les notions d'intérêt économique, d'aménagement du territoire équilibré et d'impact réduit sur l'environnement.

V] LE FINANCEMENT

Le financement du projet LGV POCL constitue un élément essentiel de sa faisabilité au vu du contexte budgétaire contraint actuel.

A] La réalité économique des LGV

Les LGV sont coûteuses, environ 22 à 25 millions d'euros par km, hors zones urbanisées. Pour le projet POCL, RFF annonce, selon les variantes, 23 à 26 millions d'€ par km de ligne nouvelle.

La loi Grenelle prévoit la construction d'environ 2 000 kms de lignes nouvelles, estimée à 70 milliards d'euros, à laquelle s'ajoutent 2 500 kms supplémentaires, dont fait partie le projet POCL. Une telle prévision, au vu des contraintes budgétaires actuelles, paraît difficilement réalisable selon le rapport Mariton, publié le 19 mai

2011. Ces projets risquent fort de n'être finançables « ni par des fonds privés, du fait d'une trop faible rentabilité attendue, ni par des fonds publics sous contraintes. » Quant à la position de la Commission européenne par rapport à ce projet, elle figure dans une lettre mise en annexe.

La gouvernance du système ferroviaire fait actuellement débat dans le cadre des Assises du ferroviaire lancé à l'initiative du gouvernement ; mais son évolution paraît souhaitable.

Il paraît utile de rappeler la situation financière du système ferroviaire. La dette de RFF est évaluée à 29 milliards d'euros. Les intérêts de cette dette s'élevaient en 2009 à 1,3 milliards d'euros.

La dette SNCF est, quant à elle, évaluée à 8 milliards d'euros, générant des intérêts de l'ordre de 300 millions d'euros par an.

Une telle situation pèse sur le financement des projets ferroviaires. Le préambule du SNIT, dans sa version d'octobre 2011 le souligne (voir en annexe l'avertissement et l'avant propos du projet du SNIT).

B] Le cadre du débat sur le financement et la règle de base

- Le cadre du débat

L'Etat, RFF et les collectivités territoriales devront sans tarder se concerter sur la question du financement du projet POCL. En effet, un bouclage rapide du financement permettrait d'accélérer la mise en œuvre du projet (Le TGV Est 2^{ème} phase et le TGV Bretagne Pays de Loire témoignent de cette possibilité). **Cela implique que les Conseils régionaux parviennent à se rassembler sur un projet commun et devenir ainsi les éléments moteurs du rassemblement de toutes les énergies locales.**

- La règle de base

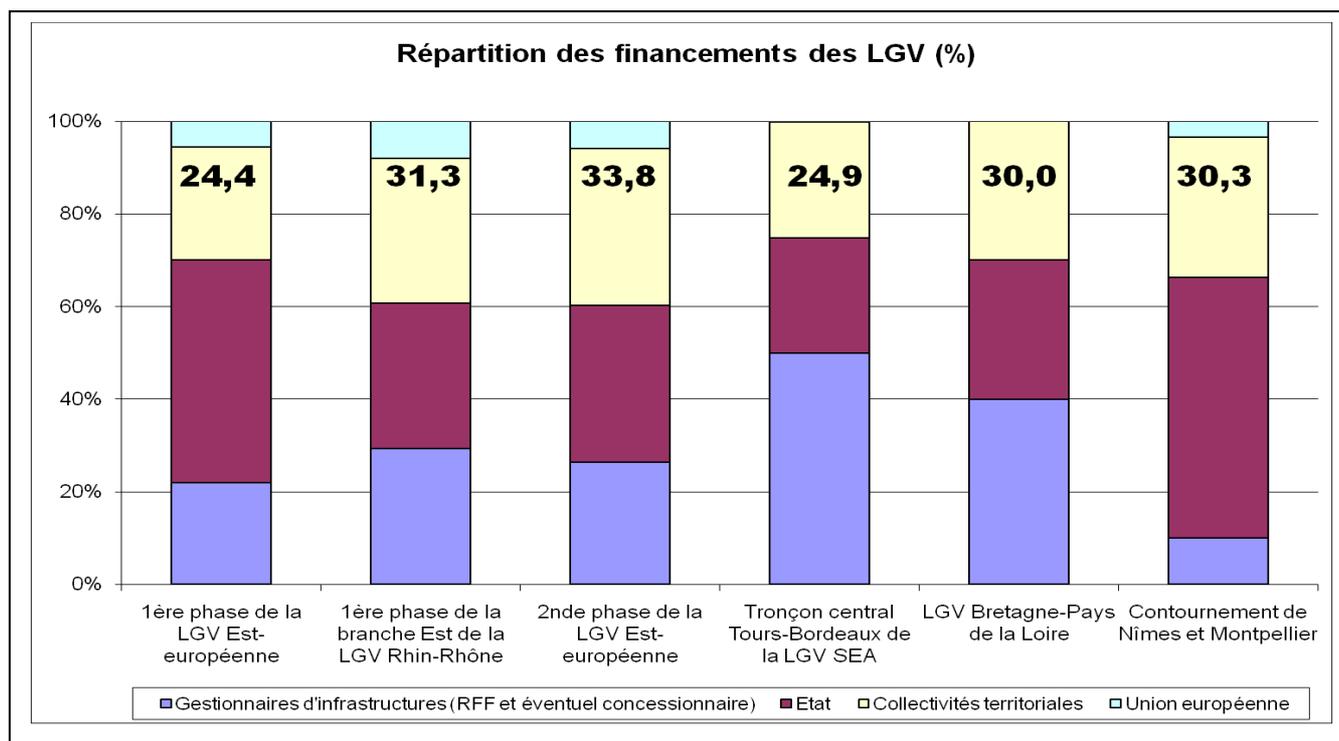
C'est en 2000 que s'est construit le premier TGV avec apport local, la LGV Est. A l'époque, l'Etat avait consacré à la réalisation de ce projet 8 milliards de Francs, soit 1,2 milliards d'euros. Le solde, soit 23,5% du coût total du projet, a été pris en charge par les collectivités locales.

