

cndp

Commission particulière

du débat public
LGV POCL



*Compte-rendu
du débat public
sur le projet de*

**Ligne à Grande Vitesse
PARIS/ORLÉANS/
CLERMONT-FERRAND/LYON**

3 octobre 2011 - 31 janvier 2012

www.debatpublic-lgv-pocl.org

Le compte-rendu du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon a été établi en février 2012 par la Commission particulière du débat public : **Arlette Dubois-Besnard**, **Michel Gaillard** (président), **Olivier Klein**, **Claude Leroi**, **Liliane Pautrot**, **Marie-Françoise Sévrain** et **Bruno de Trémolles**, avec le concours du Secrétariat général de la Commission et de Sedna.

Photos, cartes et schémas : CPDP, Sedna, Tempo Publicité – Création graphique et maquette : Tempo Publicité
Impression : Fusium – Mars 2012.



*Compte-rendu
du débat public
sur le projet de*

**Ligne à Grande Vitesse
PARIS / ORLÉANS /
CLERMONT-FERRAND / LYON**





Avant-propos

Un débat très public

Ouvert le 3 octobre 2011, le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon a pris fin le 31 janvier 2012.

Il n'avait échappé à personne, dès la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) d'organiser ce débat, le 2 mars 2011, que la population et la taille du territoire directement concerné – 5 régions, 16 départements, environ 17 millions d'habitants – confèreraient à ce débat des caractéristiques spécifiques.

La Commission particulière du débat public (CPDP) nommée par la CNDP pour l'animer, prenait en charge un projet aux dimensions inhabituelles, avec comme objectif de mettre en œuvre un dispositif capable, dans le cadre fixé par la loi, d'informer et de donner les moyens de s'exprimer à tous ceux qui le souhaiteraient.

En revanche, ce qui était moins prévisible, c'est l'extraordinaire intérêt qu'a suscité ce débat public, qui a mobilisé plus de 14 000 personnes lors des 27 réunions publiques, probablement le ratio de participation le plus élevé de l'histoire du débat public.

L'état d'esprit, les attentes des habitants et des élus des territoires du "grand Centre" de la France, avaient certainement été sous-estimés. On a pu constater que, pour beaucoup d'habitants et de collectivités territoriales, ce projet apparaît porteur de promesses, voire de réparation d'une "injustice", celle de l'enclavement, allant peut-être au-delà de ce que l'on peut attendre d'une infrastructure ferroviaire et probablement de ce à quoi elle peut contribuer.

Pour nombre d'intervenants du débat, la LGV POCL représente "la" solution capable de redynamiser l'économie des territoires desservis, voire leur démographie, le terme de "chance historique" ayant été répété à l'envi dans presque toutes les réunions publiques.

Si cette mobilisation a été très largement favorisée par l'engagement des élus – probablement supérieur à tout ce que l'on avait connu jusqu'alors dans les débats publics – et la "couverture" du débat par la presse – plus de 1 500 articles et émissions – (les deux d'ailleurs s'alimentant l'un l'autre), elle a révélé aussi une véritable adhésion populaire.

On a ainsi constaté que des métropoles ou des Régions, dont les élus ont porté haut et fort pendant tout le débat leur vision du projet et qui se sont appuyés sur de puissants moyens de communication, n'ont pu mobiliser les populations à un niveau comparable à celui atteint par des collectivités beaucoup plus modestes par la taille.

C'est là probablement un des enseignements du débat public POCL : il a fait la preuve que si les élus, les acteurs économiques, les associations et les relais d'opinion ont désormais bien compris le rôle déterminant du débat public dans la vie d'un projet d'infrastructure, le grand public lui-même peut s'en saisir en participant massivement aux réunions publiques, en posant de multiples questions, en donnant son avis.

Cette large adhésion, cette forte participation du public – qui donne tout son sens à la procédure créée par le législateur en 1995 – est un des motifs de satisfaction à l'issue de ce débat public dont le compte-rendu, dans les pages qui suivent, s'efforce de tirer les principaux enseignements.

Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public

1- La saisine, la décision de la CNDP et la mise en place de la CPDP.....	9
■ 1-1 La saisine de la CNDP par RFF	
■ 1-2 Les spécificités du projet POCL	
■ 1-3 La nomination de la CPDP, sa composition, son installation	
■ 1-4 Le secrétariat général et les moyens mis en œuvre par la CPDP	
■ 1-5 Le budget du débat public	
2- La préparation du débat public.....	14
■ 2-1 La consultation préalable	
■ 2-2 Les réunions d'information organisées par la CPDP	
■ 2-3 La participation de la CPDP à des réunions organisées par des associations	
3- La stratégie d'information et de communication de la CPDP.....	17
■ 3-1 L'information du public : la taille du territoire concerné, un véritable enjeu	
Associer outils classiques, sensibilisation des relais et communication publique ciblée	
La "commission mobile"	
Les réseaux sociaux	
■ 3-2 Le plan de communication	
Avant le débat public (de mai à septembre 2011)	
Pendant le débat public (d'octobre 2011 à janvier 2012)	
Après le débat public (de février à mars 2012)	
■ 3-3 La stratégie presse	
Informar la presse	
Les conférences et réunions de presse	
Les accueils et points presse	
L'apport complémentaire des réseaux sociaux	
La couverture presse en chiffres	
■ 3-4 Le plan médias	
Les annonces des réunions publiques dans la presse	
L'affichage public	
■ 3-5 Le concours des collectivités	
L'analyse des besoins	
Les initiatives prises par les collectivités	
4- Les outils d'information et de communication du débat public.....	25
■ 4-1 Les outils d'information du débat	
Le <i>Dossier du maître d'ouvrage</i>	
La synthèse du dossier du maître d'ouvrage	
Le livret d'information <i>Le débat public, mode d'emploi</i>	
Le dépliant de poche	
Le CD-Rom	
Le <i>Journal du débat public</i>	
La newsletter du débat public	
Le site internet et l'information du public	
La participation en ligne	
La "commission mobile"	
Les panneaux d'exposition	
■ 4-2 Les moyens de participation mis à la disposition du public	
Le mode d'entrée des questions	
A qui s'adressent les questions ?	
Plus de la moitié des questions ont été posées sur le site internet du débat public	
Les thèmes abordés	
Les cahiers d'acteurs	
Les auteurs des cahiers d'acteurs	
Les avis et contributions : chiffres et analyse	

5- Le déroulement du débat et la participation du public 35

■ 5-1 La participation aux réunions publiques

Bilan et analyse de la participation du public
Une large mobilisation, plus forte dans certaines villes moyennes

■ 5-2 L'organisation des réunions publiques

Les choix de la CPDP
Les réunions publiques de proximité
Les réunions thématiques
Les auditions publiques

■ 5-3 Les propositions de RFF pour la concertation d'après débat public, prévue par la loi Comment RFF envisage cette concertation

6- Ce qui a été dit au cours du débat public 44

■ 6-1 Le champ du débat public

Le territoire du projet
Les fonctionnalités de la ligne
La réponse de la CPDP aux demandes d'élargissement du débat

■ 6-2 Les fondements de l'opportunité du projet

La desserte du "grand Centre" et l'aménagement du territoire
Une chance à saisir pour les territoires du "grand Centre"
La préservation de l'environnement et du patrimoine naturel
La crainte des "culs-de-sac"

■ 6-3 Les oppositions au projet

Un train "pour les privilégiés" ; la question du prix du billet
Contre "le culte de la vitesse"
Les risques du projet pour les villes moyennes
Un coût "trop élevé"
Les effets sur l'environnement

■ 6-4 Une polarisation des échanges autour des choix de scénarios de tracé

Un système ferroviaire complexe
Les positions évoluent au cours du débat public
Une quasi unanimité pour le passage par Roanne
En gare centre ou en gare nouvelle
L'option Saint-Etienne approuvée localement

■ 6-5 Appel au consensus et évolution des positions

Un appel au consensus
Vers une "position de sagesse", mais pas d'unanimité

■ 6-6 La modernisation du réseau ferroviaire existant

La rénovation du réseau ferroviaire, une alternative au projet POCL
La rénovation des lignes classiques, une démarche complémentaire au projet POCL
La rénovation du réseau existant est urgente et ne pourra attendre 2025
POCL et les services régionaux à grande vitesse

■ 6-7 L'environnement dans le débat POCL

La réduction des émissions de gaz à effet de serre
Le report modal de l'aérien vers le ferroviaire
La protection des milieux
Protection des sites naturels et choix de scénarios
On demande plus de précisions sur le risque d'impact environnemental
L'agriculture et la question du foncier

■ 6-8 Le financement de la ligne POCL

Une vive appréhension face au coût du projet
La clé de répartition du financement de la LGV
Les Régions et le financement de POCL
Grande vitesse et financement de la LGV

■ 6-9 Une remise en cause des études de RFF et de leur méthodologie

Le gain de voyageurs nouveaux induit par la famille des scénarios Ouest serait minimisé
Le scénario Médian privilégierait la rentabilité financière par rapport à l'aménagement du territoire
La présentation du risque d'impact environnemental pénaliserait les scénarios Ouest

■ 6-10 Le projet POCL et les liaisons est-ouest

Ne pas réaliser le projet de barreau Poitiers-Limoges et inclure ses trafics dans POCL
POCL et la problématique des liaisons ferroviaires est-ouest

■ 6-11 L'arrivée de POCL en Île-de-France et en région lyonnaise

Le projet de LGV POCL et l'amélioration du réseau RER
L'arrivée de la LGV en Île-de-France et l'impact sur l'environnement
Eviter le PNR du Gâtinais français
Les options de passage : Lieusaint, Brétigny, Juvisy
La question d'une gare nouvelle à Orly
La gare d'arrivée à Paris
La prise en compte du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)

■ 6-12 Les gares de POCL

La gare nouvelle : un "lieu d'interconnexion des réseaux"
Une gare nouvelle en Auvergne, une vitrine pour la Région

7- Ce que la CPDP retient du débat public 73

■ 7-1 Le regard de la Commission sur le déroulement du débat public

Des conclusions de RFF parfois critiquées
Le périmètre du débat public

■ 7-2 L'aménagement du territoire, principale justification du projet aux yeux du public

Les préoccupations du public quant à l'impact du projet

■ 7-3 Un projet soumis à de très fortes contraintes

La contrainte environnementale
Les préoccupations des agriculteurs
La contrainte du financement
Des pistes pour améliorer la finançabilité du projet

■ 7-4 Face à ces contraintes, le débat sur le choix d'un scénario

Les différentes familles d'arguments

■ 7-5 L'arrivée en région Rhône-Alpes

Desservir Saint-Etienne à grande vitesse
L'insertion de la LGV POCL dans la métropole lyonnaise

■ 7-6 L'insertion de POCL en Île-de-France

Mutualiser le projet de LGV POCL avec le projet de sextuplement des lignes du RER C
La question des gares

■ 7-7 La LGV POCL et les TER

Concilier desserte régionale et nationale

■ 7-8 La question du fret

En conclusion 90

Annexes 92

La lettre de saisine de RFF

Les décisions de la Commission nationale du débat public

Le calendrier du débat

Les cahiers d'acteurs

La feuille de route de la "commission mobile" (le bus itinérant d'information)

Les retombées dans la presse, après les réunions publiques et les conférences de presse



1- La saisine, la décision de la CNDP et la mise en place de la CPDP

- 1.1 La saisine de la CNDP par RFF
- 1.2 Les spécificités du projet POCL
- 1.3 La nomination de la CPDP, sa composition, son installation
- 1.4 Le secrétariat général et les moyens mis en œuvre par la CPDP
- 1.5 Le budget du débat public

1.1 La saisine de la CNDP par RFF

Le 17 janvier 2011, conformément au Code de l'environnement, RFF, maître d'ouvrage, a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) de son projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon.

Le 2 mars 2011, la Commission nationale du débat public a décidé de soumettre ce projet à un débat public dont elle assurerait l'organisation, et dont elle confierait l'animation à une Commission particulière (*voir les décisions de la CNDP ci-dessous et en annexe*).

“La Commission nationale du débat public a décidé que ce projet doit faire l'objet d'un débat public dont elle confiera l'animation à une Commission particulière. Cette décision est fondée sur les éléments suivants :

- *Le projet, inscrit dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, au titre du programme supplémentaire de lignes nouvelles, présente un caractère d'intérêt national.*
- *Le projet contribue à un aménagement équilibré du territoire.*
- *Les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations du “grand Centre” que pour le renforcement de la compétitivité des métropoles de Paris et Lyon et de l'accessibilité à leurs plates-formes aéroportuaires.*
- *Les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (régions naturelles, zones importantes pour la conservation des oiseaux, espaces naturels sensibles et parcs naturels régionaux) et des nuisances sonores.”*

La décision de la CNDP du 2 mars 2011

1.2 Les spécificités du projet POCL

Le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon s'inscrit dans les régions Île-de-France, Centre, Bourgogne, Auvergne et Rhône-Alpes, soit seize départements et environ 17 millions d'habitants.

Les deux objectifs du projet de RFF sont d'améliorer l'accessibilité des territoires du centre de la France, en leur apportant la grande vitesse ferroviaire, et d'offrir une alternative à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon existante, qui est en voie de saturation.

Ce projet doit aussi permettre une amélioration des relations transversales entre la façade Atlantique et Rhône-Alpes ainsi qu'entre le nord et le sud de l'Europe.



1.3 La nomination de la CPDP, sa composition, son installation



*La Commission particulière
du débat public :
de gauche à droite, Bruno de Trémolles,
Claude Leroi, Liliane Pautrot, Michel
Gaillard, Marie-Françoise Sévrain,
Olivier Klein et Arlette Dubois-Besnard.*

Le 2 mars 2011, la CNDP a nommé **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public (CPDP)** sur le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon.

Ingénieur de formation et ancien cadre dirigeant du groupe EDF, Michel Gaillard a été membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de dénivellement et de couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine, garant de la concertation sur le prolongement du tramway T1, garant de la concertation sur le prolongement de la ligne 14 du métro à Paris, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest, puis garant de la concertation sur le même projet.

Sur proposition de Michel Gaillard, les 2 mars et 6 avril 2011, la CNDP a nommé les autres membres de la Commission :

- **Arlette Dubois-Besnard**, docteur en mathématiques statistiques et titulaire d'une licence en économie, dont les travaux ont notamment porté sur le transport aérien ;
- **Olivier Klein**, chercheur au laboratoire d'économie des transports (LET) et enseignant à l'Université de Lyon, qui a été membre de trois CPDP sur des projets de lignes à grande vitesse (LGV PACA, liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, Interconnexion sud des LGV) ;
- **Claude Leroi**, ancien membre de la CNDP et de deux CPDP, et jusqu'à 2011 président de la Commission Transports du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) d'Île-de-France ;
- **Liliane Pautrot**, ingénieur de formation, actuellement secrétaire générale de la Fédération des Cadres Supérieurs de l'Electricité et du Gaz ;
- **Marie-Françoise Sévrain**, consultante en environnement, de formation biologiste, vice-présidente de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs (CNCE), qui a été membre des CPDP sur la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, la dénivellement et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine et le prolongement du RER E à l'ouest ;
- **Bruno de Trémolles**, ingénieur de formation et ancien cadre dirigeant du groupe Pechiney, président d'une association de sauvegarde du patrimoine, qui a été membre de la CPDP sur le prolongement du RER E à l'ouest.

1.4 Le secrétariat général et les moyens mis en œuvre par la CPDP

Une fois constituée, la CPDP, en coordination avec le maître d'ouvrage – qui au terme de la loi finance l'organisation du débat public – a commencé à mobiliser et mettre en œuvre les moyens nécessaires à la préparation du débat public.

Pour l'assister dans ses missions de préparation, d'organisation et de conduite du débat public, la CPDP s'est dotée d'un secrétariat général. Pour diriger ce service, un secrétaire général, **Frédéric Aucher** – ancien cadre dirigeant de collectivités territoriales, par ailleurs secrétaire général de plusieurs débats publics (ligne à très haute tension Cotentin-Maine, ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne, prolongement du grand canal du Havre et terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer) – a été recruté.

Le secrétariat général était également composé :

- d'une secrétaire générale adjointe, **Emma Bothorel**, précédemment secrétaire générale adjointe du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris ;
- d'une chargée de mission communication, **Jennifer Cibot**, qui avait assuré cette fonction pour les débats publics Fos-Tonkin et Fos Faster ;
- d'une assistante, **Katia Capion**.

Après des appels d'offres, lancés par RFF comme le veut la loi, plusieurs prestataires spécialisés ont été retenus pour assister la CPDP dans la préparation, la communication, l'organisation et le suivi du débat public :

- le cabinet **Sedna** (Paris), pour le conseil et l'assistance à l'organisation du débat public, la communication et les relations presse, avec l'appui de l'agence **Tempo Publicité** (Paris), pour la création graphique et l'achat d'espace ;
- la société **Encore Nous** (Marseille), pour la logistique des réunions publiques ainsi que pour le bus itinérant d'information (la "commission mobile") ;
- la société **Fusium** (Lezoux) pour l'impression de l'ensemble des documents du débat public.

Comme il est d'usage, la CPDP a fait appel aux services de la société **Aléaur** (Paris), pour l'hébergement et la maintenance du site web du débat public, www.debatpublic-lgv-pocl.org, qui a été alimenté au fil de l'eau par le secrétariat général de la CPDP.

1.5 Le budget du débat public

Avant tout début de réflexion sur l'organisation du débat public sur POCL, projet aux dimensions exceptionnelles, RFF, financeur du débat public conformément à la loi, et la CPDP avaient convenu d'une enveloppe maximale que le budget du débat ne devait pas dépasser, à savoir 2,5 M€.



Au final, le budget réalisé s'établit à moins de 2 M€, sensiblement en dessous de cette valeur limite. Dans l'exécution de ce budget, la mise à disposition gratuite de salles de réunion par la plupart des municipalités où avaient lieu des rencontres, aura contribué à contenir le coût de ce débat. Les 27 réunions publiques auront coûté, en moyenne, 18 000 € chacune, exclusivement imputables à la logistique des rencontres, hors dépenses de communication liées à ces événements.

Un poste de dépenses a, par contre, largement dépassé toute prévision initiale, celui des cahiers d'acteurs. Avec 220 cahiers édités, contre 65 initialement prévus, le budget "communication/impression" s'en trouve sensiblement alourdi.

A ces dépenses prises en charge par le maître d'ouvrage, il convient d'ajouter le coût de la CPDP elle-même, indemnités des membres et prise en charge de leurs frais, postes directement financés sur le budget de la CNDP, afin de garantir la totale indépendance de l'activité de la Commission :

- indemnités des membres de la CPDP : 48 590 €
- remboursements des frais des membres de la CPDP : 24 500 €

Budget du débat public sur le projet POCL

(réalisation à fin janvier 2012)

Loyers et équipement des locaux de la CPDP	143 800 €
Masse salariale du secrétariat général, frais de déplacement et divers	413 200 €
Marché prestataire communication	405 000 €
Marché prestataire logistique et organisation	462 000 €
Marché prestataire impression	192 000 €
Achat d'espaces presse et affichage public	187 000 €
Marché prestataire routage	43 000 €
Marché prestataire site Internet	34 000 €
Marché rédaction verbatim et comptes rendus	37 800 €
Location de salles pour réunions publiques	22 200 €
Défraiement d'experts	1 500 €
Divers	13 500 €
TOTAL	1 955 000 €

2- La préparation du débat public

Une des premières préoccupations de la CPDP a été de compléter son information sur les enjeux du projet de RFF et de comprendre quelle en était la perception dans les territoires concernés. En complément de l'étude du dossier et des échanges avec l'équipe du maître d'ouvrage, la CPDP a rencontré, de mars à octobre 2011, les principaux acteurs sur le territoire du projet et a organisé des réunions d'information à l'attention des collectivités, des associations et des acteurs économiques.

- 2.1** La consultation préalable, les réunions d'information
- 2.2** Les réunions d'information organisées par la CPDP
- 2.3** La participation de la CPDP à des réunions organisées par des associations



2.1 La consultation préalable

Près de 70 entretiens ont été organisés avec des relais d'opinion (élus, représentants de l'Etat, acteurs économiques, responsables d'associations, ...) – parfois à la demande des intéressés – avec pour objectif de mieux appréhender le contexte et les enjeux du projet pour le territoire. Ces rencontres ont permis à la CPDP de mieux cerner les attentes ou les interrogations des différents acteurs par rapport au projet, de comprendre leurs positions et de les inviter à participer activement au débat public.

Parmi les thématiques développées lors des entretiens, l'opportunité du projet a très régulièrement été évoquée. Les interrogations les plus fréquentes étaient relatives au financement du projet, aux risques d'impacts environnementaux, à l'insertion du projet en régions parisienne et lyonnaise, aux tracés et dessertes, mais aussi à la nécessité, exprimée par beaucoup d'interlocuteurs, de mobiliser le public pour le débat à venir.

La majorité des acteurs reconnaissent la nécessité de désaturer l'actuelle LGV Paris–Lyon ainsi que d'ouvrir le “grand Centre” à la grande vitesse ferroviaire. Pour une bonne partie des interlocuteurs de la CPDP – notamment ceux originaires des régions Centre, Auvergne et de la Nièvre –, le projet de LGV POCL est perçu comme un levier indispensable aux opérations d'aménagement visant à améliorer l'attractivité des territoires.

Les échanges ont aussi permis de mesurer le souhait des personnes rencontrées de participer activement au débat public. Conscients des enjeux portés par le débat public sur le projet de LGV POCL, la plupart des interlocuteurs de la CPDP ont fait part de leurs intentions de rédiger des cahiers d'acteurs. Plusieurs collectivités ont également proposé de contribuer à l'information du public dans leurs publications et sur leurs sites web ou en mettant à la disposition de la CPDP des salles de réunions publiques.

2.2 Les réunions d'information organisées par la CPDP

Durant cette période d'avant débat, la CPDP a également pris l'initiative d'organiser cinq réunions, en Auvergne, dans le Centre, en Rhône-Alpes et en Île-de-France, avec la participation du maître d'ouvrage RFF, où ont été conviés élus locaux et associations, afin de leur présenter le projet et le débat public (objectifs, modalités et calendrier).

15/06/2011	Réunion d'information à Clermont-Ferrand (35 élus de l'Auvergne)
23/06/2011	Réunion d'information à Orléans (103 élus de la Région Centre et de la Nièvre)
30/06/2011	Réunion d'information à Lyon (14 élus de la Région Rhône-Alpes)
06/07/2011	Réunion d'information à Orly (46 élus franciliens)
08/09/2011	Réunion d'information des associations franciliennes (16) à Mennecy (Essonne)

2.3 La participation de la CPDP à des réunions organisées par des associations

Les membres de la CPDP ont également été invités à des réunions, organisées par des associations, en particulier à l'initiative de l'association TGV Grand Centre Auvergne, où le président et les membres de la CPDP ont pu présenter le débat public, ses modalités et objectifs.



3- La stratégie d'information et de communication de la CPDP



Dix-sept millions d'habitants, cinq régions, seize départements : les chiffres qui caractérisent le territoire directement concerné par le projet de RFF montrent immédiatement quel était l'enjeu pour la CPDP. Quel dispositif pouvait-elle mettre en place pour informer et mobiliser les populations concernées, leur donner les moyens de participer et de donner leur avis au cours du débat public ?

3.1 L'information du public : la taille du territoire concerné, un véritable enjeu

Associer outils classiques, sensibilisation des relais et communication publique ciblée
La "commission mobile"
Les réseaux sociaux

3.2 Le plan de communication

Avant le débat public (de mai à septembre 2011)
Pendant le débat public (d'octobre 2011 à janvier 2012)
Après le débat public (de février à mars 2012)

3.3 La stratégie presse

Informar la presse
Les conférences et réunions de presse
Les accueils et points presse
L'apport complémentaire des réseaux sociaux
La couverture presse en chiffres

3.4 Le plan médias

Les annonces des réunions publiques dans la presse
L'affichage public

3.5 Le concours des collectivités

L'analyse des besoins
Les initiatives prises par les collectivités

3.1 L'information du public : la taille du territoire concerné, un véritable enjeu

Associer outils classiques, sensibilisation des relais et communication publique ciblée

La CPDP a choisi de combiner :

- des outils classiques de communication utilisés dans le débat public : brochure mode d'emploi du débat, journal d'information, newsletters, panneaux d'exposition itinérante, dépliants, affichettes chez les commerçants, etc.
- avec des outils complémentaires :
 - une campagne d'information des collectivités territoriales,
 - des relations presse en amont et pendant le débat public,
 - des achats d'espaces ciblés : annonces des réunions publiques dans la presse régionale et affichage public dans des lieux de grand passage.

La "commission mobile"

La CPDP a également expérimenté un moyen nouveau pour aller à la rencontre du public : la "commission mobile". Ce bus itinérant a permis d'annoncer les réunions, de diffuser les documents du débat public et d'informer les habitants des territoires concernés. Généralement, son passage précédait d'une semaine les réunions publiques.

Les réseaux sociaux

La CPDP a aussi tenté de sensibiliser le jeune public (15-25 ans), en diffusant l'information sur les médias qu'ils fréquentent de manière quasi exclusive, les réseaux sociaux et le web.

Au fil de l'eau, un compte Twitter, une page Facebook et le blog du groupe *Le Monde, Le Post*, ont été alimentés avec les dates des réunions publiques, leurs comptes rendus, des photos et des articles de presse.

Cette batterie de moyens a, sans nul doute, contribué aux résultats très satisfaisants qui ont été constatés en termes de retombées presse et de mobilisation du public.



3.2 Le plan de communication

Avant le débat public (de mai à septembre 2011)

Outre ses rencontres préalables avec un grand nombre d'acteurs impliqués dans le projet et le débat, la CPDP a très largement informé le public de l'ouverture du débat et de ses modalités.



Pour ce faire, elle a mis en œuvre les actions suivantes :

- **presse** : stratégie et plan presse ; dossier et communiqués de presse ; interviews de la CPDP ; conférences de presse d'ouverture du débat public à Clermont-Ferrand et Orléans et rencontre avec la presse à Lyon, etc.
- **collectivités** : partenariat avec des relais pour démultiplier l'information (collectivités, acteurs économiques, associations, universités) ;
- **grand public** : newsletter n°1 pour annoncer l'ouverture du débat public.

Dans le même temps, l'annonce du débat public et des réunions du débat a été complétée par des achats d'espaces dans la presse régionale et par un affichage ciblé dans les centres commerciaux. L'itinéraire de la "commission mobile" (bus d'information itinérant) a été organisé en fonction du calendrier des réunions publiques.

Enfin, les outils classiques d'information d'une CPDP et de recueil des avis du public ont été réalisés, et en particulier :

- mode d'emploi du débat (avec carte T),
- dépliant 4 volets, avec carte T,
- panneaux d'exposition (3) de la CPDP,
- journal du débat public n°1,
- affiches d'annonce du débat public et des réunions publiques,
- maquette type des cahiers d'acteurs,
- site internet de la CPDP.

■ Pendant le débat public (d'octobre 2011 à janvier 2012)

La CPDP a tenu régulièrement informé les publics concernés pendant toute la durée du débat :

- **presse** : accueil presse avant chaque réunion publique, deux conférences de presse à mi-parcours du débat public à Clermont-Ferrand et Orléans, suivi permanent,
- **relais (collectivités)** : affiches, panneaux d'information, insertions dans la presse des relais,
- **grand public** : site web, newsletters d'actualité, documents du débat à l'entrée des réunions publiques, passages de la "commission mobile" dans les villes des réunions publiques, journal du débat n°2, synthèses, comptes rendus et verbatim des réunions publiques...

■ Après le débat public (de février à mars 2012)

Deux conférences de presse, en mars 2012, le même jour à Clermont-Ferrand et Orléans, sont consacrées à la présentation du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP.

3.3 La stratégie presse

Informers la presse



Durant les six mois de préparation et durant les quatre mois du débat public, un flot régulier d'informations a été diffusé, chaque semaine, à une liste d'environ 1 200 journalistes.

Cinq communiqués de presse ont été diffusés : mai 2011 (ouverture du débat), juillet 2011 (dates et lieux des réunions publiques), août 2011 (invitation aux conférences de presse de lancement du débat public), septembre 2011 (annonce des deux réunions d'ouverture du débat), décembre 2011 (invitation aux conférences de presse de mi-débat).

Des newsletters ont été, en parallèle, diffusées régulièrement aux journalistes ainsi qu'à tous ceux qui s'y sont abonnés, sur le site du débat public et par carte "T", pour apporter des informations complémentaires (changements de salle, rappel du calendrier ou annonce des réunions à venir...).

Une veille presse et web a permis de suivre les retombées presse et d'identifier (puis de relancer) les supports et journalistes qui, à un moment ou à un autre, ont relayé l'information concernant le débat sur la LGV POCL.

Les conférences et réunions de presse

Deux conférences de presse ont été organisées pour le lancement du débat, au mois de septembre, sous la présidence du président de la Commission nationale du débat public (CNDP), Philippe Deslandes : le 13 septembre à Clermont-Ferrand et à Orléans. Elles ont été complétées par une rencontre presse à Lyon, le 28 septembre.

A mi-parcours du débat public, deux conférences de presse ont été organisées à Clermont-Ferrand et Orléans les 6 et 7 décembre 2011.

A l'issue de chacune de ces réunions, un dossier de presse a été remis aux journalistes. Des interviews ainsi que des invitations au journal de la mi-journée de *France 3 Auvergne* et *Centre* ont suivi les conférences de presse. L'ensemble des médias (télévision, radio, presse écrite, publication des collectivités et web) était régulièrement présent dans toutes ces réunions de presse.

A chacune de ces rencontres, le maître d'ouvrage, représenté par le directeur du projet POCL, Thomas Allary, était présent dans la salle et a pu répondre aux questions concernant plus spécifiquement le projet.

Les accueils et points presse

Des invitations électroniques et relances téléphoniques, avant chaque réunion publique, ont permis de convier les journalistes à un accueil presse avant l'ouverture de la réunion. Ces accueils presse ont été l'occasion pour Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, de répondre aux questions des journalistes et de leur expliquer les objectifs et modalités du débat public, ainsi que les spécificités de chacune des réunions.



On peut noter que les principaux organes de la presse régionale et locale ont très régulièrement suivi le débat public : *France 3, France Bleu, La Montagne, Le Progrès*, mais aussi des titres plus locaux, comme *Le Petit Solognot* ou *Le Pays Roannais*. Régulièrement, les grands quotidiens nationaux (*Le Monde, Le Figaro, Les Echos...*) ont délégué leurs correspondants en région. La presse (magazines et web) des collectivités, et en particulier celle des principales villes du projet (Clermont-Ferrand, Orléans, Nevers...) a aussi suivi très fidèlement le débat.

Enfin, le groupe Centre France (*La Montagne, Le Berry Républicain, La République du Centre, Clermont Première...*), très présent sur le territoire du projet a fait du dossier POCL et du débat public une priorité éditoriale. Outre un supplément dédié au débat et diffusé à son ouverture dans tous les titres du groupe, la presse du groupe a rendu compte régulièrement des réunions publiques.

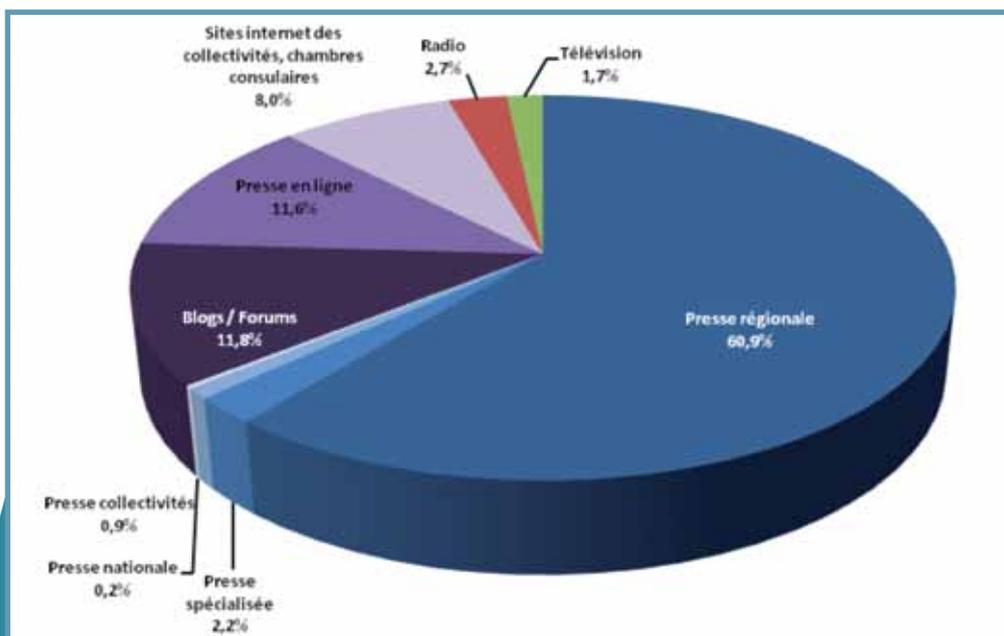
■ L'apport complémentaire des réseaux sociaux

L'action presse traditionnelle a été accompagnée de l'utilisation des réseaux sociaux pour relayer l'information sur les événements du débat mais aussi en répercuter les résultats : un compte Twitter, un compte Facebook et une page sur *Le Post* ont été ouverts à cet effet.

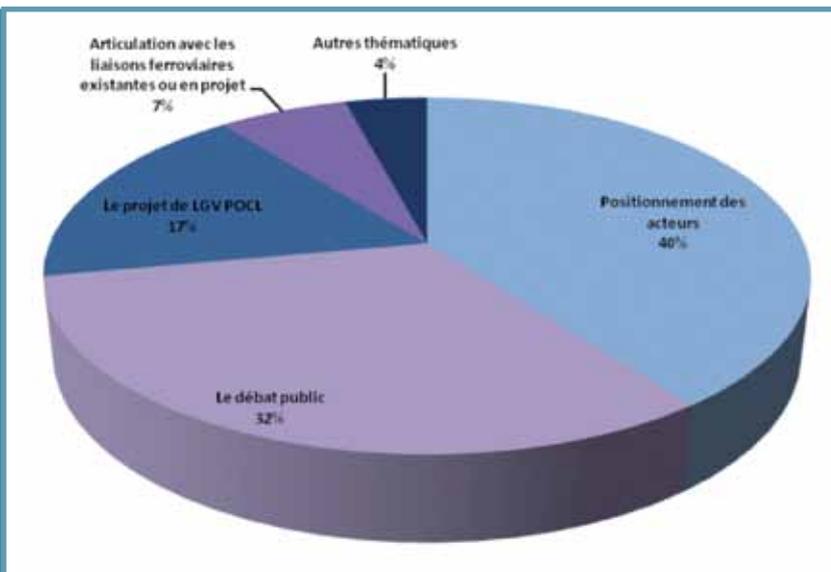
- **Twitter** : au début de chaque semaine, une information brève était publiée sur les réunions publiques à venir afin de permettre aux internautes de suivre le débat.
- **Facebook** : des informations ont été "postées" régulièrement (newsletters, communiqués de presse, photos des réunions publiques, synthèses...).
- **Le Post** : à destination d'un public plus orienté vers l'information traditionnelle, une page a été créée sur *Le Post*, afin, notamment, d'y diffuser les newsletters.

■ La couverture presse en chiffres

Le dispositif mis en place par la CPDP a contribué à une couverture presse exceptionnelle pour un débat public : plus de 1 500 articles et émissions – tous supports confondus – entre avril 2011 et fin janvier 2012, ont été diffusés sur le projet et le débat public POCL, dont près de 1 200 d'octobre 2011 à janvier 2012, dans la période où se déroulaient les réunions publiques.



La presse régionale (près de 61 % des articles) représente de loin le principal support médiatique d'information du projet, suivie des réseaux sociaux (12 %), de la presse en ligne (12 %) et des sites institutionnels, principalement ceux des collectivités territoriales (8 %).



Les principales thématiques abordées dans les médias.

Le positionnement des acteurs (élus locaux et nationaux, chambres consulaires, entreprises et associations) vis-à-vis des scénarios soumis au débat, représente environ 40 % des thèmes traités.

L'annonce et les comptes rendus des réunions publiques représentent près d'un tiers des thèmes traités : articles, brèves et dossiers spéciaux dans la presse écrite régionale ainsi que dans les publications des collectivités, reprise des communiqués de presse sur les webzines, sites des collectivités locales et blogs d'élus, brèves sur les stations de radios locales du territoire du débat,

annonce des réunions publiques et présentation du projet sur les chaînes locales de télévision ainsi que sur les web TV.

Les annonces ou retours sur les réunions publiques ont souvent été accompagnées d'interviews du président de la CPDP et d'autres membres de la Commission particulière.

3.4 Le plan médias

Le plan médias a été basé, pour l'essentiel, sur les annonces dans la presse et un affichage public dans les centres commerciaux (voir au chapitre 4).

Les journaux où ont été faites les annonces des réunions publiques

Groupe Centre France : *La Montagne* (Clermont-Ferrand, Vichy, Moulins, Montluçon), *Le Pays Roannais* (Roanne), *Le Berry Républicain* (Bourges, Vierzon), *La Gazette de Thiers* (Clermont-Ferrand), *La République du Centre* (Orléans), *Le Journal du Centre* (Nevers).

Une page présentant le calendrier du débat a été publiée en dernière de couverture du supplément que le groupe Centre France a consacré au débat public POCL.

Groupe Le Progrès : *La Tribune*, *Le Progrès* (Roanne, Saint-Etienne), *Le Journal de Saône et Loire* (Mâcon), *Le Progrès* (Villefranche, Lyon), *Lyon Plus* (Lyon).

Groupe Le Parisien : *Le Parisien Essonne* (Mennecy), *Le Parisien Val de Marne* (Orly), *Le Parisien* (Paris).

La Nouvelle République du Centre (Châteauroux, Blois).

Les annonces des réunions publiques dans la presse

Un impératif avait été fixé : l'annonce des réunions publiques dans la presse quotidienne de grande diffusion des villes où auraient lieu les réunions publiques.

Des annonces (en général un quart de page, à trois reprises) ont été publiées dans la presse régionale et locale, dans la semaine précédant la réunion, pour informer le public de la tenue d'une réunion dans l'aire de diffusion du journal régional. Elles ont été souvent doublées (pendant une semaine à quinze jours) de "bannières" sur les sites web des mêmes publications portant la date et le lieu de la réunion publique.

Des insertions, à titre gracieux et à la demande des intéressés, ont également été réalisées dans la presse des collectivités.



■ L'affichage public

Une campagne de communication a été conduite sur le territoire du projet afin de diffuser l'information concernant le débat public. Cette démarche, qui complétait et renforçait les outils traditionnels du débat, reposait sur un affichage public dans des lieux de grand passage.

Afin d'informer de la date, du lieu et du thème des réunions publiques, des affiches (8 m² et 2 m²), déclinées selon la charte graphique du débat public, ont été mises en place dans les centres commerciaux, hypermarchés et leurs environs immédiats. Cet affichage a duré une semaine avant les réunions publiques, dans neuf villes du territoire du projet : Clermont-Ferrand, Orléans, Roanne, Moulins, Bourges, Nevers, Châteauroux, Montluçon et Vierzon.

Plusieurs villes ont demandé à pouvoir utiliser les affiches d'annonce des réunions publiques réalisées par la CPDP, pour les placer sur leurs panneaux municipaux ou sur des réseaux d'affichage public, à leurs frais.

Des affiches de petit format (A3) conçues par la CPDP ont également été placées sur les vitrines des commerces de toutes les villes concernées par la tenue d'une réunion publique, pour annoncer la date et le lieu de la réunion.



■ 3.5 Le concours des collectivités

Pour informer les 17 millions de personnes concernées par le débat public, la CPDP s'est aussi appuyée sur le relais des collectivités, en particulier dans les villes directement concernées par le projet. En amont du débat, les déclarations des élus avaient montré l'intérêt manifesté par ces derniers pour le projet POCL et pour le débat public. L'objectif était donc de leur donner des moyens d'informer leurs administrés pour les inciter à participer activement aux réunions publiques.

Par souci d'équité et pour mieux couvrir le territoire du débat, la Commission a souhaité élargir cette démarche aux principales associations du territoire concerné et aux chambres consulaires.

/// L'analyse des besoins

En juin-juillet 2011, la CPDP a recensé les services communication, les directeurs de cabinet des principales collectivités, les bureaux des associations de défense de l'environnement, du patrimoine et des usagers des transports. Un courrier annonçant les dates d'ouverture du débat public leur a été adressé par voie électronique, accompagné d'un questionnaire pour leur proposer de mettre à leur disposition les outils de communication réalisés et diffusés par la CPDP. Après cet envoi, chaque destinataire a été relancé pour s'assurer de la bonne réception des questionnaires et apporter les précisions nécessaires.

Sur les 69 questionnaires envoyés, 41 ont reçu une réponse positive. Les demandes des collectivités, associations ou chambres consulaires ont concerné principalement la synthèse du dossier du maître d'ouvrage (2 000 exemplaires au total), le journal du débat public n°1 (6 000 exemplaires), les panneaux d'exposition (39 jeux) et les affiches (3 000 exemplaires). Plusieurs collectivités ont également demandé l'annonce presse de la réunion publique les concernant le plus directement pour la publier dans leur magazine ou sur leur site web.

Au-delà de la diffusion des outils de communication de la CPDP et de l'effet d'entraînement qu'elle a pu susciter auprès des collectivités elles-mêmes, cette campagne a permis d'établir des relations utiles avec les services de communication, notamment municipaux, qui ont facilité l'échange d'informations tout au long du débat public.

/// Les initiatives prises par les collectivités

Au-delà des moyens proposés par la CPDP pour communiquer sur le débat public, les villes, communautés de communes et d'agglomération ont souvent pris des initiatives pour annoncer, avec leurs propres moyens, les réunions publiques.

Par exemple, certaines villes ont annoncé les dates des réunions publiques dans les abribus. D'autres ont créé leurs propres affiches pour annoncer les réunions ou l'ont fait sur des panneaux lumineux.