Des règles beaucoup plus explicites de financement ont été fixées ultérieurement. La règle de base consiste en ce que RFF, compte tenu de son endettement, ne peut financer que le montant pouvant être amorti par les futurs péages au travers du prix du billet (Article 4 du décret). Le calcul se fait par des méthodes d'évaluation du trafic et des clientèles.

Une fois déduits les apports éventuels de l'Union européenne ou d'autres Etats, le solde est réparti également entre l'Etat et l'ensemble des collectivités intéressées, au titre du développement local.

La répartition entre régions et autres collectivités se fait selon différentes méthodes de calcul, fonction de l'intérêt du projet pour chacune.

C] Répartition des financements des LGV (%)



D] La place des collectivités territoriales dans le financement

Il apparaît à la lecture du tableau ci-dessus que la participation des collectivités au financement des LGV se situe, en moyenne, à près de 30%.

Pour la LGV POCL, les premiers calculs montrent une participation des collectivités territoriales de cet ordre de grandeur, voir plus.⁶

Il sera donc nécessaire de réunir des fonds importants au niveau des collectivités, qui pourraient dépasser les 5 milliards d'euros.

Il semble évident que plus le nombre de partenaires sera important plus le « bouclage » du plan de financement sera facile, sous réserve de trouver un accord équilibré entre les différents partenaires.

En effet, il est essentiel de trouver un équilibre acceptable par tous, d'abandonner les intérêts particuliers, quelquefois légitimes, pour prendre en compte l'intérêt général. Il convient de rappeler que dans les années 60/70, c'est le consensus qui a permis en Bretagne d'avoir un réseau autoroutier dense et gratuit.



⁶ Source : Audition, le 14 novembre 2011, de monsieur Claude Lieberman, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

L'AVIS

Cet avis a été adopté à :

68 voix Pour

0 voix Contre

(68 suffrages exprimés)

(71 votants)

L'AVIS

Le CESER souhaite une concrétisation rapide du projet LGV POCL, pour une véritable dynamisation du territoire.

L'accessibilité vers Paris est certes importante, mais, au-delà du Bassin parisien, il faut rappeler que les entreprises auvergnates sont tournées traditionnellement vers la région Rhône-Alpes. Une liaison rapide avec Lyon est donc primordiale et permettra de s'ouvrir à l'Europe de l'Est.

Seules les variantes par Roanne sont à même d'améliorer nettement la relation entre Clermont et Lyon et sont à retenir.

Après analyse, il apparaît que :

Le scénario Est, à l'examen des données de RFF, présente peu d'intérêt en dehors du temps de parcours et ne répond aucunement à une logique d'aménagement du territoire.