4- Les outils d'information et de communication du débat public

4.1 Les outils d'information du débat

- Le *Dossier du maître d'ouvrage*
- La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- Le livret d'information *Le débat public, mode d'emploi*
- Le dépliant de poche
- Le CD-Rom
- Le *Journal du débat public*
- La newsletter du débat public
- Le site internet et l'information du public
- La participation en ligne
- La "commission mobile"
- Les panneaux d'exposition

4.2 Les moyens de participation mis à la disposition du public

- Le mode d'entrée des questions
- A qui s'adressent les questions ?
- Plus de la moitié des questions ont été posées sur le site internet du débat public
- Les thèmes abordés
- Les cahiers d'acteurs
- Les auteurs des cahiers d'acteurs
- Les avis et contributions : chiffres et analyse

4.1 Les outils d'information du débat

Pour servir de support au débat public, Réseau Ferré de France, comme le prévoit la loi, a réalisé un *Dossier du maître d'ouvrage*, présentant les différents aspects (techniques, socio-économiques et environnementaux) de son projet, qu'il a accompagné d'une synthèse de ce dossier.

Le Dossier du maître d'ouvrage

Ce dossier de 160 pages a été rédigé et édité par RFF. Sa relecture a été assurée par la CPDP. Il a été validé par la CNDP le 6 juillet 2011, qui l'a estimé "suffisamment complet" pour permettre l'ouverture du débat public.

Il a ensuite été diffusé sur le site du débat public, www.debatpublic-lgv-pocl.org, lors des réunions publiques, à l'occasion des déplacements de la "commission mobile" (le bus itinérant d'information de la CPDP), ainsi qu'à tous les abonnés aux documents du débat et à tous ceux qui en faisaient la demande.

Il a également été adressé par la CPDP aux principaux relais d'opinion du territoire directement concerné par le projet (élus, associations, chambres consulaires ...).

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Ce document de huit pages présentait, de manière très résumée et illustrée de schémas, les principaux éléments du dossier du maître d'ouvrage. Il a été diffusé, aux relais d'information, par le bus itinérant, dans les réunions publiques du débat, à tous les abonnés aux documents du débat et à tous ceux qui en faisaient la demande.

Le livret d'information *Le débat public, mode d'emploi*

Une brochure au format 15 x 21 cm, intitulée *Le débat public, mode d'emploi*, a été conçue et éditée avant l'ouverture du débat public pour présenter la procédure et ses objectifs. Préfacée par le président de la CPDP, elle expliquait, de manière synthétique, le débat public, la CNDP et ses missions, la CPDP, ses missions et sa composition, les moyens de participation du public mis à sa disposition par la Commission particulière. Elle a notamment été utilisée dans la phase d'avant-débat, pour sensibiliser à la procédure les acteurs rencontrés par la CPDP.



Le dépliant de poche

Publié dès l'ouverture du débat public, le dépliant (trois volets et une carte T détachable) en présentait les objectifs, un calendrier des réunions publiques, les principales caractéristiques du projet (exposées de manière très synthétique par RFF), et les coordonnées de la CPDP.



La carte T jointe au dépliant permettait au public de poser des questions à la CPDP et de recevoir les documents du débat public.

Au 31 janvier 2012, 485 cartes T avaient été retournées à la CPDP.

Le CD-Rom



Un CD-Rom a été édité, qui contenait, outre le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, l'ensemble des études réalisées par le maître d'ouvrage pour le débat public :

- études d'aménagement et de développement des territoires,
- études de fonctionnalités,
- études de trafic,
- études socio-économiques,
- études environnementales,
- études d'infrastructures.

Le CD-Rom contient également le premier numéro du *Journal du débat public* ainsi que le *Mode d'emploi du débat public*. Il a été diffusé, en particulier, lors des réunions publiques et des rencontres avec la presse.

Le Journal du débat public

Deux numéros du Journal du débat public (format 21 x 29,7 cm) ont été publiés: le premier (huit pages) lors du lancement du débat, en octobre 2011, le second (quatre pages) à mi-parcours, début décembre 2011.

Le premier numéro exposait l'objet du débat, ses règles, les moyens mis à la disposition du public pour s'informer et participer. Il comportait des interventions des membres de la CPDP, les attentes vis-à-vis du débat de quatre "acteurs" (associations, CCI, élus), la présentation du projet par le maître d'ouvrage. Ce journal contenait aussi le calendrier des réunions publiques, les coordonnées de la CPDP, une carte T pour recevoir les documents du débat et poser une question ou donner son avis.

Edité au milieu du débat public, le second numéro du *Journal du débat public* proposait un état de lieux du débat, à mi-parcours, établi successivement par la CPDP, le directeur du projet POCL mais aussi six acteurs (élus, participants aux réunions, associations...) du débat.

Des données chiffrées au 1^{er} décembre 2011 (participation aux réunions publiques, articles de presse, cahiers d'acteurs, fréquentation du site web, questions et avis déposés...) complétaient ce numéro.



■ La newsletter du débat public

Pendant le débat, six newsletters ont été diffusées à la fois sur le site internet de la Commission particulière et par courriel à une liste de près de 2 500 personnes : journalistes, presse institutionnelle et des collectivités, élus, associations, acteurs économiques et habitants des territoires concernés par le projet... et aux 1 326 personnes qui s'étaient inscrites (sur le site web, par carte T et par courriel...) pour recevoir cette newsletter.

L'objectif principal des newsletters diffusées durant le débat public était, tout en donnant des informations pratiques (adresses, dates, liens internet), d'alerter le public mais aussi les relais d'opinion et notamment la presse, des temps forts du débat, pour contribuer à la mobilisation.

Chaque newsletter rappelait aussi les coordonnées de la CPDP, l'adresse du site web, comment recevoir des informations et poser des questions (à partir de l'ouverture du débat public, le 3 octobre 2011).

■ Le site internet et l'information du public



Le site web du débat, www.debatpublic-lgv-pocl.org, interactif pendant la durée du débat, a joué un rôle essentiel et central d'information du public : il a reçu plus de 82 000 visites, soit près de 450 visites par jour. 477 930 pages ont été vues depuis son ouverture, le 6 septembre 2011, jusqu'au 31 janvier 2012.

Le site internet de la CPDP a ainsi été le principal vecteur d'information du débat public.

Tous les documents et études élaborés par le maître d'ouvrage y ont été mis en ligne :

■ Le Dossier du maître d'ouvrage (169 pages) ;

- la synthèse du dossier du maître d'ouvrage ;
- la présentation des différents scénarios présentés au débat public par RFF ;
- les panneaux d'exposition de RFF ;
- les études réalisées par RFF ;
- ainsi que treize études complémentaires de RFF, dont certaines réalisées pendant le débat, pour répondre à des demandes du public : “Capacité contributive et perspectives de financement” - Setec international, novembre 2001 ; “Complément d'analyse sur les trafics liés à La Souterraine dans la Creuse” - RFF, décembre 2011 ; “Complément d'étude sur les variantes en Essonne, Île-de-France” - RFF, janvier 2012 ; “Complément d'étude Option Moulins-Lyon” - RFF, janvier 2012 ; “Complément d'étude Scénarios Ouest, Médian et Est, variante Roanne, option barreau Clermont-Ferrand-Lyon” - RFF, janvier 2012 ; “Complément d'étude Scénario Ouest-Sud, variantes évitant la forêt de Tronçais” - RFF, janvier 2012 ; “Complément d'étude Scénario Médian, option raccordement au nord de Gien” - RFF, janvier 2012).



Le site web mettait simultanément à la disposition du public, les documents d'information de la CPDP :

- la présentation du débat public et de ses objectifs, de la CNDP et de la CPDP ;
- les six newsletters publiées pendant le débat public ;
- les rendez-vous donnés au public par la “commission mobile” (le bus d'information itinérant) ;
- les synthèses (une page), les comptes rendus (environ douze pages) et les verbatim (40 à 50 pages) des réunions publiques ;
- tous les documents réalisés par la CPDP : *Le débat public, mode d'emploi*, le dépliant trois volets, les deux numéros du *Journal du débat public*, les trois panneaux d'exposition présentant le débat public et la CPDP,
- les cahiers d'acteurs, les contributions et avis du public,
- les questions posées par le public et les réponses qui y ont été apportées,
- les actualités du débat (annonce des réunions publiques, études complémentaires réalisées par le maître d'ouvrage, informations pratiques sur les réunions publiques...).

■ La participation en ligne

Le site a aussi permis aux internautes de poser des questions sur le débat public et le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon, de déposer leurs avis ou de proposer des contributions au débat, dès l'ouverture du débat public.

Toutes ces questions ont reçu une réponse, préalablement validée par les membres de la CPDP.

■ La commission mobile

Le bus itinérant d'information de la CPDP (“commission mobile”) est une initiative originale de la CPDP POCL, qui, compte tenu de l'étendue du territoire concerné par le projet, a fait l'expérience d'un nouveau mode d'information pour aller à la rencontre du public.

Le bus, avec un chauffeur et une personne chargée de l'accueil du public et de la diffusion de documents, a fait escale, généralement une semaine à l'avance, dans presque toutes les villes où étaient organisées les réunions publiques. A chaque fois, les arrêts étaient prévus dans des lieux réputés de grand passage : parvis de gares, centres commerciaux, marchés ou places de mairies...

Les dépliants et autres documents d'information de la CPDP ont été distribués aux personnes rencontrées.

Les contacts avec le public ont été opérés en allant au-devant des personnes à proximité de la camionnette, autour de laquelle des présentoirs portant les documents d'information étaient disposés.



Le premier document diffusé au public était un tract au format A5 annonçant la réunion locale. Une fois le contact établi, les autres documents étaient proposés (dossier du maître d'ouvrage, synthèse, cahiers d'acteurs, journaux du débat, CD-Rom...).

Ce dispositif nouveau a été imaginé afin de pallier l'absence de boîtage massif de documents d'information sur le débat public dans les agglomérations concernées directement par le débat public, qui avait été jugé trop coûteux compte tenu de la dimension des territoires concernés, et dont l'efficacité s'était révélée très variable dans le passé.

■ Les panneaux d'exposition

La CPDP a réalisé trois panneaux d'exposition mobile (de type kakemono). Disposés à l'entrée de chaque salle de réunion publique, ils étaient accompagnés des panneaux réalisés par le maître d'ouvrage, qui, eux, présentaient le projet POCL. Ces panneaux ont été également mis à la disposition des collectivités qui en avaient fait la demande.

Sur ces trois panneaux étaient présentés, de manière très synthétique, le débat public et ses modalités : bases législatives, principe et objectifs, missions de la CNDP et de la CPDP, place du débat public dans le calendrier du projet de LGV POCL, moyens d'information et de participation du public, calendrier des réunions publiques.

Comme il est d'usage, cette exposition provisoire était complétée par les panneaux du maître d'ouvrage, qui présentaient le projet.

Cinq d'entre eux étaient consacrés à ses caractéristiques générales :

- objectifs ;
- scénarios de tracés (deux panneaux) ;
- variantes et options présentées au débat public ;
- bénéfices attendus du projet.

Six autres panneaux présentaient les caractéristiques du projet à une échelle géographique plus fine. A chaque fois, en fonction du lieu des réunions publiques, le panneau présentant les caractéristiques locales du projet était inclus dans l'exposition.

Ces panneaux locaux portaient sur les thèmes suivants :

- Le projet POCL en région Île-de-France ;
- Quels bénéfices pour Roanne et Mâcon ?
- Quels bénéfices pour Lyon ?
- Quels bénéfices pour Bourges, Montluçon et Nevers ?
- Quels bénéfices pour Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand ?
- Quels bénéfices pour Orléans, Vierzon, Châteauroux et Blois ?



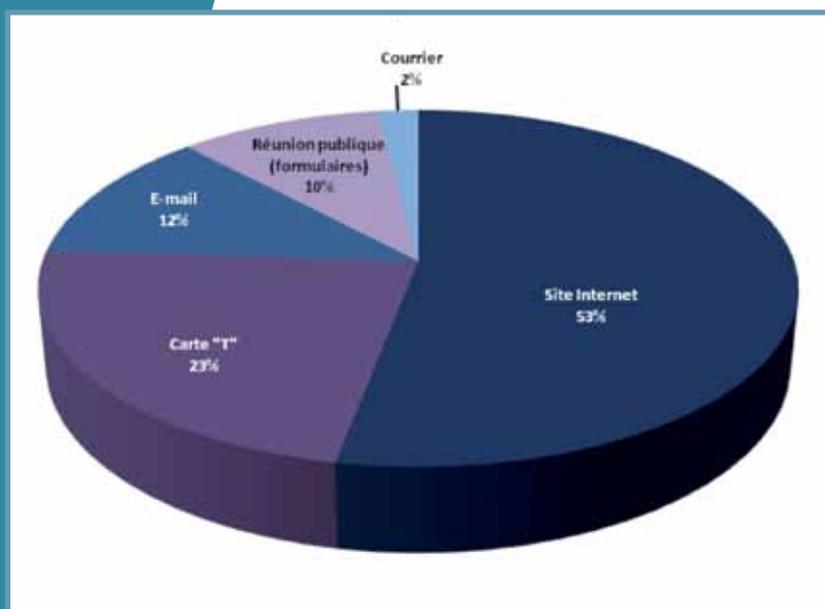


4.2 Les moyens de participation mis à la disposition du public

Au cours des réunions publiques mais aussi par carte T, par courrier ou sur le site web, tous ceux qui le souhaitent ont pu poser des questions par écrit et recevoir des réponses de la CPDP ou du maître d'ouvrage en fonction du sujet abordé.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont, toutes, fait l'objet d'une validation de la CPDP.

Les questions posées par le public : mode d'entrée des questions



Le mode d'entrée des questions

Sur les 564 questions posées durant le débat, 298 l'ont été sur le site, 130 par carte T, 68 par e-mail, 57 en utilisant les formulaires remis lors des réunions publiques et onze par courrier.

A qui s'adressent les questions ?

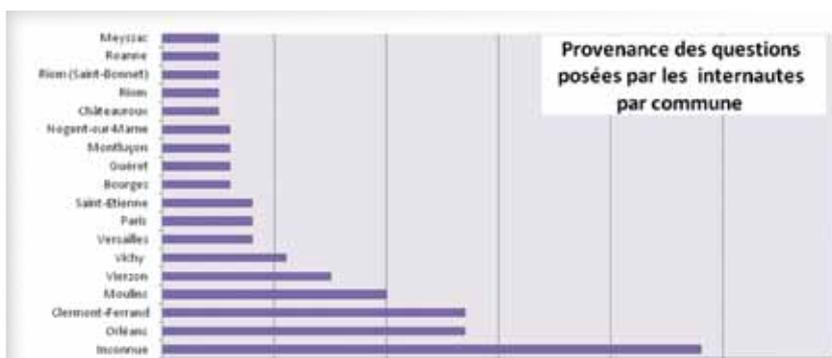
La majorité des questions (86 %) concerne le projet et donc le maître d'ouvrage RFF. Seulement 4 % d'entre elles portent sur les modalités du débat et attendent donc une réponse de la CPDP.

Plus de la moitié des questions ont été posées sur le site internet du débat public

Utilisé dans 53 % des cas, le site web est le mode privilégié d'entrée des questions.

Même si un groupe important d'internautes (21 %) n'a pas indiqué son département de résidence, on constate que l'Allier, le Puy-de-Dôme, le Loiret et le Cher représentent respectivement 15 %, 12 %, 9 % et 9 % des questions posées sur le site internet.

L'examen de la provenance géographique par commune (voir graphique ci-dessous), montre que les internautes d'Orléans et Clermont-Ferrand sont les premiers émetteurs de questions.



Les thèmes abordés

Sur 564 questions, quatre thèmes émergent :

■ 23 % des questions portent sur les trafics, la desserte et l'aménagement du territoire.

Ainsi, Joëlle Dichamp demande le 3 octobre 2011, si la LGV POCL apportera des "projets d'électrification de lignes classiques au sud de la ville de Clermont-Ferrand, notamment la ligne Clermont-Aurillac" ; Jean-François Fontenelle, de Melay, le 16 octobre : "Un de vos scénarios prévoit un passage de la LGV par le sud de la Saône-et-Loire, voire l'implantation d'une gare à Melay. Est-ce vrai ?" ; Georges Mouchtouris, de Garigny, le 23 janvier 2012 : "Pourquoi ne pas utiliser la gare de Nevers plutôt que d'en créer une décentralisée et éloignée du pôle principal desservi ?".

■ 15 % portent sur les scénarios présentés au débat.

Hugues Pavard, de Neuvy-en-Beauce, explique le 10 octobre 2011 que "la carte des éventuels tracés n'est pas très claire", il demande donc à être informé afin d'en "avoir une meilleure lecture" et de savoir "par qui ces éventuels tracés ont été imaginés". Philippe de Chaisemartin, de Meillers, demande le 20 octobre : "Pourquoi le tracé Ouest-Sud a-t-il été envisagé alors qu'il est le plus cher, le plus long et le plus destructeur de milieux naturels ?". Alexandre Bessard, de Theneuille, demande le 26 novembre : "Quelle est l'explication de l'allongement du temps de desserte de Montluçon entre les variantes Ouest-Sud : 1h25 et Ouest : 2h05 ou 2h10 ?".

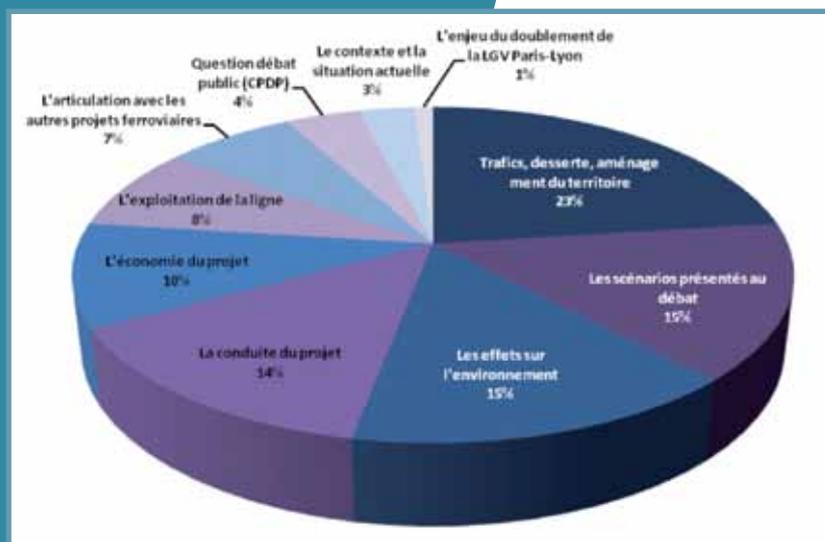
■ 15 % des questions sont consacrés aux effets éventuels du projet sur l'environnement.

Monique Bajaud, de Roanne, demande le 17 octobre 2011 : "Lorsque la LGV longe un fleuve, quelle est la distance à respecter entre le fleuve et la ligne, lorsque le fleuve connaît des périodes de crue ?". Cécile Morand, de Montluçon, demande le 30 novembre : "Est-il envisageable de modifier le tracé de la ligne Ouest-Sud pour éviter les différents sites naturels comme la forêt de Tronçais ?". Emmanuel Loutsch, de Chessy les Mines, demande le 12 janvier 2012 : "Nous n'avons aucune indication dans le dossier sur le tracé de la LGV dans la vallée d'Azergues, or d'après certains tracés, la vallée serait largement traversée. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?".

■ 14 % des questions portent sur le projet, et en particulier ses objectifs.

Claude Roch, de Lardy, demande le 20 octobre 2011 s'il n'existe pas "d'autres solutions pour développer le Centre France qu'une ligne grande vitesse". Alain Pollard, d'Oradour, demande le 16 novembre : "Dans quelle mesure les bénéfices liés à l'aménagement du territoire seront-ils pris en compte ? Comment et qui pourra les chiffrer ? Qui pourrait contraindre RFF à les intégrer dans le calcul de rentabilité globale ?".

D'autres questions portent encore sur l'économie du projet, l'exploitation de la ligne, l'articulation avec les autres projets ferroviaires, le débat public, l'enjeu du doublement de la LGV Paris-Lyon, etc.



Les questions posées par le public : principaux thèmes



Les cahiers d'acteurs

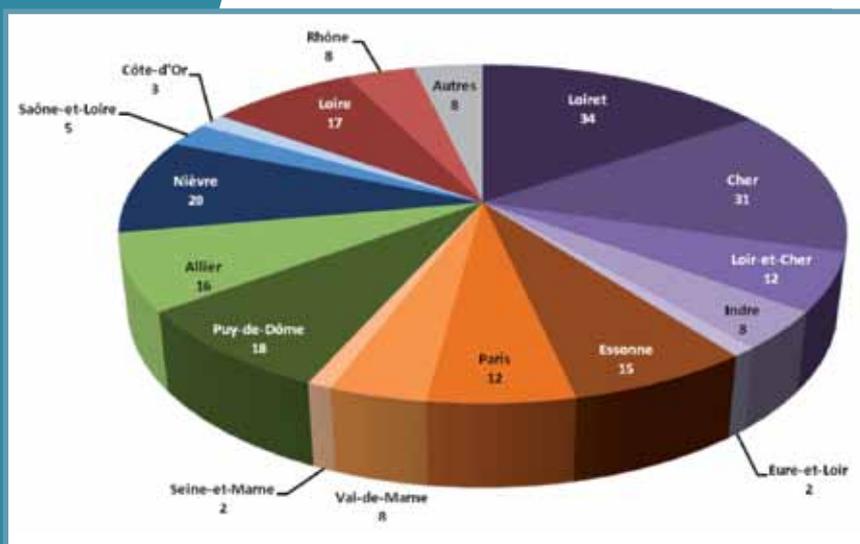
La possibilité, offerte aux personnes morales, de rédiger et de faire publier par la CPDP un cahier d'acteur a rencontré un grand succès, puisque 220 cahiers ont été édités au cours du débat (*la liste de ces cahiers d'acteurs peut être consultée en annexe de ce compte-rendu*).

La CPDP a élaboré une maquette graphique commune à tous les cahiers d'acteurs ; le nom et le logo de l'auteur ont été placés en première page, afin d'indiquer clairement l'origine du document.

Les cahiers d'acteurs ont été mis à disposition du public lors des réunions publiques ainsi qu'à l'occasion des passages de la "commission mobile" dans les villes accueillant des réunions ; simultanément ils ont été mis en ligne sur le site web du débat où ils étaient téléchargeables.



Origine géographique des cahiers d'acteurs

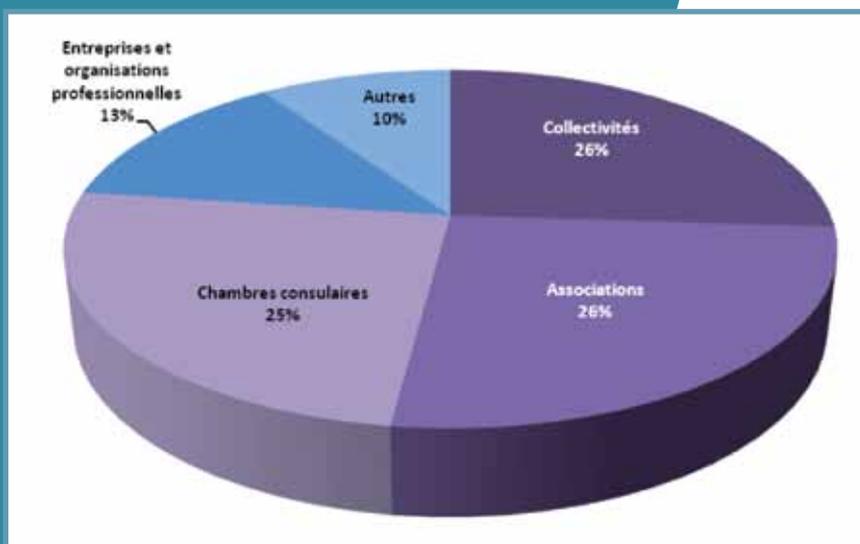


Les départements d'où proviennent le plus grand nombre de cahiers d'acteurs sont le Loiret (34) et le Cher (31), suivis par la Nièvre (20), le Puy-de-Dôme (18), la Loire (17), l'Allier (16) et l'Essonne (15). De tous les territoires concernés, le Rhône est probablement celui où l'utilisation de ce moyen d'expression des personnes morales a été la plus limitée.

Les auteurs des cahiers d'acteurs

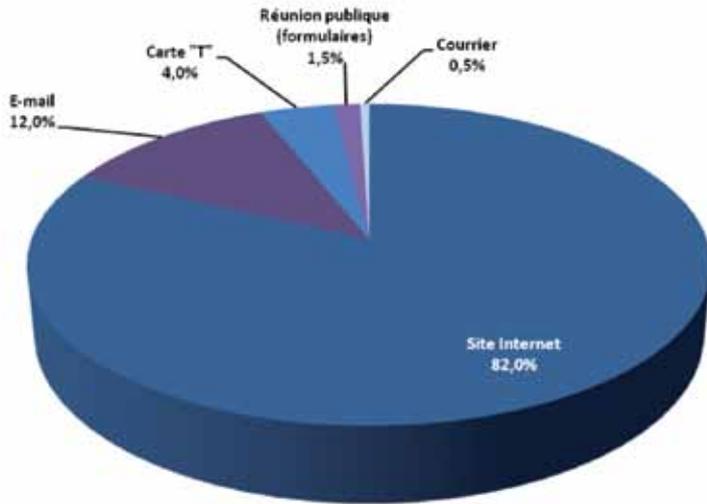
Les cahiers d'acteurs ont été rédigés par :

- des **collectivités** (26 % du total) ;
- des **associations** (26 %) ;
- des **chambres consulaires** (25 %) ;
- des **entreprises et organisations professionnelles** (13 %) ;
- d'**autres institutions ou organisations**¹ (10 %).



Cahiers d'acteurs par catégorie

¹ Par exemple, l'Académie d'Orléans, l'Institut universitaire de technologie (IUT) de Blois, le Centre hospitalier de Blois ...

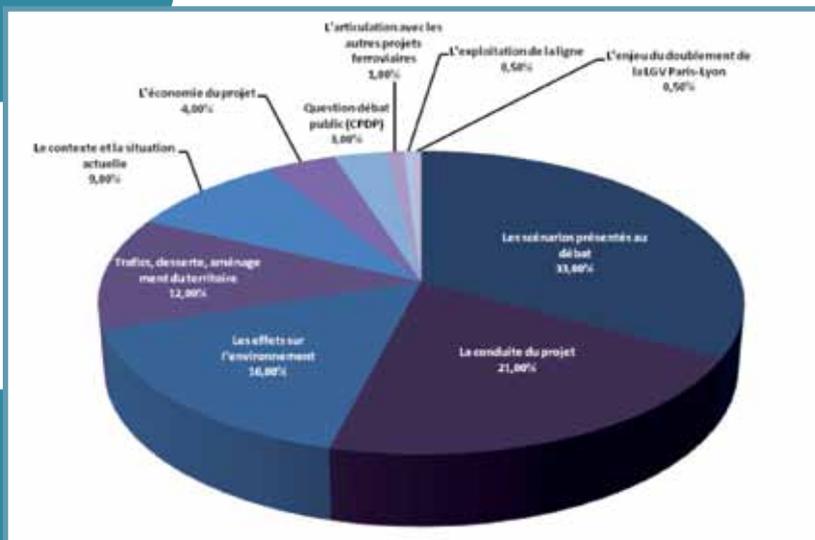


Les avis et contributions ; chiffres et analyse

Jusqu'à la clôture du débat public sur le projet de LGV POCL, 998 avis et 789 contributions ont été déposés auprès de la CPDP.

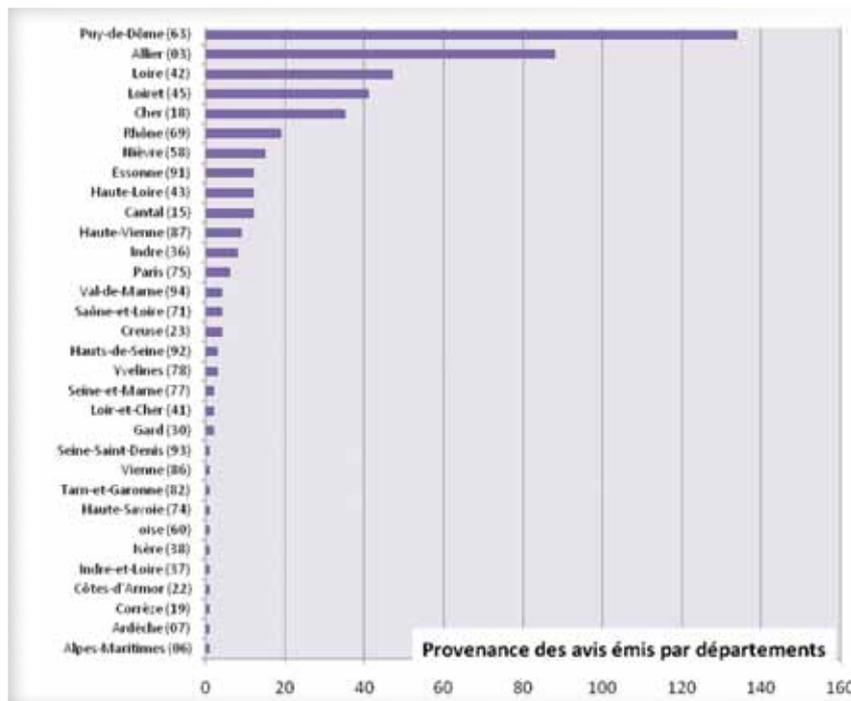
Sur les 998 avis déposés par le public, 82 % l'ont été sur le site internet du débat public. Les autres par e-mail (12 %), carte T (4 %), en utilisant les formulaires distribués dans les réunions publiques (1,5 %) et par courrier postal (0,5 %).

Mode d'entrée des avis



Sur les 818 avis déposés sur internet le Puy-de-Dôme et l'Allier sont, tout comme pour les questions posées, les départements les plus représentés avec respectivement 134 et 88 avis déposés.

Les avis postés par le public : principaux thèmes



Les avis déposés concernent essentiellement trois thèmes : les scénarios présentés au débat (33 %), le projet (21 %) et les effets sur l'environnement (16 %).

789 contributions ont été communiquées à la CPDP ; toutes ont été mises en ligne sur le site du débat public.



5- Le déroulement du débat et la participation du public

5.1 La participation aux réunions publiques

Bilan et analyse de la participation du public
Une large mobilisation, plus forte dans certaines villes moyennes

5.2 L'organisation des réunions publiques

Les choix de la CPDP
Les réunions publiques de proximité
Les réunions thématiques
Les auditions publiques

5.3 Les propositions de RFF pour la concertation d'après débat public, prévue par la loi

Comment RFF envisage cette concertation

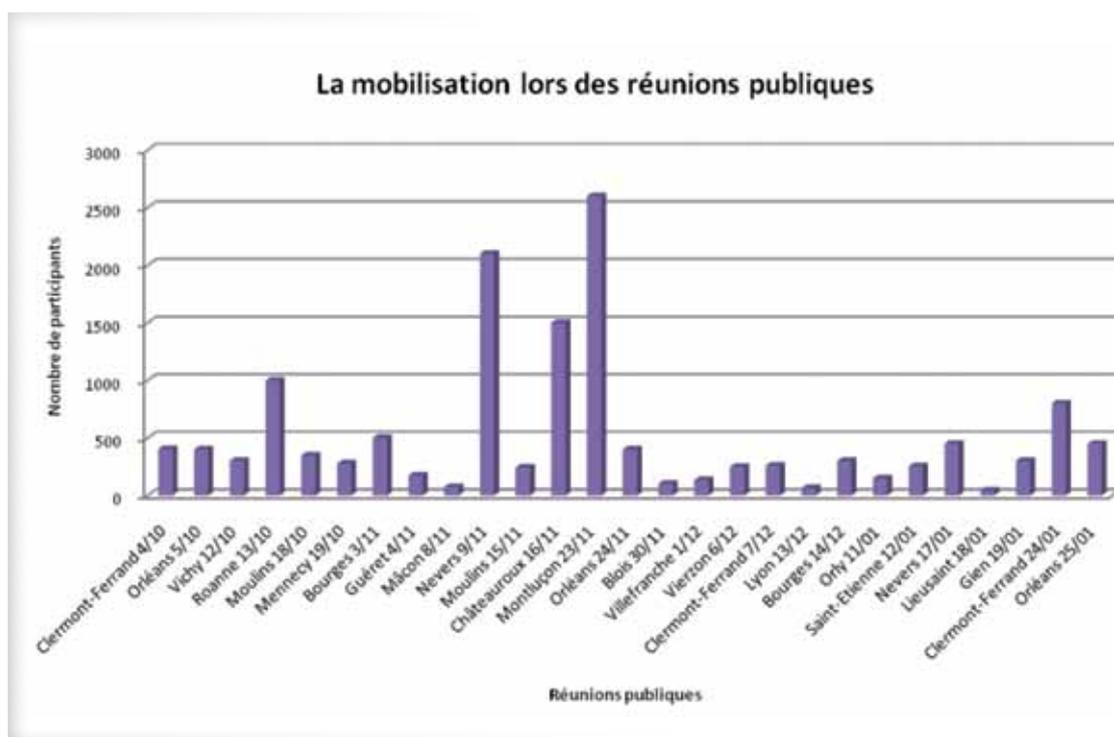
5.1 La participation aux réunions publiques

Bilan et analyse de la participation du public



Le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon a fait l'objet d'une très forte mobilisation du public. D'octobre 2011 à janvier 2012, plus de 14 000 personnes ont participé aux 27 réunions publiques du débat.

Certaines d'entre elles ont connu une affluence record, qui n'a probablement pas d'équivalent dans l'histoire du débat public, en particulier les réunions publiques de Montluçon (23 novembre 2011, 2 600 personnes), de Nevers (9 novembre 2011, 2 100 personnes), de Châteauroux (16 novembre 2011, 1 500 personnes) et de Roanne (13 octobre 2011, 1 100 personnes).



De manière générale, on constate que le public s'est fortement plus mobilisé lors des réunions de proximité que pour les réunions thématiques.



Une large mobilisation, plus forte dans certaines villes moyennes

Les réunions d'ouverture et de clôture du débat public ont connu une bonne participation (respectivement 400 à 500 personnes à Orléans et Clermont-Ferrand pour l'ouverture, 800 et 500 à Clermont-Ferrand et Orléans pour la clôture), mais inférieure à celle des réunions de Roanne, Châteauroux, Nevers et Montluçon.

Dans toutes les villes, l'implication des élus et des acteurs économiques a été très forte, tout comme leur présence dans la plupart des réunions du débat. De même, ces villes ont largement mobilisé leurs équipes et moyens de communication au service du débat public, voire même leurs entreprises comme Michelin à Clermont-Ferrand.

Une explication tient probablement au sentiment d'enclavement, de dégradation de l'activité et de l'emploi plus fortement ressenti dans les villes moyennes du centre de la France.

Il semble que le projet POCL y ait été vécu comme la chance, qualifiée d'historique, de désenclavement, de relance économique et démographique, ce qui a probablement favorisé l'adhésion des populations locales à la mobilisation de leurs élus.

A contrario, dans une ville comme Orléans, géographiquement et économiquement dans l'orbite de la métropole francilienne, bien desservie par le rail, l'importance du projet pouvait apparaître comme moins évidente pour les populations, malgré les incitations de leurs élus.

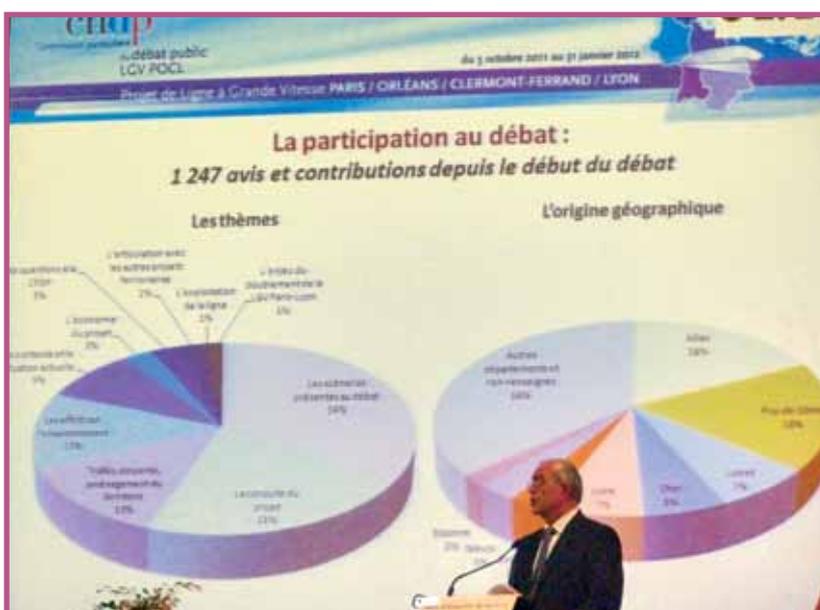
5.2 L'organisation des réunions publiques

Saisie par RFF du projet de LGV POCL, la CNDP a décidé d'organiser un débat public, qui concernait un très vaste territoire :

■ **cinq Régions** : l'Île-de-France, le Centre, la Bourgogne, l'Auvergne et Rhône-Alpes.

■ **seize départements** : Paris, Val-de-Marne, Essonne, Seine-et-Marne, Eure-et-Loir, Loiret, Loir-et-Cher, Cher, Indre, Nièvre, Saône-et-Loire, Allier, Puy-de-Dôme, Loire, Ain, Rhône

■ **essentiellement treize villes** : Paris, Orléans, Bourges, Vierzon, Châteauroux, Nevers, Mâcon, Moulins, Montluçon, Vichy, Clermont-Ferrand, Roanne, Lyon



Les choix de la CPDP

La CPDP avait envisagé 25 réunions publiques – un nombre porté à 27, après la décision de tenir une audition publique à Guéret pour entendre les acteurs de la Creuse, et à Gien une seconde réunion publique consacrée aux risques d'impacts environnementaux du projet, plus particulièrement orientée vers les problématiques agricoles et urbaines.

Cette dernière réunion prenait en particulier en compte les demandes de représentants du monde agricole qui s'inquiétaient du peu de cas qui leur semblait être fait par le maître d'ouvrage quant à l'impact du projet sur leur activité.

Au total, la CPDP a donc organisé et animé :

- deux réunions d'ouverture ;
- treize réunions de proximité ;
- huit réunions thématiques ;
- deux auditions publiques ;
- deux réunions de clôture.

La CPDP a choisi d'organiser les deux réunions d'ouverture et de clôture à Orléans (respectivement les 5 octobre 2011 et 25 janvier 2012) et Clermont-Ferrand (respectivement les 4 octobre 2011 et 24 janvier 2012), deux villes symboliques du projet POCL, dont la desserte figure dans la commande de l'Etat à RFF.

Les réunions publiques de proximité

Les réunions publiques dites de proximité étaient centrées sur la présentation générale du projet, avec un éclairage particulier sur les problématiques locales, dont les enjeux et caractéristiques ont été ensuite soumis aux échanges avec le public.

13 réunions de proximité se sont déroulées entre le début octobre 2011 et la fin janvier 2012, à :

- Vichy, le 12 octobre 2011,
- Roanne, le 13 octobre 2011,
- Moulins, le 18 octobre 2011,
- Menecy, le 19 octobre 2011,
- Bourges, le 3 novembre 2011,
- Mâcon, le 8 novembre 2011,
- Nevers, le 9 novembre 2011,





- Châteauroux-Déols, le 16 novembre 2011,
- Montluçon, le 23 novembre 2011,
- Blois, le 30 novembre 2011,
- Vierzon, le 6 décembre 2011,
- Saint-Etienne, le 12 janvier 2012,
- Lieusaint, le 18 janvier 2012.

■ Les réunions thématiques

Les réunions thématiques visaient à porter au débat un aspect particulier ou un enjeu spécifique du projet, en faisant souvent intervenir des experts pour éclairer le sujet.

Huit réunions thématiques ont été organisées pendant le débat public.



1 **Moulins**, le 15 novembre 2011 : “**Quel niveau de grande vitesse ? Impacts sur l'économie du projet LGV POCL et sur le territoire**”.

Présentation de RFF sur la desserte et les services apportés aux 13 villes du “grand Centre” par le projet, ainsi que sur la question de la vitesse des trains.

Intervention des experts invités par la CPDP : Thierry Jaccaud (rédacteur en chef de la revue L'Ecologiste), Jean-François Paix (direction grands projets et prospective, SNCF), Jérôme Wallut (directeur général d'Alstom Transport France) et Jean Sivardière (président de la Fédération nationale des usagers des transports - FNAUT).

2 **Orléans**, le 24 novembre : “**L'économie du projet LGV POCL et son financement**”.

Présentation de RFF sur l'évaluation financière et l'évaluation socio-économique du projet.

Intervention des experts invités par la CPDP : Claude Liebermann (spécialiste du financement des LGV), Alain Bonnafous (Laboratoire d'Economie des Transports) et Michel Lebœuf (directeur grands projets et perspectives, SNCF voyages).

3 **Villefranche-sur-Saône**, le 1^{er} décembre : “**La LGV POCL et son insertion dans la région lyonnaise**”.

Présentation de RFF sur le projet LGV POCL, avec des précisions sur la question du nœud ferroviaire lyonnais.

Intervention des experts invités par la CPDP : Jean-François Paix (direction grands projets et prospective, SNCF) et Marie-France Rochard (Coordination des associations du Beaujolais).



4 Clermont-Ferrand, le 7 décembre : **“La LGV POCL et l'aménagement du territoire”**.

Présentation de RFF, avec un complément sur l'aménagement du territoire.

Intervention des experts invités par la CPDP : Pascal Mignerey (DATAR), Serge Godard (maire de Clermont-Ferrand), René Souchon (président du Conseil régional d'Auvergne), Gérard Duhesme (directeur des sites clermontois de la manufacture Michelin), Jean-Yves Heyer (directeur général d'Invest in Reims), Xavier Beulin (président de la FNSEA), Jean-Yves Gouttebel (président du Conseil général du Puy-de-Dôme) et Daniel Coffin (CESER Auvergne).

5 Bourges, le 14 décembre : **“La LGV POCL et les enjeux environnementaux”**.

Présentation de RFF sur le projet LGV POCL, avec un complément sur le jumelage A71/LGV.

Intervention des experts invités par la CPDP : Marc Lansiaert (Commissariat Général au Développement Durable), Myriam Laidet (Mission Unesco Val-de-Loire), Didier Corot (expert paysagiste), Sylvie Vanpenne (expert écologue, Cemagref) et Pierre Kaluzny (Collectif Stop LGV POCL).

6 Orly, le 11 janvier 2012 : **“La LGV POCL et son insertion en Île-de-France”**.

Présentation de RFF avec un complément sur la thématique d'insertion en Île-de-France, sur l'option d'une gare à Orly et les variantes à l'ouest d'Etampes.