Le scénario Médian présente les caractéristiques les plus favorables en ce qui concerne le coût, la rentabilité économique, quoique partiellement contestée, le gain de voyageurs⁷, mais s'éloigne de la préoccupation d'aménagement du territoire, notamment en s'écartant d'Orléans, de Bourges et Vierzon. Il pénalise également la desserte de Montluçon, qui ne voit une amélioration de sa desserte que dans les tracés ouest et ouest-sud pour Paris.

Le scénario Ouest dessert Nevers dans des conditions sensiblement comparables à celles du scénario Médian en ce qui concerne les destinations de Paris et de Lyon. Il prend également en compte les dessertes de Châteauroux, Limoges et Brive. Il dessert Orléans avec deux variantes et Vierzon, Bourges avec deux variantes. Ce scénario prévoit le plus grand nombre de fréquences d'aller et retour/jour avec Paris (13 pour le scénario ouest, 12 pour le scénario médian et 10 pour le scénario ouest sud). Ce scénario a un impact environnemental dans la mesure où son tracé concerne la Sologne.

Le scénario Ouest-Sud est certes le plus coûteux, mais apparaît comme celui ouvrant le plus de possibilités et d'avantages en termes d'aménagement du territoire. Il est le seul tracé présentant une nette amélioration de la desserte de Montluçon, tant vers Paris que vers Lyon. Cependant, son impact environnemental est très important puisqu'il concerne des territoires aussi importants que la Sologne, la Forêt de Tronçais et le vignoble de Saint-Pourçain.

⁷ La base de calcul proposée par RFF et la SNCF en ce qui concerne le gain de voyageurs a été contestée par les élus du Loiret et de la Région centre lors de la réunion thématique, organisée par la Commission particulière du Débat Public, le 24 novembre 2011 à Orléans, ainsi que par les élus du Limousin, lors de la réunion de Guéret, le 4 novembre 2011. **Les élus locaux ont considéré que le tracé ouest ou ouest-sud serait raccordé à la ligne de train POLT vers Châteauroux, Limoges et Brive et qu'à ce titre il capterait un nombre de voyageurs important, ignorés par RFF.**

Le CESER Auvergne souhaite appuyer sa décision sur les critères suivants

1 – L'aménagement du territoire central

Les zones enclavées de l'Auvergne, et plus largement celles du Massif central, seront d'autant plus pénalisées que le tracé sera au Nord Est.

Historiquement, la desserte ferroviaire du Cantal et du sud du Massif central vers Paris s'effectue par la radiale Toulouse Paris (POLT). De fait, la desserte de Châteauroux qui placera Limoges à 2 heures de Paris contribuera à offrir à Aurillac, Cahors et Rodez, via Brive, une desserte plus performante.

Le CESER retient les projets desservant les villes du Centre (Orléans, Vierzon, Bourges) ainsi que Roanne.

2 - L'aspect financier

Le coût est à prendre en compte dans l'optique d'une réalisation rapide

Le scénario choisi devra aussi permettre à un maximum de collectivités de participer au montage financier ; la solidarité interrégionale est primordiale dans l'avancée du projet.

La prise en compte de la desserte du sud du Massif central dans le projet générera un gain de voyageurs susceptible d'augmenter la participation financière de RFF.

Aussi, en tenant compte de ces éléments, il ressort que le scénario ouest avec la variante Roanne répond en grande partie aux attentes des conseillers du CESER Auvergne.

Par rapport à ce scénario, le CESER demande l'étude d'une inflexion du tracé par Saint Germain des Fossés.

La gare de Saint-Germain-des-Fossés, actuel nœud ferroviaire à l'intersection des lignes Clermont/Paris, Lyon/Nantes, Bordeaux/Lyon, pourrait devenir le point d'interconnexion entre le réseau classique et la Ligne à Grande Vitesse.

Cette gare pourra préfigurer la croix ferroviaire entre la LGV POCL et le barreau Est-Ouest (Transline) vers Bordeaux et la péninsule ibérique.

Ce scénario doit prendre en compte les aménagements de la ligne Bourges Montluçon afin de permettre un temps de parcours de moins de 1h 45 entre Montluçon et Paris.

La création d'une gare nouvelle ne constitue pas un bénéfice en soi. Elle peut, certes, à certaines conditions, attirer des investisseurs économiques mais également apparaître comme un instrument de mitage des territoires et de consommation foncière. Les gares excentrées ne sont pas une garantie de meilleure desserte.

Le CESER souhaite donc que la priorité soit donnée à l'arrivée du TGV dans les gares centres.

Sur la problématique du développement durable, RFF devra apporter des solutions en étudiant des variantes possibles, permettant de préserver des territoires sensibles sur le plan environnemental

Une réflexion devra être menée pour :

- réduire l'impact de la traversée de la Sologne avec un scénario qui pourrait longer l'A71,
- éviter les zones sensibles : outre les grandes zones protégées il faudra tenir compte des zones humides, des zones à forte biodiversité (ZNIEFF, ZICO...), la trame verte et bleue,
- ne pas détruire des patrimoines naturels emblématiques,
- éviter de traverser un maximum de rivières et de fleuves et de proposer des conceptions techniques qui permettent d'enjamber ceux-ci sans altérer la dynamique fluviale,
- s'assurer que le chantier soit exemplaire en termes de protection de l'environnement.



Par ailleurs, compte tenu de l'existence des dessertes ferroviaires actuelles et de l'ouverture prochaine du barreau autoroutier de BALBIGNY, n'y aurait t'il pas lieu, dans le cadre d'un phasage prévisible, d'entamer les travaux par le tronçon Clermont-Lyon ?



Le CESER considère impossible de rester encore 20 ans dans la situation actuelle. Il propose donc que, dans l'attente de la Grande Vitesse, les études à mener sur l'amélioration de l'existant soient engagées dans les meilleurs délais.

La modernisation des réseaux classiques et secondaires ne devra pas uniquement reposer, au travers de plusieurs « Plan rail » successifs, sur les seules possibilités financières du Conseil régional d'Auvergne et devront prendre en compte les liaisons régionales reliant Aurillac, Montluçon et le Puy à Clermont-Ferrand.

Le CESER s'interroge aussi sur le statut des lignes empruntées par le TGV qui relie les localités à la LGV, dont découlera la prise en charge des coûts d'entretien.

Il souhaite que la problématique fret ne soit pas exclue des débats et que la libération de sillons sur les lignes classiques profite au fret ferroviaire, le report modal étant un des objectifs majeurs du Grenelle de l'Environnement. La saturation des axes routiers en faisant une priorité, il regrette que cette question soit absente des préoccupations de RFF, tant dans son dossier du Maître d'ouvrage qu'au cours des réunions du débat public.

Enfin, le CESER, dans une réflexion prospective, s'interroge sur un phénomène prévisible.

La saturation de Lyon Part-Dieu étant déjà une réalité, des travaux importants sont prévus. L'arrivée du POCL risque d'engendrer des aménagements démesurés et de provoquer un phénomène de saturation en cascade.

La vallée du Rhône connaîtra dans les 20 à 30 ans à venir le même phénomène de saturation que celui constaté entre Paris et Lyon, tant pour le trafic routier que ferroviaire.

En effet, dans le domaine ferroviaire, les LGV Rhin-Rhône, PACA et Arc languedocien jusqu'à Barcelone se verront dans l'obligation d'emprunter le tronçon commun du sud de Lyon.

Il serait souhaitable d'engager, dès à présent, une réflexion sur les solutions à apporter à ces situations d'engorgement afin de les anticiper plutôt que de les subir. Dans ce cadre, la LGV POCL pourrait préfigurer une traversée ferroviaire nord-sud, par le Massif central, à l'instar du rôle dévolu à l'A75.

LES ANNEXES

ANNEXE 1

<p>REPONSE DE LA COMMISSION EUROPEENNE</p>



COMMISSION EUROPÉENNE

Vice-président de la Commission européenne en charge des transports
Siim Kallas

Membre du Cabinet

Bruxelles, le
D(2011) 1495998

03. 01. 2012

Monsieur Michel Doly
Président du Conseil Economique,
Social et Environnemental Régional d'Auvergne
Atrium République
9, rue de Cataroux
FR – 63028 Clermont-Ferrand Cedex 2



Monsieur le Président,

Je vous remercie pour votre lettre en date du 23 novembre 2011 présentant le débat public sur le projet de liaison TGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et l'étude produite dans ce cadre par le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional d'Auvergne. Le Vice-président Siim Kallas m'a chargé de répondre aux questions dont vous lui avez fait part.