Intervention des experts invités par la CPDP : Maryvonne Noël (présidente de l'association Circule – Comité des usagers de la ligne du RER C en Essonne), de Bernard Cathelain (directeur général adjoint en charge du pôle aménagement et développement d'Aéroports de Paris – ADP) et de Christian Cochet (directeur général délégué Transilien, SNCF).

7 Nevers, le 17 janvier : **“La LGV POCL et les transports régionaux”**.

Présentations de RFF sur le projet POCL et les SRGV (Services régionaux à grande vitesse) : possibilités, enjeux et contraintes, POCL et TER.

Intervention des experts invités par la CPDP : Cyprien Richer (membre de l'équipe de recherche Analyse de la mobilité du CETE Nord-Picardie), de Philippe Picard (chargé de mission au Conseil régional de Champagne-Ardenne) et de Michel Neugnot (vice-président du Conseil régional de Bourgogne).





8 Gien, le 19 janvier : “La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux agricoles et urbains”.

Présentation de RFF sur le projet, l'agriculture et le cadre de vie.

Intervention de Michel Masson (représentant de l'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture), invité par la CPDP.



Les auditions publiques

Les auditions publiques sont l'occasion pour la CPDP d'entendre, en public, des acteurs d'un territoire ou des experts, sur un sujet en relation avec le projet, qui contribue à l'information du public. Le maître d'ouvrage est invité par la CPDP à présenter le projet de manière très synthétique et à porter à la connaissance du public les éléments susceptibles d'éclairer le sujet de l'audition.

Le public, qui participe à ces auditions dans des conditions similaires à celles d'une réunion publique, a la possibilité d'intervenir au cours d'un échange entre la salle et la tribune.

La première audition publique s'est déroulée à Guéret, le 4 novembre 2011 et a réuni plus de 200 personnes. Elle a permis aux acteurs de la Creuse (élus et responsables économiques) qui s'étaient, comme le déclarait Michel Gaillard à Moulins le 18 octobre, “*fortement manifestés sur ce dossier POCL, bien que n'étant pas à proprement parler sur le territoire directement concerné par le projet*”, de faire entendre leurs propositions et attentes vis-à-vis du projet POCL.

Lors de cette audition publique, la CPDP et le public ont entendu : Jean-François Muguay (maire de La Souterraine), Jean-Jacques Lozach (sénateur et président du Conseil général de la Creuse), Guy Avizou (premier adjoint au maire de Guéret), Jean Auclair (député de la Creuse), Renée Nicoux (sénatrice de la Creuse) et Thierry Suin (président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Creuse).

La seconde audition publique, sur le thème “LGV POCL : et le fret ?”, s’est tenue à Lyon, le 13 décembre 2011, en présence d’une cinquantaine de personnes. “Le fret n’est pas une caractéristique du projet POCL, mais il n’empêche que des gens s’interrogent sur la place du fret dans ce dossier et il était légitime que nous auditionnions les acteurs du fret”, a expliqué Claude Leroi, membre de la CPDP, qui animait cette réunion.

La CPDP avait invité des experts : Philippe Ledenvic (directeur régional de l’environnement, de l’aménagement et du logement - DREAL Rhône-Alpes), Philippe Essig (président d’honneur de la SNCF, membre du Cercle pour l’optimodalité en Europe), Salvatore Alaimo (vice-président d’Euro Carex et président de Lyon Carex), Jean-Michel Genestier (directeur général adjoint de SNCF Geodis), Jean Depraeter (président de la Commission transports du CESER Île-de-France) et Philippe Grillot, (président de la Chambre de commerce et d’industrie de Lyon).

Thomas Allary, le directeur du projet POCL de RFF



5.3 Les propositions de RFF pour la concertation d’après débat public, prévue par la loi

A partir de la mi-débat, à l’invitation de la CPDP, Réseau Ferré de France a présenté, lors des réunions publiques, ses propositions pour la concertation d’après débat qui est prévue par la loi. Le public a été invité à réagir à ces propositions en donnant son avis.

RFF a rappelé qu’après le débat public, en juin 2012, il prendrait la décision de poursuivre ou non le projet et que dans l’hypothèse où le projet serait poursuivi, de nouvelles études seraient lancées, pour définir de plus en plus précisément le tracé de la LGV. Une phase de concertation accompagnerait ces études jusqu’à l’enquête publique.

Comment RFF envisage cette concertation

Le pilotage du projet serait assuré par un comité de pilotage et un comité technique. Ces instances, au sein desquelles on retrouverait RFF, l’État et les principaux élus, en particulier ceux des Régions concernées, assureraient la validation des études dans la période située entre le débat public et l’enquête publique.

Parallèlement, RFF propose de mettre en place des instances de concertation, dans le cadre desquelles un dialogue serait instauré pour permettre un enrichissement des études.

RFF a ainsi identifié deux grands axes pour la future concertation.

■ **Un partage de l’information**, avec l’objectif de maintenir le dialogue avec le public - en particulier en réanimant le site internet de RFF dédié au projet, ouvert avant le débat public. Le public pourrait y poser des questions, déposer des avis ou consulter les études.



- **L'enrichissement des études** : des commissions consultatives seraient mises en place afin de permettre à d'autres élus qui ne feraient pas partie du comité de pilotage d'apporter à RFF leur regard et leur connaissance du territoire.

Enfin, des **ateliers thématiques**, plus ciblés sur des enjeux spécifiques à un territoire ou sur un thème particulier, seraient mis en place et ouverts à d'autres acteurs ; ils pourraient concerner par exemple :

- **les fonctionnalités attendues en lien avec le projet,**
- **les hypothèses retenues pour les schémas de desserte,**
- **les sous-jacents des études socio-économiques,**
- **les études environnementales...**

Réseau Ferré de France pourrait demander à la Commission nationale du débat public de nommer un garant de la concertation, pour valider puis suivre l'ensemble de ce dispositif.

Les propositions de RFF ont été entendues par le public, certains participants au débat se sont déclarés intéressés par les ateliers thématiques et ont demandé à y être associés.

Aucune critique ou contre-proposition n'a été opposée au dispositif présenté par RFF.



6- Ce qui a été dit au cours du débat public

Quels thèmes ont été abordés, que s'est-il dit, quelles demandes ont été exprimées, quels ont été les principaux sujets d'échanges durant les vingt-sept réunions publiques du débat sur le projet de ligne à grande vitesse POCL ?

Ce chapitre synthétise les propos tenus durant les réunions publiques, les grandes thématiques et/ou controverses dont le débat POCL a été le cadre.

6.1 Le champ du débat public

- Le territoire du projet
- Les fonctionnalités de la ligne
- La réponse de la CPDP aux demandes d'élargissement du débat

6.2 Les fondements de l'opportunité du projet

- La desserte du "grand Centre" et l'aménagement du territoire
- Une chance à saisir pour les territoires du "grand Centre"
- La préservation de l'environnement et du patrimoine naturel
- La crainte des "culs-de-sac"

6.3 Les oppositions au projet

- Un train "pour les privilégiés" ; la question du prix du billet
- Contre "le culte de la vitesse"
- Les risques du projet pour les villes moyennes
- Un coût "trop élevé"
- Les effets sur l'environnement

6.4 Une polarisation des échanges autour des choix de scénarios de tracé

- Un système ferroviaire complexe
- Les positions évoluent au cours du débat public
- Une quasi unanimité pour le passage par Roanne
- En gare centre ou en gare nouvelle
- L'option Saint-Etienne approuvée localement

6.5 Appel au consensus et évolution des positions

- Un appel au consensus
- Vers une "position de sagesse", mais pas d'unanimité



6.6 La modernisation du réseau ferroviaire existant

La rénovation du réseau ferroviaire, une alternative au projet POCL
La rénovation des lignes classiques, une démarche complémentaire au projet POCL
La rénovation du réseau existant est urgente et ne pourra attendre 2025
POCL et les services régionaux à grande vitesse

6.7 L'environnement dans le débat POCL

La réduction des émissions de gaz à effet de serre
Le report modal de l'aérien vers le ferroviaire
La protection des milieux
Protection des sites naturels et choix de scénarios
On demande plus de précisions sur le risque d'impact environnemental
L'agriculture et la question du foncier

6.8 Le financement de la ligne POCL

Une vive appréhension face au coût du projet
La clé de répartition du financement de la LGV
Les Régions et le financement de POCL
Grande vitesse et financement de la LGV

6.9 Une remise en cause des études de RFF et de leur méthodologie

Le gain de voyageurs nouveaux induit par la famille des scénarios Ouest serait minimisé
Le scénario Médian privilégierait la rentabilité financière par rapport à l'aménagement du territoire
La présentation du risque d'impact environnemental pénaliserait les scénarios Ouest et Ouest-Sud

6.10 Le projet POCL et les liaisons est-ouest

Ne pas réaliser le projet de barreau Poitiers-Limoges et inclure ses trafics dans POCL
POCL et la problématique des liaisons ferroviaires est-ouest

6.11 L'arrivée de POCL en Île-de-France et en région lyonnaise

Le projet de LGV POCL et l'amélioration du réseau RER
L'arrivée de la LGV en Île-de-France et l'impact sur l'environnement
Eviter le PNR du Gâtinais français
Les options de passage : Lieusaint, Brétigny, Juvisy
La question d'une gare nouvelle à Orly
La gare d'arrivée à Paris
La prise en compte du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)

6.12 Les gares de POCL

La gare nouvelle : un "lieu d'interconnexion des réseaux"
Une gare nouvelle en Auvergne, une vitrine pour la Région

6.1 Le champ du débat public

La pertinence des choix de la CPDP pour définir le territoire et le champ du débat public n'a, globalement, pas été remise en cause. On peut le vérifier, en particulier, par le nombre très réduit de demandes de réunions supplémentaires émanant des acteurs territoriaux. La Commission n'a ainsi estimé fondée qu'une seule demande, qui l'a conduite à sortir des frontières qu'elle avait dessinées, pour aller tenir une audition publique dans la Creuse.

Le territoire du projet

Un constat semble confirmer la bonne adéquation entre l'objet du débat et le dispositif mis en place : la très grande majorité des intervenants dans les réunions publiques, mais aussi sur le site web du débat public appartenaient bien au périmètre du projet, très vaste il est vrai puisqu'il concerne dix-sept millions de personnes et s'étend sur seize départements appartenant à cinq Régions.

Néanmoins, un nombre non négligeable d'intervenants – en tout cas très actifs durant les réunions publiques –, venant pour une bonne part du sud du territoire directement concerné par le projet et de certains départements limitrophes, a estimé que le champ du débat était trop restreint.

Ils considèrent que le projet POCL doit être mis en relation avec d'autres projets et lignes ferroviaires et évoquent en particulier :

- la ligne nord-sud Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ; Jean-François Mayet, maire de Châteauroux, propose ainsi la rénovation de la ligne POLT, connectée au POCL, pour permettre aux habitants de Limoges et du sud de la France de rejoindre Paris "en ligne droite" ;
- le barreau Poitiers-Limoges dont nombre d'acteurs – souvent les mêmes que ceux qui militent pour l'intégration de POLT dans le projet – recommandent l'abandon au profit d'un meilleur couplage de POLT et POCL : les associations TGV Grand Centre Auvergne et Urgence POLT, par exemple, jugent le projet de barreau Poitiers-Limoges "néfaste" et voué à provoquer un "véritable démantèlement du territoire" ;
- un barreau est-ouest, qui apporterait une dimension "transversale" à POCL, évoqué dans l'avant-projet du SNIT (sans précisions sur son tracé et ses fonctionnalités), dont l'association Altro s'est faite le défenseur ardent tout au long du débat public, et qui est régulièrement mis en avant, notamment par des élus d'Auvergne, à l'appui de leur engagement en faveur du scénario Ouest-Sud ;
- des prolongements de la LGV (ou du service TAGV³), par exemple jusqu'à la gare de La Souterraine dans la Creuse ;
- un décrochement pour desservir Montargis et Gien – RFF explique avoir travaillé sur la possibilité d'une desserte de Gien dans le cas du scénario Médian : le coût supplémentaire du raccordement a été estimé à 70 millions d'euros et le temps de parcours serait de 40 minutes pour un Paris-Gien direct sans arrêt ;
- la priorité à donner sur POCL à la résolution du problème d'engorgement dans le nœud ferroviaire lyonnais (NFL).



Avec une approche plus globale, d'autres voix se sont faites entendre pour estimer qu'il n'était pas envisageable de traiter du projet POCL comme d'un sujet isolé et indépendant et qu'il devait être mis en relation avec l'ensemble des nouveaux projets de lignes à grande vitesse (notamment pour évaluer sa faisabilité financière), voire avec l'ensemble du réseau ferroviaire à grande vitesse.

■ Les fonctionnalités de la ligne

Parallèlement à ces demandes territoriales, plusieurs intervenants ont posé la question des fonctionnalités de la ligne, estimant que le transport de voyageurs ne devrait peut-être pas être la seule priorité du projet.

La question du fret ferroviaire a ainsi été régulièrement évoquée – une association de défense du patrimoine naturel local comme le collectif Tronçais Bocage Bourbonnais estime, par exemple, qu'améliorer le fret ferroviaire est plus urgent, pour la préservation de l'environnement, que développer le transport de voyageurs.

La CPDP a anticipé cette préoccupation en prévoyant, à Lyon, une audition publique sur le fret ferroviaire et ses relations éventuelles avec POCL.

■ La réponse de la CPDP aux demandes d'élargissement du débat

Au cours du débat, la Commission a régulièrement répondu aux multiples demandes d'élargissement du champ du débat public que la CNDP avait été saisie d'un projet bien précis, POCL, dont les caractéristiques étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage et qu'elle ne pouvait ni élargir le champ de sa saisine ni s'autosaisir d'un autre projet.

RFF a, pour sa part, expliqué qu'à ce stade, il ne faisait qu'informer le public sur le projet mis au débat et recueillir les avis des différents acteurs. Le débat public, a indiqué le maître d'ouvrage, aide à mesurer l'écart entre "*les demandes du public*" et les chiffres qui ressortent des études.

■ 6.2 Les fondements de l'opportunité du projet

RFF, dans son dossier puis dans toutes les réunions publiques, a constamment rappelé que le projet POCL était fondé sur deux piliers "indissociables" :

- proposer un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon en voie de saturation
- et desservir par la grande vitesse treize villes du "grand Centre" de la France.

Le maître d'ouvrage, à de nombreuses reprises, a exposé que la viabilité du projet nécessitait leur association et réalisation conjointe. Or, la quasi totalité des intervenants, à quelques exceptions notables comme la SNCF et la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT), a constamment affirmé que POCL était prioritairement voire exclusivement, un projet "d'aménagement du territoire" du "grand Centre" et de desserte par TAGV de ses villes principales.

■ La desserte du “grand Centre” et l’aménagement du territoire

L’opportunité du projet est, comme l’a rappelé très régulièrement la CPDP, la question première que pose le débat public : ce projet est-il justifié ? A-t-on de bonnes raisons de le réaliser ?

Des oppositions, à la grande vitesse ferroviaire en général et au projet POCL en particulier, ont été exprimées presque à chaque réunion publique, notamment par des représentants de l’écologie politique, mais aussi par d’autres participants aux réunions publiques et dans nombre de cahiers d’acteurs, avis et contributions versés au débat. Néanmoins, la majorité des participants au débat s’est déclarée très favorable à la desserte de son territoire par la grande vitesse.

On remarque que des “deux piliers” présentés par le maître d’ouvrage comme fondements du projet, seul le pilier aménagement et desserte du “grand Centre” a fait l’objet de la majorité des déclarations et discussions.

Le pilier “alternative à la ligne historique Paris-Lyon” a été relativement peu évoqué et n’a guère fait l’objet d’interrogations, sinon de la part d’opposants au projet, qui ont mis en doute la réalité de la saturation de la LGV Paris-Lyon. D’autres ne considèrent pas la désaturation de la LNI, comme une priorité, à l’instar de Martine Grivot, maire adjoint de la ville d’Orléans, qui estime que le projet POCL *“doit être considéré d’abord comme un projet d’aménagement du territoire”*.

RFF a rappelé pendant toute la durée du débat public que son projet est fondé sur deux “piliers” complémentaires et que sans le doublement de la ligne Paris-Lyon, la desserte des territoires du “grand Centre” ne pourra se faire.

■ Une chance à saisir pour les territoires du “grand Centre”

La plupart des intervenants sont unanimes pour dire que le projet de LGV POCL est *“une chance”*, fréquemment qualifiée d’*“historique”*, de désenclavement des territoires du “grand Centre” et de relance économique et démographique des 13 villes concernées directement par le projet.

Claude Malhuret, maire de Vichy, évoque un *“projet primordial”*, pour l’Allier, Vichy et sa région, qui permettrait de relier sa ville, à vocation thermale et touristique, au réseau des TAGV nationaux et internationaux, mais aussi aux grands aéroports internationaux. Dans d’autres départements comme la Nièvre, l’Indre, le Loir-et-Cher et la Loire, le facteur *“activité touristique”* et la relance économique sont mis en avant pour justifier le projet.

A Bourges, a été privilégiée la relance de l’activité industrielle que pourrait permettre l’arrivée du TAGV, en particulier pour les secteurs de l’aéronautique et de l’armement. Le président de cette agglomération estime que POCL serait un *“levier pour le développement du territoire”*, en expliquant qu’*“historiquement, toutes les activités ont eu tendance à s’installer le long des voies de communication”*.

Régulièrement, la CPDP a invité les intervenants au débat à expliquer la nature du bénéfice qu’ils attendaient de l’arrivée de la LGV, notamment sur l’économie locale, départementale ou régionale. La nécessité d’une préparation en amont des collectivités, acteurs économiques et habitants a, en particulier, été soulignée par les experts invités par la CPDP lors de la réunion thématique consacrée à l’aménagement du territoire.



Cette exigence a rarement suscité des interventions susceptibles d'éclairer l'action future des acteurs concernés par cette préparation.

Usagers du train et élus des Régions concernées voient dans l'arrivée de la LGV POCL l'amélioration de la desserte ferroviaire, qu'ils jugent médiocre ou insuffisante, de leurs territoires. Beaucoup évoquent une "injustice", qui demande "réparation".

Dominique Adenot, adjoint au maire et président du Grand Clermont s'étonne publiquement que Clermont-Ferrand soit "la dernière grande métropole française à ne pas être desservie par TGV".

Claude Riboulet, conseiller général du canton de Commentry, veut profiter du projet POCL pour "prendre une longueur d'avance et pas seulement pour rattraper le retard du passé". Pour André Maxime Gérinier, maire de Teillet-Argenty, l'enjeu fondamental est celui de "l'aménagement et du développement équilibré du territoire et de la Creuse". Pour Gérard Duhesme, directeur des sites Michelin de Clermont-Ferrand, "il faut que le premier TGV rentre en gare de Clermont-Ferrand le plus tôt possible" afin de "faire évoluer les choses" et de "réduire les contraintes" subies par les entreprises clermontoises telles que la faiblesse des "liaisons internationales directes" et "une desserte ferroviaire médiocre vers Paris et Lyon".

La préservation de l'environnement et du patrimoine naturel

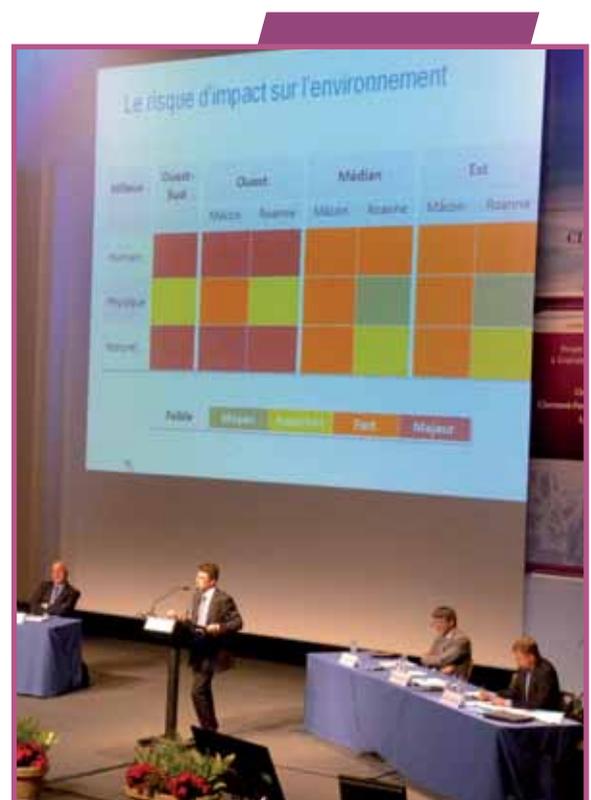
Il a été régulièrement déclaré et exposé qu'il fallait évaluer le risque d'impact environnemental de la réalisation de POCL pour éviter des effets négatifs sur les territoires traversés.

Ainsi, pour la plupart de ceux qui ne mettent pas en doute l'opportunité de la ligne, il convient, dans sa réalisation, de veiller à l'impact environnemental.

A ce propos, on évoque, en particulier, à de nombreuses reprises, la forêt de Tronçais, le bocage bourbonnais, le Val Lamartinien, le parc naturel régional du Gâtinais, la traversée de la Sologne, le Pays Fort, les Pierres Dorées et le Bec d'Allier comme des zones à éviter en toute hypothèse.

La crainte des "culs-de-sac"

Orléans et Bourges, en particulier, rejettent la possibilité d'être seulement "raccordées" par un barreau ferroviaire, même à grande vitesse. Ces villes reprochent aux scénarios Est et Médian de POCL de les mettre en "cul-de-sac". Moulins et Nevers font le même reproche au scénario Ouest-Sud.