Après des consultations bilatérales de haut niveau entre les services de la Commission et le ministère français, la 2^{ème} ligne à Grand Vitesse Paris – Lyon a été incluse dans le réseau global des lignes directrices du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) tel que proposé par la Commission le 19 octobre 2011¹.

La ligne mentionnée ne faisant pas partie du réseau central, sa mise en œuvre étant attendue au-delà de 2030, elle ne peut à ce titre recevoir de subventions dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe^{2,3} qui vise à réaliser les projets inclus dans le réseau central. Une révision des lignes directrices est cependant prévue en 2023. Par ailleurs, les projets du réseau global peuvent bénéficier des instruments financiers disponibles dans le cadre du Mécanisme.

Par ailleurs, les 1500 milliards d'euros de travaux d'infrastructure identifiés jusqu'en 2030 sont le résultat d'un exercice de « modelling » conduit par la Commission Européenne, en fonction de la croissance attendue de la demande de transport. Le projet de ligne TGV POCL n'est donc pas inclus en tant que tel dans cet exercice.

¹ COM(2011) 650

² COM(2011) 665

³ La première version du règlement mentionnait en annexe I le doublement de la ligne Paris – Lyon, l'erreur a été par la suite corrigée.

Votre troisième question porte sur la priorisation des opérations ferroviaires identifiées par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La première priorisation est celle de l'identification d'un réseau central à partir du réseau global dans les lignes directrices RTE-T. La deuxième priorisation est la pré-identification de projets situés sur les 10 corridors du réseau central et sur d'autres sections prioritaires sur le réseau central. Enfin, les appels à proposition issus du programme de travail pluriannuel et des programmes de travail annuels sélectionneront les projets en fonction de leur valeur ajoutée européenne (sections transfrontalières, contribution aux objectifs de l'Union,...) ou encore de leur maturité. Le cofinancement prévu pour les projets ferroviaires est de 20% des coûts éligibles, 30% s'il s'agit de goulets d'étranglement.

Les opérations connexes liées à l'arrivée de la LGV peuvent être éligibles au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (avec les instruments financiers) si elles sont situées sur le réseau global.

En espérant avoir répondu à vos questions, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.



Désirée Oen

ANNEXE 2

**EXTRAIT DU PROJET DU SCHEMA
NATIONAL DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT**

Avertissement

Ce projet de SNIT a été élaboré avant la crise actuelle de la dette publique et devra donc être adapté au nouveau contexte économique et financier, notamment sur la base d'une hiérarchisation des projets envisagés et de la définition d'un plan de financement compatible avec les engagements de la France.

Cette première version du SNIT ne constitue pas la programmation de l'État en matière d'infrastructures de transport. Ce document, élaboré par le ministère chargé des transports en 2010, a été soumis à une consultation publique large en 2010 et 2011. Il reflète une vision de l'évolution des infrastructures de transport en France avant évaluation approfondie de son impact socio-économique, et avant sa nécessaire conciliation avec les engagements de la France en matière budgétaire. Cette vision doit également être mise en regard des engagements de la France en matière environnementale. La loi Grenelle 1 du 3 août 2009⁸ prévoit en effet que le SNIT « veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie » (article 16 codifié dans le code des transports à l'article L.1212-1). Cette première version du SNIT, antérieure à la récente aggravation de la crise de la dette publique, devra faire l'objet d'une adaptation. Il décrit le champ très large des possibles sur les décennies à venir mais n'a pas vocation à décrire le champ du faisable.

La déclinaison opérationnelle de cette première version du SNIT devra naturellement se conformer aux engagements économiques, budgétaires et environnementaux de la France.

- dans un contexte de raréfaction des ressources publiques, la déclinaison opérationnelle du SNIT posera la question de l'arbitrage entre la maintenance des infrastructures existantes et le développement des réseaux. Malgré la répartition des montants envisagés à ce stade pour le développement et la maintenance, il est entendu que l'effort de maintenance sera prioritaire sur le développement des infrastructures, en particulier sur le mode ferroviaire conformément à l'article 11-II de la loi Grenelle 1⁹. Par ailleurs, toute décision sur la réalisation éventuelle d'opération de développement sera bien entendu nécessairement précédée d'une évaluation socio-économique approfondie de nature à justifier l'opportunité ou non pour la collectivité publique d'une telle réalisation ;
- le contexte durable de tension sur les finances publiques et sur la dette souveraine empêche toute perspective d'endettement supplémentaire de l'État, des collectivités territoriales mais aussi des gestionnaires publics d'infrastructure. De plus, la part d'autofinancement des réseaux de transport devrait se réduire au fur et à mesure que les opérations de développement se portent sur des infrastructures de moins en moins rentables. Il est donc inévitable que l'essentiel des coûts découlant du SNIT repose sur les personnes publiques. Un programme de dépenses de 335 Mds€₂₀₁₀ sur 25 ans (soit plus de 13 Mds€₂₀₁₀ par an ou 580 Mds€ courants sur la période 2011-2035) dépasserait à l'évidence très largement les capacités de financement de la collectivité publique (le montant du SNIT équivaut à près de 18% du PIB de 2010). Il sera donc nécessaire de concilier le SNIT avec la trajectoire de retour à l'équilibre des finances publiques et de procéder à des choix dans la réalisation des actions qui y sont proposées ;
- l'objectif affiché par la loi Grenelle du 3 août 2009 est une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports de 20 % d'ici 2020 (article

⁸ Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.

⁹ « La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant ».

10). Cet objectif ne pourra être atteint par la seule évolution des infrastructures, d'autres mesures, au-delà de ce champ, doivent donc être étudiées.

Les projets du SNIT seront soumis à une phase d'évaluation socio-économique et de hiérarchisation, qui permettra d'établir un plan de financement soutenable au regard des contraintes pesant sur l'ensemble des finances publiques. Conformément aux conclusions du dernier Conseil de modernisation des politiques publiques de mars 2011, les investissements listés dans le SNIT devront être évalués de manière indépendante préalablement à leur réalisation. Cette évaluation d'analyse socio-économique devra conduire à une hiérarchisation des projets et à la révision ou au rejet de ceux qui ne présenteraient pas une rentabilité économique suffisante au regard des critères d'investissements publics. Un plan de financement devra alors être défini en cohérence avec la trajectoire d'équilibre des finances publiques.

Avant-Propos du Projet du Schéma National d'Aménagement des Infrastructures de Transport

La loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle prévoit explicitement aux articles 16 et 17 la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport. Le schéma doit fixer les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il doit aussi préciser la façon dont l'État entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux. La loi précise que le schéma constitue aussi une révision des conclusions du comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires (CIADT) de décembre 2003.

Le présent document est l'aboutissement d'un long processus de concertation entamé à la mi-2010 et activement poursuivi en 2011 qui a permis à tous ceux qui le souhaitent, élus, représentants du monde économique et du monde associatif ou simple citoyen de s'exprimer sur ce que devrait être aujourd'hui la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport.

Cette version projet du schéma tient ainsi compte des remarques et observations souvent très contrastées, qui ont été formulées notamment dans le cadre des échanges qui ont lieu au sein du Comité national du développement durable et du Grenelle de l'environnement (CNDDGE), des contributions reçues de la part des collectivités territoriales, ou encore de la consultation publique qui s'est tenue sur le sujet du 27 janvier 2011 au 20 mars 2011.

Le schéma est un travail de prospective. Il s'agit d'un document d'orientation générale qui vise à impulser, à dessiner des perspectives et une dynamique sur 20 à 30 ans pour la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport, au regard des besoins aujourd'hui identifiables de mobilité et au regard des besoins de transformation du système. C'est dans un esprit de recherche d'équilibre mais aussi d'ambition et de cohérence vis à vis des engagements du Grenelle que le projet a été élaboré en sachant que le document n'est nullement figé mais s'inscrit dans une dynamique d'amélioration continue, la loi prévoyant qu'il soit révisé en moyenne tous les 5 ans.

Même si le document évoque l'effort financier que pourrait représenter une mise en oeuvre complète des propositions qu'il contient, la question du financement et de la programmation des projets, notamment de développement, ne relève pas du schéma mais d'une phase ultérieure qu'il conviendra d'engager lorsque le schéma aura été arrêté et, avec lui, la liste des projets et des mesures dont la mise en oeuvre est souhaitable.