Pour Eric Boileau, président de l'association Blois Paris Illico, *“la différence est grande entre relier Orléans avec un barreau et mettre Orléans sur la ligne LGV”*. Nicolas Chiloff, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Région Centre, voit dans la position prise par la SNCF en faveur du scénario Médian, une *“provocation”*, car la ligne passerait *“complètement à côté de la région Centre, la cinquième région industrielle de France”*. Il comprend mal comment il pourrait y avoir *“autant de trains sur une ligne en cul-de-sac vers Orléans que sur une ligne qui passerait par Orléans”*.

Philippe Bensac, président de l'Association Bourges TGV, souligne la nécessité de ne pas transformer Bourges en cul-de-sac.

A chacune de ces interpellations, RFF répond que parler de dessertes *“en cul-de-sac”* est un *“contresens ferroviaire”* ; *“il n'y aura, explique le maître d'ouvrage, aucun cul-de-sac”*.

6.3 Les oppositions au projet

Malgré le très large soutien au projet, des voix se sont régulièrement exprimées pour remettre en cause le projet, ses objectifs (par exemple en réfutant l'argument de la saturation de la ligne Paris-Lyon), voire en contestant la grande vitesse elle-même. A chaque fois, la CPDP a fait en sorte que ces voix puissent se faire entendre de tous, y compris dans des salles presque exclusivement acquises au projet.



Un train “pour les privilégiés” ; la question du prix du billet

Investir entre 12,2 et 14 milliards d'euros dans un mode de transport *“qui ne concerne que 6 % des usagers du train”* et, a-t-on entendu à plusieurs reprises, essentiellement des *“privilégiés”*, des *“cadres supérieurs”* et des *“hommes d'affaires”*, serait une preuve que *“le service public a disparu au profit de la rentabilité”*, comme l'explique un habitant de Nevers.

A plusieurs reprises, le prix du billet de TAGV, présenté comme discriminant pour les revenus les plus faibles, est mis en cause. A l'occasion de réunions publiques, comme à Blois et Villefranche-sur-Saône, des intervenants déclarent que le TAGV se réaliserait *“aux dépens des moins aisés, s'il entraînait la disparition de l'offre de transport actuelle, moins rapide, mais plus accessible aux faibles revenus”*.

Dominique Chambrier, du collectif Bocage Bourbonnais lance même à RFF que *“ceux qui veulent des trains à l'heure et bon marché seront bientôt prêts à vous faire face et s'il le faut à vous bousculer”*. Plusieurs craignent que le TAGV ne remplace les trains *“classiques”*, créant ainsi l'obligation d'un billet *“cher”* et n'empêche ceux qui ont les revenus les plus faibles de se déplacer. Cette crainte est ravivée lors de la réunion consacrée à Nevers aux transports régionaux, où RFF explique que certaines liaisons Clermont-Ferrand – Lyon, actuellement opérées par des TER, pourraient être entièrement remplacées par des services TAGV.



RFF répond que *“généralement, les nouveaux services apportés par la grande vitesse (rapidité, confort, fiabilité) entraînent des tarifs plus élevés : l’hypothèse d’augmentation des prix du billet pourrait ainsi être de 13 centimes d’euros pour chaque minute gagnée”*. Mais, rappelle à chaque fois le maître d’ouvrage, *“ce ne sont que des prévisions puisque la politique tarifaire sera fixée, le moment venu, par l’opérateur ferroviaire.”*



■ Contre “le culte de la vitesse”

L’opposition au projet se présente aussi comme un choix de société. La question est formulée dans plusieurs réunions publiques : *“Quelle est le sens de cette recherche de la vitesse ?”* *“Pourquoi ce culte de la vitesse ?”* *“Qu’est-ce que gagner 20 minutes dans une vie ?”*.

La grande vitesse est mise en cause avec plusieurs types d’arguments. Dans le “grand Centre”, font remarquer certains, pour desservir des villes distantes d’environ 100 kilomètres l’une de l’autre, *“le moyen le plus approprié”* ne serait pas la grande vitesse. Un habitant de Limoges, parle de *“TGV-avions”*, expliquant que des liaisons comme POCL empêchent la desserte des villes moyennes.

L’opposition à la vitesse relève aussi, pour certains, d’une philosophie de l’existence. A diverses occasions, on s’interroge publiquement sur le bien fondé du *“toujours plus vite ferroviaire”*. Jacques Debeaud, président de la Fédération Allier Nature, explique que *“la question de la vitesse est d’abord un problème d’éthique”*. Hervé Bocquet, architecte, déplore de son côté, cette *“course à la vitesse”*. En réunion publique, on entend dire : *“gagner du temps ne sert à rien”, “la vitesse est dépassée”*.

■ Les risques du projet pour les villes moyennes

Un membre du collectif Stop LGV POCL estime, vers la fin du débat, que l’existence d’un lien entre développement économique et arrivée d’une LGV n’a jamais été démontrée. L’exemple du Creusot, desservi depuis 30 ans par le TAGV et qui n’a réussi à relancer ni son industrie ni son activité économique, a également été cité.

Cette thématique, peu présente durant le débat public, a aussi été abordée à la réunion de Roanne, où une étudiante a rappelé qu’une liaison à grande vitesse comportait le risque, pour une ville moyenne, de se voir *“vidée”* de ses forces vives au profit de la métropole à laquelle elle serait raccordée et, en contrepartie, de devenir une *“ville dortoir”*.

// Un coût “trop élevé”

Plusieurs intervenants, enfin, mettent en cause l’investissement qui serait nécessaire à la grande vitesse, dans un contexte économique qu’ils estiment très défavorable aux grands projets. Ils déclarent en particulier que le projet “*défie le bon sens*” et se demandent, compte tenu de la situation financière du pays, si un tel projet aurait “*un coût réellement supportable pour la France*”.

Des élus, mais aussi certains de leurs administrés, pointent l’effet du projet, s’il était réalisé, sur les finances locales. Ils estiment en particulier que cet investissement, dont le montant effraie, se ferait au détriment d’autres financements nécessaires aux activités sociales, économiques ou aux infrastructures de proximité.

// Les effets sur l’environnement

Certains, comme des participants à la réunion publique de Mennecey, estiment que la réalisation de la ligne entraînerait “*des dégâts irréparables*”, en l’occurrence sur le parc naturel régional du Gâtinais, “*qui ne pourront être compensés*”.

Se plaçant d’un point de vue plus général – une position très rarement développée durant le débat – Pierre Kaluzny, du collectif Stop LGV POCL, questionne la notion de “*progrès*” liée à une LGV, dont il estime que la réalisation “*artificialise*” la nature.

// 6.4 Une polarisation des échanges autour des choix de scénarios de tracé

Au cours du débat public, les échanges se sont, pour une bonne part, polarisés sur la question du choix à opérer entre les quatre scénarios de tracé et cela, souvent, à travers des déclarations et prises de position, où l’argumentation était rarement développée.



// Un système ferroviaire complexe

La polarisation des échanges, au moins dans la première partie du débat, autour de la concurrence entre scénarios de tracés, semble liée, en particulier, à la difficulté à mettre en relation les enjeux, fonctionnalités et services attendus du projet POCL avec les caractéristiques techniques des scénarios présentés au débat public.

Le principe de POCL a été difficile à comprendre. En effet, le projet a été présenté comme une infrastructure qui combinerait une LGV centrale et l’utilisation du réseau existant modernisé. Différents types de TAGV emprunteraient cette infrastructure, avec des objectifs et des itinéraires distincts, pour assurer plusieurs services (dont l’un serait le doublement de l’actuelle ligne Paris-Lyon).



Cette incompréhension initiale a laissé des traces et orienté, en partie, les échanges durant le débat public.

Elle a empêché participants et intervenants de se concentrer, pour ceux qui souhaitaient faire un choix entre les solutions proposées, sur l'anticipation, l'analyse des relations entre LGV et services TAGV d'une part, mais aussi entre service TAGV et développement économique, activité industrielle et emploi, d'autre part.

Les intervenants ont ainsi axé leurs déclarations sur le choix du scénario qu'ils estiment le mieux à même de mettre en valeur leur territoire. Et pour beaucoup, le meilleur scénario a pu être celui où la LGV passerait *"au plus près"* de leur ville.

Ainsi, le président de la région Auvergne a régulièrement rejeté le scénario Médian, comme *"une provocation"*, *"parce qu'il mettrait le TAGV à 145 km de Clermont-Ferrand"*. A cela, le directeur du projet POCL a régulièrement répondu que, dans tous les scénarios, le trajet Paris-Clermont-Ferrand pourrait être effectué en 2 heures au plus, comme l'exigeait l'Etat dans sa commande à RFF.

RFF a tenté, avec plus ou moins de succès, d'expliquer que *"le plus important"* n'était pas *"le futur tracé de la LGV"*, mais *"dans quelles conditions, le train va pouvoir aller dans les différentes villes concernées"*, *"en combien de temps et avec quelles fréquences"*.

■ Les positions évoluent au cours du débat public

Très rapidement, le scénario Est a été écarté par la quasi totalité des participants, qui a considéré qu'il ne répondait pas à la fonction d' *"aménagement du territoire"* du projet.

Les partisans du scénario Ouest-Sud, et ceux qui défendent parfois *"la famille des scénarios Ouest"* (Ouest-Sud et Ouest) se recrutent majoritairement en Auvergne et dans le Centre. Ils sont soutenus par des élus de territoires moins directement concernés par le projet comme le Limousin (et particulièrement la Creuse).

François Bonneau, président de la région Centre estime que *"la famille des scénarios Ouest est nécessaire pour obtenir un bon projet"*.

Jean-Jacques Lozach, sénateur et président du conseil général de la Creuse, explique, à Guéret, que le scénario Ouest-Sud serait *"le meilleur"*, car il respecterait les objectifs du projet, *"même si donner entière satisfaction aux 13 villes du grand Centre sera très difficile"*.

René Souchon, président de la région Auvergne, se prononce en faveur du scénario Ouest-Sud, car *"il est le seul à prévoir une gare nouvelle en Auvergne"* et il est celui qui *"crée le plus de valeur ajoutée pour l'Auvergne"*⁴.

En revanche, les élus bourguignons mais aussi de plusieurs collectivités du Centre et de l'Auvergne se prononcent d'abord en faveur du scénario Médian.

Pour le maire de Nevers, Florent Sainte Fare Garnot, le scénario Médian par Roanne est celui qui répond le mieux aux besoins de sa ville, même si le scénario Ouest *"reste envisageable"*. En fin de débat, au nom du *"principe de réalité"*, il rejoindra, dans le cadre de l'association TGV Grand Centre Auvergne, les partisans du scénario Ouest.

⁴ Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand, rejoindra, en fin de débat, le *"consensus"* autour du scénario Ouest, sous réserve que soit recherchée une amélioration des conditions de desserte de sa ville dans ce scénario et, en particulier, en *"rapprochant"* la LGV de la capitale de l'Auvergne.

La SNCF et le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) viennent aussi défendre le scénario Médian pour des raisons convergentes : ce serait le moins coûteux (en investissement et en exploitation) et il permettrait un gain de temps significatif sur la liaison Paris-Lyon, ce qui devrait assurer un meilleur report modal, de l'avion vers le train, des voyageurs venant du sud-est.

// Une quasi unanimité pour le passage par Roanne

Dès le début du débat public, on constate que la variante de passage par Roanne pour rejoindre Lyon fait l'unanimité. Cette unanimité, qui réunit aussi bien les tenants de la "famille Ouest" que ceux du scénario Médian est telle que, durant les 27 réunions du débat public, il ne se trouvera qu'une seule personne pour prôner, une fois, le passage par Mâcon.

D'ailleurs, la plupart des élus et acteurs économiques de cette ville ne s'engagent pas en faveur d'un passage par Mâcon, dont ils ne voient pas quels avantages il pourrait apporter au Mâconnais. Le passage de la ligne par Mâcon, semble-t-il, ne présenterait aucune opportunité nouvelle pour le territoire mais, probablement, *a contrario*, des risques d'impact, notamment environnementaux, comme le soulignent avec énergie les défenseurs du Val Lamartinien, très présents à la réunion publique de Mâcon.

A Vichy, on voit dans la variante par Roanne une condition au désenclavement de l'Allier. Maurice Vincent, maire de Saint-Etienne, reprend la position du cahier d'acteurs de l'Euro-métropole – rassemblant les agglomérations du Grand Lyon, de Saint-Etienne, du pays Viennois et du Nord-Isère – qui défend la variante par Roanne pour trois raisons : *"le POCL a une ambition nationale, un intérêt interrégional et est une chance pour la reconversion et le développement des territoires ligériens et auvergnats autour du Grand Roanne et de Saint-Étienne Métropole"*.

Bernard Bonne, président du Conseil Général de la Loire, va plus loin et estime que *"l'option qui ne passe pas par Roanne est à abandonner complètement"*.

Certains font remarquer que si la variante par Mâcon serait moins coûteuse, la variante par Roanne représenterait un potentiel de gain de voyageurs supérieur.

// En gare centre ou en gare nouvelle

Au sein de ce "consensus", on constate des divergences quant à la question de la création d'une gare nouvelle à Roanne. Certains, comme Jean-Louis Gagnaire, député de la Loire et vice-président du Conseil régional de Rhône-Alpes, estiment que la ligne doit passer en gare centre de Roanne, même si cela doit augmenter les temps de parcours prévus.

Pour Laure Déroche, maire de Roanne, la desserte de la gare centrale de Roanne représente *"un choix économique et un choix durable"* qui, avec la desserte de Saint-Etienne, ferait de Roanne une *"vraie ville étape sur cette ligne LGV"*. Quant à Raymond Vial, président de la Chambre d'agriculture de la Loire, il s'oppose à la création d'une gare nouvelle à proximité de Roanne, en raison de la raréfaction du foncier.

D'autres affirment la nécessité d'une gare nouvelle afin que les temps de parcours Paris-Lyon ou Lyon-Clermont-Ferrand ne soient pas pénalisés par un passage en gare centre. Un habitant de la Région Rhône-Alpes estime que *"le cœur du problème est*



l'aménagement du territoire en reliant les bassins de vie au maximum". Il explique que l'avantage du scénario Ouest-Sud est de se combiner avec un axe transversal, ajoutant que Roanne a donc intérêt à avoir un crochet est et ouest mais aussi une gare TAGV.

■ L'option Saint-Etienne approuvée localement

En relation directe avec cette question du passage éventuel en gare centre de Roanne, l'option d'un prolongement du parcours du TAGV (en utilisant le réseau classique qui serait électrifié) de Roanne vers Saint-Etienne fait l'unanimité dans la Loire et au-delà.

Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon, estime, à cet égard, que Saint-Etienne *"ne peut rester une option pour le projet POCL"* mais doit devenir une *"priorité en termes de développement, à la fois des transports et économique"*.

L'électrification de la ligne, comme il est dit au cours de la réunion publique à Saint-Etienne, pourrait permettre de développer des liaisons Intercités entre Lyon, Saint-Etienne, Roanne et Clermont-Ferrand, à un coût *"raisonnable compte tenu du coût global du projet"* et sans impact environnemental supplémentaire.

Pour Marc Petit, maire de Firminy et vice-président de Saint-Etienne Métropole, l'option Saint-Etienne doit être intégrée au projet POCL afin de réduire de manière substantielle les temps de parcours vers Paris mais également pour offrir davantage de relations quotidiennes vers la capitale.

RFF rappelle le surcoût de la réalisation de cette option (410 millions d'euros au total, électrification comprise) et la SNCF exprime des doutes sur la rentabilité des dessertes qu'elle permettrait.

■ 6.5 Appel au consensus et évolution des positions

■ Un appel au consensus

Au cours du débat public se multiplient les appels au consensus et à la négociation, pour *"limiter les coûts"* et garantir *"que le projet se fera"*⁵. Le scénario Est étant mis hors-jeu par l'ensemble des intervenants, des voix de plus en plus nombreuses appellent, presque à chaque réunion publique, les partisans du scénario Médian et du scénario Ouest-Sud à rechercher les conditions d'un accord autour du scénario Ouest.

Selon le maire de Moulins, Pierre-André Périssol, ce consensus doit être trouvé entre le scénario Ouest et le scénario Médian. Pour Bernard Pozzoli, vice-président du Conseil général de l'Allier, tous les partenaires concernés *"doivent se mettre d'accord sur un tracé qui tienne compte du plus grand nombre d'enjeux"*. Pour Daniel Dugléry, maire

⁵ La formule *"Le bon projet est celui qui se réalise"* a été répétée à de nombreuses occasions au cours des réunions publiques ... et reprise dans ses interventions de fin de débat par Francis Lamy, préfet de la Région Auvergne et du Puy-de-Dôme, préfet coordonnateur du projet POCL.



de Montluçon, ce consensus peut s'établir entre les scénarios Ouest et Ouest-Sud, "pour que tous les territoires y trouvent leur compte".

La question est posée le 7 décembre 2011 : comment faire en sorte que le premier TAGV entre en gare de Clermont-Ferrand le plus rapidement possible ? On entend dire, à cette occasion, qu'une absence de consensus pourrait reculer l'échéance du projet, tandis qu'un accord rapide pourrait accélérer le calendrier.



▮ Vers une "position de sagesse", mais pas d'unanimité

Dans la seconde partie du débat public et plus particulièrement lors des réunions de clôture, beaucoup d'intervenants – et majoritairement des élus – estiment qu'une "position de sagesse" pourrait être trouvée autour d'un scénario "Ouest amélioré".

Même l'Auvergne et la ville de Clermont-Ferrand, toujours fermes sur leur position de défense du scénario Ouest-Sud, concèdent la possibilité de négocier sur un "cinquième scénario", que certains voient comme une solution intermédiaire entre les scénarios Ouest-Sud et Ouest, à la condition de créer une "gare Auvergne" à Varennes-sur-Allier ou Saint-Germain-des-Fossés, qui permettrait de réaliser "une croix ferroviaire européenne", à l'intersection des liaisons nord-sud et est-ouest.

Cette recherche de consensus ne fait, toutefois, pas l'unanimité. Lors de la réunion de Nevers du 17 janvier 2012, un habitant de la ville juge le ralliement des élus nivernais au scénario Ouest en décalage avec "le plébiscite de plus de 2 000 habitants de Nevers en faveur du scénario Médian". Il souhaite donc une "pleine connaissance pour les neversois et les nivernais de ce pour quoi ils votent".

Une remarque identique est faite lors de la réunion de clôture de Clermont-Ferrand : Alexandre Pourchon, président du groupe socialiste et républicain au Conseil général du Puy-de-Dôme, rappelle que l'ensemble des conseillers généraux du département ont voté à l'unanimité le soutien du scénario Ouest-Sud. Pourtant, dit-il en le regrettant, le président du Conseil général du Puy-de-Dôme a rejoint le consensus établi autour du scénario Ouest, avec ses homologues du Cher, de l'Allier et du Loiret.

▮ 6.6 La modernisation du réseau ferroviaire existant

Une demande des élus et du public s'impose au fur et à mesure de l'avancement du débat : celui de la modernisation et de la rénovation du réseau existant. Cette demande pressante correspond à plusieurs objectifs et attentes : la rénovation du réseau existant comme alternative au projet LGV POCL, la rénovation du réseau existant comme complémentarité au projet POCL et enfin le souci d'une intervention rapide pour moderniser le réseau existant, en amont du calendrier du projet POCL.



■ La rénovation du réseau ferroviaire, une alternative au projet POCL

La question de la rénovation du réseau classique comme alternative à POCL est abordée dans la plupart des réunions, certains intervenants mettant en avant la nouvelle version de l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) qui, selon eux, placerait la rénovation du réseau existant en position prioritaire. Ce à quoi RFF répond que *“la priorité donnée à la rénovation des lignes existantes était déjà présente dans la version précédente du projet du SNIT”*.

Beaucoup de ces interventions mettent l'accent sur le fait que rénover reviendrait moins cher et que l'investissement prévu pour POCL pourrait être consacré à cette démarche.

Lors de la réunion de Montluçon du 23 novembre, un artisan à la retraite s'est demandé si la rénovation de l'existant ne serait pas une *“meilleure façon”* de dépenser l'argent public. Pierre Lafaix, de l'association Allier Nature, craint que la création de nouvelles lignes ne se fasse au détriment de la rénovation du réseau classique et estime qu'une priorité doit être donnée à des services de proximité comme le TER – cette urgence est mentionnée notamment à Montluçon – plutôt qu'à *“un train pour se rendre un peu plus vite et, de façon occasionnelle, à Paris”*.

RFF répond que *“l'hypothèse d'une alternative à POCL basée sur la rénovation du réseau existant a été étudiée mais qu'elle ne répond pas aux objectifs fixés par l'Etat, et en particulier de réaliser des trajets Paris-Lyon et Paris-Clermont-Ferrand en moins de 2 heures”*, et que *“l'investissement nécessaire serait très élevé pour un gain de temps insuffisant”*.

RFF explique également qu'il ne peut y avoir de transfert de l'investissement que le maître d'ouvrage pourrait faire dans le projet POCL vers la rénovation du réseau ferroviaire existant.