En d'autres termes, le schéma identifie les projets et les mesures dont la réalisation apparaît souhaitable pour l'État dans les 20 à 30 prochaines années pour faire progresser le système de transport, le rendre plus performant et l'inscrire dans une dynamique de développement durable. Il s'agit d'un vivier d'opérations qui prises isolément et au regard des évaluations menées ainsi que des orientations politiques arrêtées dans le cadre du Grenelle font sens à la fois par rapport aux besoins de mobilité identifiés et par rapport aux besoins de transformation du système de transport. On y trouve ainsi l'ensemble des lignes LGV dont le principe de réalisation a été arrêté lors du Grenelle de l'environnement et qui figurent explicitement à l'article 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle.

Il est très probable que des projets ou des mesures proposées ne se réaliseront pas ou seulement partiellement sur la période considérée. Les projets inscrits au schéma restent en effet soumis aux procédures de concertation et d'autorisation en vigueur au plan législatif et réglementaire au terme desquelles il arrive que la décision soit prise de différer, de ne réaliser que partiellement ou de manière phasée, voire de ne pas réaliser, tel ou tel projet pour tenir compte, dans le cadre d'une analyse coûts-avantages, du contexte local, d'une

absence d'accord, d'une évolution des besoins, etc. C'est dans le cadre de la mise en oeuvre des projets que les questions de faisabilité devront être abordées et traitées au regard notamment des capacités de financement public ou des capacités d'endettement et de refinancement des opérateurs concernés. Dans tous les cas, l'aménagement du territoire est au coeur des réflexions qui ont accompagné l'élaboration du document, réflexions qui se sont notamment appuyées sur les travaux de la Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR).

La prise en compte de l'aménagement du territoire a ainsi conduit à retenir dans le projet de schéma un certain nombre de grands projets d'infrastructures qui, si on ne devait considérer que la seule rentabilité socio-économique comme élément de choix, pourraient ne pas y figurer. L'ambition est de répondre aux besoins de mobilité des territoires dans une perspective de développement durable. La réponse apportée, si elle pourra paraître à certains trop ambitieuse ou a contrario trop prudente, s'efforce de tenir compte de la spécificité et de la diversité des territoires dans le cadre d'une réflexion qui, sans être contrainte par une exigence de programmation, s'est toutefois efforcée de prendre en compte les capacités de financement et de mobilisation de la collectivité, des usagers ou encore des acteurs économiques.

Tous les projets ne peuvent être mentionnés ou figurer explicitement dans le schéma. Une distinction a été faite entre les projets de portée nationale et les projets de portée plus locale. Ne figurent dans les cartes du schéma que des projets de portée réellement nationale, c'est à dire les projets qui sont de nature à créer de nouvelles fonctionnalités à grande échelle et notamment à avoir une incidence sensible sur l'expression de la mobilité et les reports modaux. Ces projets, à l'exception de quelques projets routiers dont la décision de réalisation est trop engagée pour pouvoir être remise en question sans affecter une raisonnable continuité de l'action publique, ont fait préalablement l'objet d'une évaluation de leur pertinence au regard des orientations du Grenelle dont les résultats ont été largement débattus notamment avec les parties prenantes du Grenelle (CNDDGE).

Les projets de portée plus locale – ce qui n'enlève rien à leur importance – ne figurent pas dans le schéma. Ces projets ne créent pas en effet de nouvelles fonctionnalités et n'influencent pas à grande échelle les comportements avec induction de nouveaux trafics ou de reports modaux. Ils répondent à des besoins locaux et peuvent difficilement se planifier à 20 ou 30 ans. Les inscrire dans le schéma, au-delà de la complexité que cela aurait rajouté, n'aurait pas eu beaucoup de sens. Néanmoins, les orientations qui les gouvernent figurent explicitement dans les différentes fiches action du document.

Dans ce cadre, le document réaffirme les 4 axes autour desquels la politique de l'Etat en matière d'infrastructure de transport doit s'articuler et qui font l'objet d'un très large consensus :

- Optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures
- Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport.

Il confirme la claire priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants et au développement des modes de transport alternatifs à la route et à l'aérien. Il réaffirme à cet effet, à côté notamment de la volonté de renforcer les moyens dévolus au renouvellement des réseaux existants, l'ambition de développement des LGV et des transports collectifs tel qu'il a été acté par le Grenelle de l'environnement.