En effet, RFF ne peut, de par ses statuts, emprunter pour investir dans le projet POCL que ce qui correspondrait, par anticipation, aux recettes des péages que la ligne nouvelle pourrait apporter. *“Si POCL ne se faisait pas, dit le maître d'ouvrage, il n'y aurait donc rien à investir.”*

■ La rénovation des lignes classiques, une démarche complémentaire au projet POCL

RFF a répété régulièrement qu'on ne pouvait opposer la création de lignes à grande vitesse à la modernisation du réseau existant, car les deux doivent se compléter. Le maître d'ouvrage précise que des trains empruntant la LGV POCL vont également utiliser le réseau existant, ce qui nécessite l'électrification et la modernisation de certaines lignes, et que ces travaux sont inclus dans le budget du projet, pour 400 à 500 millions d'euros.

Les intervenants qui ne proposent pas la rénovation du réseau existant comme une alternative mais comme un complément ou une priorité, insistent sur le fait que cette rénovation doit venir compléter la création de nouvelles lignes et, en particulier, des LGV. Cette nécessité a été réaffirmée, en particulier, lors de la réunion thématique de Nevers sur la complémentarité entre services TAGV et services TER.

Très régulièrement interpellé sur ce sujet durant tout le débat public, le maître d'ouvrage a, à chaque fois, mis en avant qu'il conduisait actuellement et jusqu'en 2015 *“le plus grand programme de rénovation du réseau existant jamais entrepris”*, qui concerne 1 000 kilomètres de lignes par an. Ce programme, d'un montant global de 13 milliards d'euros, est *“la priorité n°1 de RFF”*.

La rénovation du réseau existant est urgente et ne pourra attendre 2025

Beaucoup d'intervenants ont signifié à RFF que la modernisation du réseau classique ne pouvait attendre la mise en service de la ligne POCL en 2025.

RFF a indiqué que certains travaux de modernisation du réseau existant, prévus dans le cadre du projet, pourraient effectivement être envisagés en amont de la construction de la LGV elle-même.

POCL et les services régionaux à grande vitesse

La CPDP a estimé nécessaire d'apporter un éclairage sur les services régionaux à grande vitesse (SRGV) ou TER GV, dont la LGV POCL pourrait être le support et sur les conditions de connexion des TAGV aux relations TER classiques. Au cours de la réunion publique organisée à cet effet à Nevers, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il y avait, dans le projet POCL, deux relations qui pouvaient être concernées par cette approche particulière : Paris-Orléans et Clermont-Ferrand-Lyon.

Sur Paris-Orléans (voire sur Paris-Blois), il y aurait, comme l'a indiqué RFF, la possibilité de diversifier l'offre en maintenant une desserte classique aux côtés de l'offre à grande vitesse. Pour Clermont-Ferrand-Lyon, où le trafic est plus modeste et l'équilibre économique plus difficile, la mise en place de SRGV nécessiterait le report total des dessertes TER, mais aussi probablement une subvention publique.

Des experts, invités par la CPDP, ont présenté les enseignements qu'ils tirent des expériences conduites en ce domaine dans le Nord et en Champagne-Ardenne. Ils en ont expliqué les acquis (le report modal de l'automobile vers le train, l'amélioration des temps de transport) et les contraintes (la nécessité d'une réflexion et d'études préalables très fines et d'une subvention de la Région pour l'adaptation de l'infrastructure et l'exploitation du service).

Certains intervenants ont manifesté leur intérêt pour de nouveaux services TER GV, tout en mettant en avant la vétusté du service TER actuel, et en s'interrogeant sur la capacité des collectivités publiques à financer à la fois POCL et la remise à niveau des services "classiques" existants. Certains ont donc préconisé de miser plutôt sur la rénovation de l'existant.





D'autres s'interrogent sur la disponibilité de matériels TER adaptés à une LGV ou mettent en garde contre la tentation de se "débarrasser du problème" en faisant appel aux collectivités. Un représentant de la Région Rhône-Alpes a évoqué les "multiples incertitudes" quant aux coûts et aux trafics à attendre des SRGV, qui, a-t-il indiqué, "ne permettent pas aujourd'hui aux Régions de s'engager".

La SNCF a estimé que les SRGV peuvent être la "nouvelle frontière du TAGV aujourd'hui", mais a souligné que "s'il n'y a pas assez de trafic pour qu'un opérateur s'y engage à ses risques et périls", il faudrait "engager le dialogue avec les collectivités".

6.7 L'environnement dans le débat POCL

La question du risque d'impact environnemental lié à la réalisation de la LGV POCL a été très présente durant le débat public.

On notera cependant que la question du report modal – de l'avion ou de l'automobile vers le train – que pourrait laisser espérer la mise en service de POCL, en particulier pour des trajets longue distance à partir du sud-est, n'a guère été évoquée par les participants au débat public, à l'exception de la FNAUT.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le projet POCL était présenté par RFF comme permettant d'obtenir des effets importants en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (pour un volume de 7 à 14 millions de tonnes équivalent CO₂), pour atteindre l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Pourtant, ce sujet n'a guère eu de place dans les échanges du débat public et François Bonneau, président de la région Centre, a été l'un des rares à proposer de "parier sur le report modal" et "de faire en sorte que d'ici 15 ans, faire 500 kilomètres par avion soit impossible". Pierre-André Périssol, maire de Moulins et président de la communauté d'agglomération, s'est dit surpris que l'apport de la grande vitesse au report modal ne soit pas considéré comme un acquis pour l'environnement par certains de ses défenseurs. Serge Lepeltier, maire de Bourges a pourtant présenté cet enjeu : "La mobilité est la première des libertés, a-t-il dit. L'arrivée du train au XIX^e siècle a fait évoluer la qualité de vie. Pour avoir 2 % de croissance, il faut 4 % de développement des échanges. Mais les échanges doivent être aussi respectueux de l'environnement. Le TAGV c'est plus de mobilité, dans un temps plus court, avec moins d'émissions de gaz à effets de serre."



Certains contestent même l'efficacité ou le calendrier de ce report modal, expliquant, comme Pierre Kaluzny, du collectif Stop LGV POCL, que la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une question urgente *“qui ne peut attendre 20 ans”*.

■ Le report modal de l'aérien vers le ferroviaire

D'autres remettent en question la capacité d'une ligne LGV à provoquer du report modal. Selon eux, le temps gagné sur un trajet n'est pas forcément la condition d'un report modal de l'aérien sur le ferroviaire. 90 % des émissions de gaz à effet de serre seraient, selon eux, *“liées au trafic routier et, en particulier, sur de petites distances”*. Ils en ont conclu que le report de l'avion vers le train n'était pas l'enjeu principal.

A ces contestations, RFF répond, en s'appuyant sur ses études et celles de la SNCF, que *“sur un trajet donné, lorsque le temps de parcours en train passe en dessous du seuil de 3 heures, le report modal est un fait avéré”*.

■ La protection des milieux

La mobilisation pour la prise en compte, durant le débat public, de la préservation de l'environnement est, pour l'essentiel, assurée par les représentants d'associations locales de défense de l'environnement et du patrimoine ou de représentants locaux de l'écologie politique.

Elle s'inscrit rarement dans une approche globale. Dans chaque territoire, on met régulièrement en avant la défense et protection de sites particuliers, présentés comme remarquables et symboliques : on entend ainsi beaucoup évoquer la forêt de Tronçais, le Val Lamartinien, le parc naturel régional du Gâtinais, la Sologne, le domaine du Sancerrois, le vignoble de Saint-Pourçain ou encore les Pierres Dorées.

Gilles Alexandre, du collectif Tronçais Bocage Bourbonnais, explique qu'il ne faut pas traverser la forêt de Tronçais, car c'est *“une des plus grandes richesses de l'Allier”* et que *“le site est proposé au patrimoine mondial de l'Unesco”*.

Un autre site, très emblématique, la Sologne, *“la plus grande zone Natura 2000 d'Europe”*, ne mobilise pas de la même façon tous les participants, sauf en toute fin de débat.

Beaucoup de partisans d'Ouest-Sud, estimant que son évitement pénaliserait le scénario qu'ils défendent, militent pour un jumelage de POCL avec l'A71, dans la traversée de la Sologne. RFF met en avant la difficulté de ce jumelage, *“une LGV n'ayant pas les mêmes caractéristiques techniques (courbures, pentes, notamment) qu'une autoroute”*, sans toujours convaincre.





Certains, comme Jean-Pierre Saulnier, vice-président du Conseil général du Cher, demandent à ce que les études concernant ce jumelage, soient approfondies. D'autres, comme Xavier Deschamps, maire de Marcilly-en-Villette et président de la Communauté de communes du canton de La Ferté Saint-Aubin, se déclarent opposés à la traversée de la Sologne, territoire déjà suffisamment *"découpé en lanières"*.

Les défenseurs du Sancerrois estiment, avec Yves Fromion, député du Cher et président du syndicat de pays Sancerre Sologne ou Mathilde Natter, membre du bureau de l'Union Viticole Sancerroise, que les scénarios Médian et Est sont à écarter, car l'impact du passage de la ligne dans les vignobles serait, s'ils étaient choisis, *"insupportable"*.

■ Protection des sites naturels et choix de scénarios

Le discours de défense de l'environnement est régulièrement présent dans les échanges, mais on constate que beaucoup d'intervenants, qui affirment leur attachement à des sites régionaux *"remarquables"*, semblent donner plus de poids à leur engagement en faveur d'un scénario.

Ainsi, quand les études de RFF indiquent que les scénarios Ouest et Ouest-Sud présentent un risque d'impact sur l'environnement plus fort que les autres, les partisans de ces scénarios mettent presque toujours en avant la possibilité de contourner l'impact ou de le minimiser.

Pour René Souchon, président de la région Auvergne et partisan déclaré d'Ouest-Sud, il faut réduire les impacts de la ligne en Sologne en *"étudiant les possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes"* et éviter la forêt de Tronçais. Bernard Lesterlin, député de l'Allier et membre de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable de l'Assemblée nationale, parle à propos des études de RFF d'une *"escroquerie intellectuelle"*, expliquant qu'il est *"évident"* que *"la forêt de Tronçais est évitable"*.

■ On demande plus de précisions sur le risque d'impact environnemental

Il est souvent reproché à RFF de ne pas fournir d'études assez détaillées, en particulier sur la biodiversité, les milieux naturels, les écosystèmes, mais aussi de privilégier la biodiversité *"protégée"* aux dépens de la biodiversité *"ordinaire"*.

RFF répond qu'il faudra attendre les études plus précises d'après débat public, qui seront progressivement affinées jusqu'à la définition d'un tracé, pour connaître exactement les impacts éventuels sur tel ou tel milieu.

Myriam Laidet, de la mission Unesco Val-de-Loire, précise qu'une étude d'impact patrimonial sera nécessaire, *"afin d'évaluer l'étendue des modifications, de proposer des mesures compensatoires et de prouver que le projet contribue au développement durable"*. Néanmoins, pour nombre d'acteurs, l'hypothèse de mesures de compensation est très loin d'apparaître comme une réponse adaptée et acceptable. Pour certains, elle n'est tout simplement pas crédible : Jacques Debeaud, président de la Fédération Allier Nature (FAN), dit être convaincu que *"les mesures de compensation annoncées ne seront pas prises"*.

■ L'agriculture et la question du foncier

Les représentants du secteur agricole ont régulièrement témoigné de leurs craintes quant à l'impact de la ligne LGV POCL sur l'agriculture. Ils ont aussi critiqué le *“peu d'intérêt”* manifesté, selon eux, par le maître d'ouvrage, qui *“n'a consacré dans son dossier que quelques lignes aux effets de la ligne sur l'espace rural et l'activité agricole”*.

A la réunion de Gien, où ont été abordées les relations entre POCL et l'activité agricole, Michel Masson, représentant de l'APCA (Assemblée permanente des Chambres d'agriculture) déplore que les études environnementales conduites par RFF aient été *“plus détaillées”* que les études sur l'agriculture. De manière plus générale, les agriculteurs estiment que *“l'on se préoccupe plus de l'environnement que de l'agriculture et des agriculteurs”*.

L'APCA demande donc à être associée à l'identification des enjeux agricoles des régions traversées et à participer aux réflexions sur le choix des scénarios, afin d'éviter que l'impact agricole ne soit *“dramatique”*.

La plupart des agriculteurs évoquent la consommation de foncier rural engendré par la création de nouvelles lignes ferroviaires. Dans l'Essonne, il est demandé que la ligne passe au maximum en souterrain, afin que ce département qui, comme l'explique Denis Rabier, vice-président de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France, perd déjà 450 hectares de terres agricoles par an du fait de l'urbanisation et de la création d'infrastructures, ne soit pas *“amputé”* des 700 hectares d'emprise prévus pour un passage en aérien.

Florent Lepêtre, représentant de la Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher et agriculteur en Sologne, appelle à *“la cohérence sur le gaspillage du foncier”*.

Les intervenants témoignent également d'une grande méfiance concernant les mesures de compensation environnementale. Certains demandent à ce qu'elles s'exercent sur les terrains les moins productifs, afin d'éviter *“une double peine”* : la perte de terrains du fait de l'emprise de la LGV et une consommation supplémentaire de foncier rural pour les compensations environnementales.

RFF répond que ces compensations feront l'objet, dans tous les cas, d'un accord à l'amiable, relevant d'une démarche volontaire des propriétaires, qui seront indemnisés.

■ 6.8 Le financement de la ligne POCL

La question du financement est une thématique centrale du débat. Elle est formulée de trois façons : une vive appréhension du public face au coût annoncé du projet, des inquiétudes et demandes de précision quant à la clef de répartition du financement (*“qui va payer quoi ?”*) et une prise de position de certains élus directement concernés, pour expliquer *“qu'ils ne pourront pas payer”*.

■ Une vive appréhension face au coût du projet

Le coût du projet, estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros selon le scénario retenu, inquiète nombre d'intervenants. Jean-Paul Dufrègne, président du Conseil général de l'Allier, même s'il se déclare en faveur du projet, estime que son financement poserait *“de vraies questions aux collectivités territoriales”*.



Bernard Perut, maire de Villefranche-sur-Saône s'interroge : *“Pourrons-nous y faire face ?”*.

Certains intervenants craignent que l'argent consacré à la création d'une nouvelle ligne ne soit soustrait au budget de rénovation du réseau existant. Eric Mourey, secrétaire départemental d'Europe Ecologie les Verts dans la Nièvre, estime qu'avec le coût de la LGV POCL, *“l'Etat et les collectivités ne pourront pas moderniser et améliorer les lignes existantes”*. D'autres acteurs, dont le maire de Nevers, Florent Sainte Fare Garnot, demandent donc à ce que soit privilégié le scénario qui, tout en répondant au mieux au souci d'aménagement du territoire, soit *“le moins cher et le moins lourd pour les collectivités”*.

■ La clé de répartition du financement de la LGV

La question de la répartition du financement est une des principales préoccupations du public, mais plus particulièrement des nombreux élus qui participent au débat.

Lors de la réunion thématique relative au financement du projet, à Orléans le 24 novembre 2011, RFF donne – et c'est une première dans l'histoire des projets ferroviaires, au stade du débat public – une estimation de sa participation au financement du projet : 1,8 milliard d'euros dans le scénario Ouest-Sud, 2,2 milliards pour Ouest variante Roanne, 2 milliards pour Ouest variante Mâcon, 3,3 milliards pour Médian variante Roanne, 3,3 milliards pour Médian variante Mâcon, et enfin 3,6 milliards pour Est variante Roanne et 3,4 milliards pour la variante Mâcon. RFF commente ces chiffres en expliquant que *“plus il y aura de voyageurs, plus sa participation sera importante”*.



“Il faut mettre l'Etat, RFF et les collectivités autour de la table et le plus tôt possible”, estime Claude Liebermann, expert invité par la CPDP. Pour lui, *“l'effet positif intervient lorsque les Régions intéressées sont chefs de file”* et arrivent à rassembler, mais aussi lorsque l'on parvient à choisir des *“variantes vertueuses”*, c'est-à-dire *“le moindre coût pour le plus de voyageurs”*, donc *“le plus de trains et le plus de péages”*.

Le maître d'ouvrage explique que le plan de financement ne sera bouclé que dans une dizaine d'années ; la question ne serait donc pas à l'ordre du jour. Mais RFF estime qu'on peut prévoir qu'une grande partie du financement demeurera du ressort des collectivités. Jorge Roig, d'Europe Ecologie les Verts, demande alors à RFF d'évaluer *“le montant que devra payer chaque citoyen”*.

Selon André Colin, de la CGT, les impôts locaux ne sont pas supposés *“financer les infrastructures de transports”*. Jean-Paul Dufrègne, président du Conseil général de l’Allier estime que *“d’autres sources de financement devront être imaginées et proposées”*. Pour certains, il faut inclure le projet POCL dans une perspective plus européenne – avec la possibilité de mettre Clermont-Ferrand au centre d’une *“croix ferroviaire européenne”* –, afin d’obtenir des financements de l’Union Européenne. RFF explique que le projet a déjà *“bien évidemment”* une dimension européenne et que *“cet aspect sera affiné dans un second temps”*.

■ Les Régions et le financement de POCL

Certains élus et représentants de formations politiques manifestent un fort scepticisme quant à la capacité de leur collectivité à financer un tel projet. Chantal de Thoury, déléguée régionale de l’Alliance Royale pour la Bourgogne, rappelle que *“la Bourgogne n’a pas fini de payer sa dette pour la ligne Paris-Lyon actuelle”*, comment pourrait-elle donc engager d’autres investissements ?

Jean-Michel Guerre, vice-président du Conseil régional d’Auvergne, n’est pas plus optimiste. Selon lui, *“dans la situation actuelle, on ne pourra jamais fonctionner sans un investissement européen”*. Marie-Hélène Riamon, conseillère régionale Rhône-Alpes et première adjointe au maire de Roanne, pense que dans l’état actuel, il ne lui semble pas possible que *“les collectivités participent financièrement à ce projet, au-delà de leur strict domaine de compétence”*.

Des élus proposent même une solution : les Régions ne participeraient au financement que du seul différentiel entre le coût du doublement de Paris-Lyon (un objectif national, dont le financement relèverait donc de l’Etat) et le surcoût de la desserte du “grand Centre”.

L’éventualité d’un partenariat public-privé (PPP), évoquée pour le montage du financement de la LGV, suscite beaucoup de méfiance. RFF explique que la contribution du PPP serait avant tout technique, mais qu’il n’apporterait pas de financement en lui-même.

■ Grande vitesse et financement de la LGV

Le niveau de vitesse pouvant avoir des effets sur l’économie du projet, la CPDP a souhaité éclairer le public sur la relation entre le projet de LGV et la vitesse des trains qui pourraient y circuler : 300 à 320 km/heure comme c’est le cas actuellement pour le TAGV en France, ou 360 km/heure (la “très grande vitesse”) ou encore une vitesse inférieure, par exemple, 200 km/heure, une vitesse qui peut être celle de certains trains sur le réseau ferré “classique”.

RFF a rappelé que les objectifs du projet pouvaient être atteints en faisant circuler des trains à la vitesse de référence actuelle des TAGV, 320 km/heure. Par ailleurs, l’étude par RFF de plusieurs scénarios d’aménagement du réseau existant a montré que le meilleur niveau de vitesse des trains classiques, sur des lignes modernisées, ne permettrait pas d’atteindre les objectifs du projet POCL.

RFF a indiqué pouvoir envisager une ligne pour une vitesse supérieure, sachant qu’elle aurait des caractéristiques constructives spécifiques (avec des coûts supplémentaires) et que *“le recul manque pour un retour d’expérience pertinent de son effet sur le système ferroviaire”*.



Les gains de temps de trajet, à 360 km/heure, a précisé le maître d'ouvrage, seraient réels mais sans commune mesure avec ceux obtenus par le passage à la grande vitesse. Franchir ce nouveau palier, selon le maître d'ouvrage, permettrait néanmoins un gain de voyageurs supplémentaire.

La SNCF, plus affirmative, estime que la vitesse de 360 km/heure permettrait de réduire les temps de parcours, d'augmenter les fréquences, de mieux desservir Lyon et l'axe sud-est et, par voie de conséquence, de faciliter le financement du projet POCL, puisqu'il attirerait plus de voyageurs.

Ces interventions ont fait l'objet de réactions et d'interrogations de la salle sur la vitesse à retenir ; on a parlé notamment de "*déification de la vitesse*" mais aussi de "*juste milieu*" à trouver.

Pour le président de la FNAUT, Jean Sivardière, invité par la CPDP, le doublement de la LGV Paris-Lyon est inévitable, en particulier "*pour un report modal efficace*" de l'aérien vers le ferroviaire. Il faut donc, selon lui, réaliser le projet dans le scénario Médian par Roanne, "*qui minimise le temps de parcours*" et opter pour une vitesse maximale, 320 ou 360 km/heure. Il a ajouté qu'il ne fallait pas diaboliser l'endettement : "*S'endetter pour financer un investissement rentable, dit-il, est positif.*"

6.9 Une remise en cause des études de RFF et de leur méthodologie

Des doutes sont exprimés sur les études et la méthodologie employée par RFF pour les réaliser. Beaucoup de ces critiques sont le fait de partisans des scénarios Ouest-Sud et Ouest, qu'ils estiment pénalisés par les comparaisons de coûts, de bénéfices et d'impacts environnementaux auxquelles aboutissent les études du maître d'ouvrage.

Le gain de voyageurs nouveaux induit par la famille des scénarios Ouest serait minimisé

La grande majorité des défenseurs des scénarios Ouest et Ouest-Sud soupçonnent RFF de minimiser le gain de voyageurs nouveaux induit et les bénéfices attendus de ces deux scénarios.