Sur ces bases, le projet de schéma représente, hors projet de rocade par métro automatique du Grand Paris Express (estimé à 20,5 Mrd€), hors dépenses de modernisation, de régénération, d'exploitation ou d'entretien des infrastructures concédées et hors

investissements de transport collectif pour lesquels la compétence relève des collectivités territoriales ou d'autorités organisatrices autonomes (évalués à 47 Mrd€), un effort mesuré sur 25 ans d'environ 245 Mrd€. Ce montant se décompose en 105 Mrd€ de dépenses d'optimisation des réseaux (42,8%) et 140 Mrd€ de développement (57,2%). Sur ces 245 Mrd€, environ 88 Mrd€ (35,9%) seraient à la charge de l'Etat et 56 Mrd€ (22,9%) à la charge des collectivités locales, le reste étant pris en charge par les autres partenaires (gestionnaires publics d'infrastructures, concessionnaires, partenaires privés, etc).

Il n'est pas éludé le fait que la dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du schéma sur les 20 à 30 prochaines années excède aujourd'hui les moyens de financement mobilisés dans le cadre de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de transport. Un financement sur 20 à 30 ans de l'ensemble des projets et mesures figurant dans le schéma apparaît donc difficile, a fortiori au regard de la situation budgétaire et d'endettement de l'Etat, des collectivités territoriales et de certains opérateurs. Mais comme cela a été indiqué précédemment, le schéma n'est pas un document de programmation. En particulier, la question du financement et de la hiérarchisation des projets ne relève pas du schéma mais d'une phase ultérieure. Celui-ci est en effet un document d'orientation générale qui définit le cadre d'action de l'Etat en matière d'infrastructures de transport pour les 20 à 30 prochaines années et qui vise dans ce cadre à impulser et à dessiner des perspectives. L'ensemble des dépenses que sa mise en oeuvre est susceptible de générer n'a pas nécessairement vocation à être mobilisé à 100%.

Dans les faits, on peut raisonnablement penser qu'une très grande partie des dépenses nécessaires d'optimisation des réseaux devrait pouvoir être engagée dans les 20 à 30 prochaines années. S'agissant des dépenses de développement, leur mise en oeuvre effective dépendra beaucoup de la mobilisation de chaque partenaire. C'est, entre autres, cette mobilisation qui déterminera la vitesse de réalisation des projets et dans 20 ou 30 ans le niveau de concrétisation atteint. En se fondant sur les observations passées, on peut estimer que 60% environ des dépenses de développement pourraient avoir été engagés dans les 20 à 30 prochaines années.

ANNEXE 3

ANNEXE : LISTE DES MEMBRES DE LA COMMISSION

- Président :** M. COFFIN (2) (CGT)
- Vice-Président :** M. MARTEL (1) (EDF)
- Rapporteur :** M. SAUMUREAU (3) (Environnement)
- Membres :**
- M. AMPILHAC (1) (UPA)
 - M. ANTONY (3) (URAF)
 - M. BARRAT (2) (CFDT)
 - M. BONHOURE (2) (CGT)
 - M. CAILLARD (3) (La Montagne)
 - M. DESCOURS (1) (CRCI)
 - M. LEGRIX (3) (Habitat)
 - M. LION (1) (SNCF)
 - M. DUPONT (2) (CFE-CGC)
 - M. FAYETTE (3) (Plateforme 21 devpt durable))
 - M. KEGELART (3) (PQ)
 - M. LION (3) (SNCF)
 - M. PICARD (3) (Fédération de chasseurs)
 - M. PONTIER (2) (FO)
 - M. RESCHE (1) (MEDEF))

ANNEXE 4

ANNEXE : AUDITIONS

- ✓ *Monsieur Jean-Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet LGV POCL, le 16 juin 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Pierre PASCALLON, le 2 septembre 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Pierre BERGER, Président de la Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics, le 6 septembre 2011 ,*
- ✓ *Monsieur Michel DUBROMEL, Membre du Conseil d'Administration de la Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement (FRANE), le 4 octobre 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Thomas ALLARY, Directeur du Projet LGV POCL, le 20 octobre 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur Général des Ponts, des Eaux, et des Forêts – Consultant, le 14 novembre 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Michel LEBOEUF, Directeur de la SNCF Voyages, Service DGPP, le 23 novembre 2011 ;*
- ✓ *Monsieur Jean-Yves HEYER, Directeur Général, Invest in Reims, le 7 décembre 2011.*