Bertrand Salvat, secrétaire général d'Altro, estime que RFF "*minore les effets pour le scénario Ouest-Sud du trafic induit par le futur barreau est-ouest*". Ce à quoi RFF répond que les études obéissent à une méthodologie éprouvée, qui est la même pour tous les projets et, dans le cas de POCL, pour tous les scénarios.

On met aussi en doute, assez fréquemment, la corrélation entre la minute gagnée et le gain de voyageurs. Serge Grouard, député-maire d'Orléans, "*ne croit pas*" qu'un gain de temps sur un trajet se traduise automatiquement par un apport de voyageurs nouveaux sur cette liaison. Ce à quoi RFF répond régulièrement que "*toutes les études effectuées depuis 30 ans*" confirment cette corrélation.

▮ Le scénario Médian privilégierait la rentabilité financière par rapport à l'aménagement du territoire

Au fur et à mesure de l'avancée du débat, les critiques du travail de RFF se font de plus en plus vives, en particulier concernant les études d'impact environnemental. Jean-Luc Poisson, adjoint au maire d'Orléans ou encore Guy Dumignard, adjoint au maire de La Souterraine, déclarent que les études de RFF sont orientées car elles conduisent à choisir automatiquement le scénario Médian, ceci afin de *“privilégier la rentabilité financière aux dépens de l'aménagement du territoire”*.

RFF répond que *“le projet, quel que soit le scénario choisi, n'a pas de rentabilité financière”* et que si les études mettent en avant le scénario Médian, c'est que *“les scénarios Ouest ne sont pas ceux qui ont le meilleur bilan en termes de création de valeur socio-économique”*.

▮ La présentation du risque d'impact environnemental pénaliserait les scénarios Ouest et Ouest-Sud

Il est souvent reproché à RFF de présenter le scénario Médian comme celui qui induirait le moins de risques d'impacts, tant au niveau environnemental que financier, et de ne pas chercher de solutions pour éviter les grands enjeux de risques d'impact des scénarios Ouest et Ouest-Sud.

Hubert de Ganay, président de la Chambre d'agriculture du Cher, s'étonne que l'on insiste sur l'impact en Sologne, car il lui semble que d'autres enjeux devraient aussi être évoqués tels que l'impact du scénario Médian sur l'espace viticole.

Ce à quoi RFF réplique que ses études *“ne veulent rien démontrer”*. Elles se contentent d'établir des constats, dont, en particulier, que *“les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent, pour le milieu naturel, un risque d'impact plus fort”*.



▮ 6.10 Le projet POCL et les liaisons est-ouest

La prise en compte des liaisons ferroviaires est-ouest, existantes ou en projet, est régulièrement demandée au maître d'ouvrage, en particulier par les partisans des scénarios Ouest.

▮ Ne pas réaliser le projet de barreau Poitiers-Limoges et inclure ses trafics dans POCL

Comme Didier Thillet, président de l'Association TGV Berry Limousin Midi-Pyrénées, un nombre non négligeable d'élus du Limousin estiment que la non-réalisation du projet de barreau Poitiers-Limoges permettrait d'apporter à POCL un nombre important de voyageurs - on évoque le chiffre d'un million de voyageurs - et donc



de faciliter son financement. Une étude d'un cabinet spécialisé aurait montré que le barreau Poitiers-Limoges coûterait deux milliards d'euros "*pour rien*", et qu'il serait préférable de raccorder Limoges à POCL.

// POCL et la problématique des liaisons ferroviaires est-ouest

Dans beaucoup de réunions, des intervenants insistent sur le fait que le projet POCL doit prendre en compte les relations ferroviaires est-ouest.

RFF rappelle que POCL est un "*projet nord-sud*", qui néanmoins améliore des relations est-ouest comme Lyon-Nantes.

Si tous les intervenants ne plaident pas pour l'abandon du barreau Poitiers-Limoges, la nécessité de mieux raccorder POCL à POLT est régulièrement évoquée. La possibilité de faire de l'Auvergne le lieu d'une "croix ferroviaire" nord-sud/est-ouest est présentée par certains comme une composante importante de la dimension européenne du projet POCL.

Certains défenseurs du scénario Ouest-Sud estiment qu'intégrer le barreau ferroviaire à grande vitesse est-ouest évoqué par le Grenelle de l'environnement renforcerait nettement la rentabilité du projet et permettrait d'enrichir les fonctionnalités de POCL. Prendre en compte ce barreau permettrait également de donner au projet POCL la dimension européenne "*qui lui manque*", selon certains participants au débat, et d'ouvrir la voie à des financements européens.

Ainsi, Michel Caniaux, secrétaire général de l'association Altro, explique, lors de la réunion publique de Roanne, que le scénario Ouest-Sud offre "*des fonctionnalités supplémentaires, et notamment l'amorce de ce barreau est-ouest vers l'Atlantique, vers Bordeaux et vers Lyon*". Pour une meilleure rentabilité de la ligne, précise-t-il, il faudrait pouvoir réaliser une connexion avec "*le barreau est-ouest*", et envisager des trajets Bordeaux-Lyon ou Nantes-Lyon.

// 6.11 L'arrivée de POCL en Île-de-France et en région lyonnaise

// Le projet de LGV POCL et l'amélioration du réseau RER

Dans les territoires du sud francilien, où serait prévue l'insertion de POCL pour son arrivée à Paris, la LGV n'est une priorité ni pour les usagers des "*trains du quotidien*" ni pour les élus.

Lors d'une des premières réunions publiques du débat, le 19 octobre 2011 à Mennecey, le maire de la ville, Jean-Philippe Dugoin-Clément, avait immédiatement soulevé la question de l'opportunité du projet par rapport aux préoccupations des usagers du train dans le sud francilien et plus particulièrement en Essonne.

Alors que les RER sont saturés en Île-de-France, a-t-il dit, on prévoit "*un investissement colossal*" pour cette nouvelle LGV. Et ce, "*alors que le seul RER D transporte plus de voyageurs par jour que toutes les LGV en France*".

Grâce au projet POCL, faisait-il remarquer, on va permettre aux voyageurs allant d'Orléans vers Paris de voyager plus rapidement que ceux allant de l'Essonne vers

Paris. La question, ajoutait-il, est de savoir *“ce que propose l’Etat pour faire de quelque chose qui est actuellement subi comme une peine - l’arrivée d’une nouvelle LGV - une opportunité”*.

Lors de la réunion publique d’Orly, le 11 janvier 2012, Jacques Picard, conseiller régional d’Île-de-France, explique que le schéma d’amélioration du RER C avec le passage de 4 à 6 voies de la ligne entre Paris et Choisy est la question la plus urgente. Maryvonne Noël, représentante de l’association d’usagers du RER C Circule et expert invitée par la CPDP, demande une rénovation rapide de la ligne C du RER, afin d’améliorer la régularité et l’offre de service, avant la mise en place de la LGV POCL.

Michel Parrot, adjoint au maire de Brétigny, rappelle la dégradation du service sur la ligne C du RER. Dans ce contexte, la recherche de synergies entre le projet POCL et le sextuplement de la ligne C, qu’évoque RFF, lui semble *“tout à fait opportune”*.

Le directeur du projet POCL, Thomas Allary indique que les deux voies nouvelles créées par le projet POCL pourraient accueillir non seulement les TAGV nouveaux de POCL mais aussi des TER, ce qui libérerait des sillons sur les voies actuelles. Ces sillons libérés pourraient donc, indique-t-il, être utilisés au bénéfice des RER C.

■ L’arrivée de la LGV en Île-de-France et l’impact sur l’environnement

Plusieurs personnes s’interrogent sur le risque de nuisances (en particulier sonores) que pourrait occasionner le passage de la ligne à proximité des habitations. Didier Gonzales, député-maire de Villeneuve-le-Roi se réjouit du projet mais exprime son inquiétude quant à l’impact qu’il pourrait avoir sur le cadre de vie de sa commune. Jean-Louis Cohen, maire d’Ablon-sur-Seine, craint également que sa commune, déjà traversée par la ligne C du RER, ne soit encore plus impactée par la création de voies nouvelles. Il demande donc un tracé en souterrain, même si cela devait entraîner un surcoût. Cet avis est également partagé par Chantal Duchène, adjointe au maire d’Ivry-sur-Seine.

Pour Christine Janodet, maire d’Orly, le scénario choisi doit s’attacher à réduire l’impact sur l’environnement. La ville d’Orly et toutes les communes de Seine Amont souhaitent, dit-elle, que la ligne soit souterraine car le passage en aérien serait contradictoire avec l’ambition de *“couture urbaine”* portée par les villes.

Maryvonne Noël, représentant l’association d’usagers du RER C Circule, exprime une position différente. A l’occasion de la réunion publique d’Orly, elle explique que *“pour une bonne souplesse d’exploitation, ce sont les solutions en surface qui sont les plus séduisantes”*. Et, elles seules, ajoute-t-elle, pourraient permettre, en parallèle, la mise en place de *“bonnes protections phoniques pour toutes les voies”*.

■ Eviter le PNR du Gâtinais français

Plusieurs intervenants, lors des réunions publiques dans le sud francilien, ont mis en avant la protection du parc naturel régional du Gâtinais (une réserve de biosphère), qui pourrait être impacté par l’arrivée de POCL en Île-de-France.

Jacques Picard, conseiller régional d’Île-de-France, estime que les enjeux environnementaux au sud de l’Essonne sont très forts, ajoutant qu’il n’est pas possible *“d’imaginer un seul instant que POCL traverse le parc naturel régional du Gâtinais français”*.



Guy-Francis Parmentier, vice-président de la Commission aménagement de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne, a exprimé son attachement à l'insertion de l'infrastructure dans son environnement urbain et naturel, *“en évitant la traversée du Gâtinais français”*.

Pour Claire-Lise Campion, sénatrice de l'Essonne, vice-présidente du Conseil général de l'Essonne, vice-présidente du parc naturel régional du Gâtinais français, *“le PNR du Gâtinais est un territoire majeur pour la biodiversité en Île-de-France”*. Elle se réjouit donc que RFF ait produit de nouvelles études sur une alternative à la traversée du parc.



Le directeur du projet POCL de RFF, Thomas Allary, explique que les études concernant l'arrivée de la LGV en Île-de-France ont identifié tous les enjeux concernant les milieux physiques, naturels et humains, qui ont été hiérarchisés en valorisant le nombre d'enjeux et l'importance de chacun d'entre eux. Ces études ont permis d'établir des cartes qui montrent où le cumul d'enjeux est le plus important. A partir de ces études, ont été élaborés des *“principes d'accès”* jumelés à des *“principes de connexion”* pour l'arrivée du projet en Île-de-France.

Il indique également que RFF, après la réunion de Mennecy, en octobre 2011, a réalisé des études complémentaires qui prennent plus largement en compte le

réseau existant dans l'insertion du projet POCL en Île-de-France, afin de chercher une solution d'évitement du PNR du Gâtinais, en passant à l'ouest d'Etampes.

Les temps de parcours augmenteraient de une à quatre minutes et *“les risques d'impacts environnementaux seraient acceptables”*. On peut donc imaginer, dit-il, que l'option de passage d'entrée en Île-de-France soit élargie à l'ouest, *“même si en termes fonctionnels, on s'éloigne des objectifs du projet”*.

■ Les options de passage : Lieusaint, Brétigny, Juvisy

Un tronçon commun de 13 kilomètres d'Orly à Lieusaint, entre la ligne POCL et le projet d'interconnexion sud des LGV, a été identifié par RFF. Ce tunnel commun permettrait des économies, même s'il implique des surcoûts, notamment liés à la réalisation d'une bifurcation souterraine entre les deux voies. Le bilan des surcoûts et des économies montre que ce tunnel permet une économie d'environ 680 millions d'euros dans le cadre de cette variante.

Mais, selon RFF, le principal obstacle à cette mutualisation est que ce tronçon commun arriverait à saturation dès sa réalisation, ce qui ne laisserait présager aucune marge d'évolution après la mise en service. La mutualisation est donc une option que RFF ne retiendra pas. La réalisation de deux tubes pourrait être une solution mais impliquerait un surcoût de 600 millions d'euros par rapport à la solution d'un seul tube.

Aucune intervention n'est relevée, pendant la réunion publique de Lieusaint, pour la défense d'un passage du projet de la LGV POCL dans la gare de cette ville. Les élus et acteurs économiques locaux semblent se satisfaire de l'obtention d'un arrêt dans le cadre du projet d'Interconnexion sud des LGV.

La desserte en gare de Juvisy ou Brétigny des TAGV intersecteurs pourrait donc être privilégiée dans la suite des études de RFF. Certains intervenants, comme l'association Qualité de Vie, soutiennent une option de passage à l'ouest d'Etampes à partir de Brétigny. Le maître d'ouvrage y a consacré une étude complémentaire pendant le débat, à la suite de demandes du public, qui estimait cette option moins pénalisante pour l'environnement qu'un passage à l'est traversant le Gâtinais. Si le projet de LGV POCL est poursuivi, cette option, précise RFF, sera donc étudiée.



■ La question d'une gare nouvelle à Orly

La création d'une gare nouvelle à Orly est souvent présentée par les élus locaux et les représentants des chambres de commerce comme une véritable nécessité.

Christine Janodet, maire d'Orly, estime que le pôle d'Orly *"est resté trop longtemps enclavé"*. Il lui semble indispensable que la décision d'un arrêt à Orly soit prise, car la gare nouvelle faciliterait l'accès à l'aéroport et la complémentarité air-fer. Elle permettrait ainsi une meilleure distribution modale : l'avion pour les longues distances et le train pour les trajets courts en France et en Europe.

Daniel Guérin, conseiller général du canton de Villeneuve-le-Roi/Ablon-sur-Seine, estime que la création d'une gare souterraine à Orly *"donne de la cohérence au développement d'un pôle ferroviaire et à la réduction de l'activité aérienne"*.

Toutefois, certains acteurs, comme Étienne Chaufour, conseiller général de l'Essonne et maire de Juvisy-sur-Orge, manifestent un certain scepticisme quant à l'intermodalité air-fer. *"Pour certaines lignes d'Air France, Orly est un aéroport domestique"*, affirme-t-il lors de la réunion d'Orly.

RFF explique les difficultés techniques de la création d'une gare de POCL à Orly, qui devrait être réalisée en troisième sous-sol, sous la gare de l'Interconnexion sud des LGV et sous la gare du réseau de transport du Grand Paris. Son coût global, estimé à environ 900 millions d'euros, rapporté au trafic attendu, semble, aux yeux du maître d'ouvrage, disproportionné.



■ La gare d'arrivée à Paris

RFF a prévu l'arrivée de la ligne LGV POCL en gare d'Austerlitz, après une possibilité éventuelle d'arrêt en gare nouvelle à Orly. Mais, la plupart des intervenants qui ont abordé ce sujet, se prononcent plutôt pour une arrivée en gare de Lyon. On peut noter quelques interventions pour faire d'une gare nouvelle à Orly la gare terminus de POCL, une proposition à laquelle le maître d'ouvrage répond que *"tous les voyageurs venant de province veulent arriver dans le centre de Paris"*.

L'éventualité d'une arrivée de POCL en gare Montparnasse, évoquée par un adhérent de la FNAUT lors de la réunion de Lieusaint, est réfutée par RFF, qui indique qu'elle se heurterait à un problème de capacité d'accueil, car la gare Montparnasse attend déjà une augmentation de son trafic avec la mise en service des lignes Bretagne Pays de Loire et Sud Europe Atlantique.

La gare naturelle de POCL, pour RFF et la SNCF, serait donc la gare d'Austerlitz. Mais nombre d'intervenants, comme Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon, jugent la gare de Lyon mieux desservie par les transports urbains et régionaux. D'autres, partisans d'un compromis, comme Gabriel Roudon, du CESER Rhône-Alpes, proposent un jumelage entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

■ La prise en compte du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)

Lors de toutes les réunions publiques en Rhône-Alpes, les élus ont expliqué que la résolution du problème posé par le nœud ferroviaire lyonnais devrait être un préalable à la réalisation de POCL.

Le directeur du projet POCL, Thomas Allary, indique, lors de la réunion publique de Villefranche-sur-Saône, que la LGV contribuera *"comme toute infrastructure nouvelle dans un environnement déjà très encombré"* aux difficultés de circulation des trains dans cette zone, *"mais de façon relativement modeste"*, puisque sur la ligne nouvelle se reporteront beaucoup de trains de l'actuelle ligne Paris-Lyon. Quant aux trafics induits (les relations nouvelles liées aux gains de temps), ils ne devraient pas, non plus, être de nature à aggraver beaucoup la situation.

Néanmoins, l'arrivée de POCL dans le nœud ferroviaire lyonnais suscite encore interrogations et inquiétudes, notamment de la part d'usagers et de représentants de cheminots, non seulement parce que certains y voient une aggravation du problème actuel mais aussi parce d'autres craignent qu'elle ne s'accompagne *"de réductions de la desserte actuelle"*.

Un vice-président du Grand Lyon se dit préoccupé par le fait que le débat public à venir sur le nœud ferroviaire lyonnais n'intervienne qu'après celui consacré à la LGV POCL.

Il précise aussi que l'arrivée de POCL en gare de Lyon-Part-Dieu est indispensable, cette gare constituant un véritable hub ferroviaire en connexion avec les réseaux TER.

RFF indique que les études de POCL laissent ouverte l'option que certains TAGV puissent arriver directement à la gare de Perrache (mais aussi à celle de Saint-Exupéry), pour répondre à une éventuelle saturation de la gare de la Part-Dieu.

6.12 Les gares de POCL

La gare nouvelle : un “lieu d’interconnexion des réseaux”

RFF explique que l’objectif premier de POCL est de relier les gares existantes – la plupart des usagers estimant qu’un des avantages du train est sa capacité à relier des centres villes – mais que de nouvelles gares pourraient être créées, si elles apportaient des avantages au projet, en particulier en termes d’interconnexion avec les réseaux ferroviaires régionaux.

Dans trois villes, l’idée fait particulièrement débat. A Vichy, Roanne et Nevers, les avis sont partagés entre les avantages que représenterait la création d’une nouvelle gare – notamment en termes de liaisons nouvelles permises par les interconnexions – et les doutes sur la pérennité des gares nouvelles.

Si beaucoup d’intervenants, usagers en général, défendent aussi ce principe d’utiliser les gares existantes, certains, comme Michel Caniaux, délégué général de l’association Altro, estiment qu’une gare nouvelle comme celle envisagée entre Vichy et Moulins permettrait de donner *“un statut européen au projet”* et offrirait une meilleure visibilité à l’Auvergne toute entière, avec des retombées locales.

Cet avis n’est pas toujours partagé. Guy Charmetant, maire de Montbeugny, se demande comment une seule gare nouvelle pourrait être plus attractive que plusieurs gares existantes. Didier Luminet, gérant de société et élu de la Chambre de commerce d’Auvergne, estime lui que *“les pertes de temps pour se rendre à la gare nouvelle en voiture seraient importantes”*.

Une gare nouvelle en Auvergne, une vitrine pour la Région

En revanche, plusieurs élus d’Auvergne et de Clermont-Ferrand en particulier, militent pour une gare nouvelle *“Porte d’Auvergne”* qu’ils situent à Varennes-sur-Allier ou à Saint-Germain-des-Fossés. Jean-Michel Guerre, président de l’agglomération de Vichy et vice-président de la Région Auvergne estime, lors de la réunion de clôture d’Orléans, qu’un *“cinquième scénario”* devrait être étudié qui inclurait une gare nouvelle à Saint-Germain-des-Fossés. Pour Serge Godard, maire de Clermont-Ferrand, la création d’une gare nouvelle en Auvergne permettrait de *“raccourcir les temps de parcours et de disposer de liaisons vers la façade Atlantique”*.





7- Ce que la CPDP retient du débat public

Dans les choix d'organisation du débat public sur le projet POCL, puis dans son animation, la Commission a eu pour préoccupation constante le respect des objectifs clés que doit poursuivre tout débat public : informer et faire participer le plus grand nombre de personnes intéressées par le projet - en permettant l'expression de toutes les opinions -, aborder tous les aspects et tous les risques d'impact, faire émerger des questions utiles à son enrichissement final.

7.1 Le regard de la Commission sur le déroulement du débat public

Des conclusions de RFF parfois critiquées
Le périmètre du débat public

7.2 L'aménagement du territoire, principale justification du projet aux yeux du public

Les préoccupations du public quant à l'impact du projet

7.3 Un projet soumis à de très fortes contraintes

La contrainte environnementale
Les préoccupations des agriculteurs
La contrainte du financement
Des pistes pour améliorer la finançabilité du projet

7.4 Face à ces contraintes, le débat sur le choix d'un scénario

Les différentes familles d'arguments

7.5 L'arrivée en Région Rhône-Alpes

Desservir Saint-Etienne à grande vitesse
L'insertion de la LGV POCL dans la métropole lyonnaise

7.6 L'insertion de POCL en Île-de-France

Mutualiser le projet de LGV POCL avec le projet de sextuplement des lignes du RER C
La question des gares

7.7 La LGV POCL et les TER

Concilier desserte régionale et nationale

7.8 La question du fret



Préalablement au débat, la Commission a rencontré de nombreux responsables de la vie politique, économique ou associative concernés par le projet, ceci afin de comprendre leurs attentes à l'égard de ce dernier et du débat qui allait s'ouvrir. Elle a mis en place les moyens d'information requis pour toucher largement le public concerné par le projet, s'appuyant sur son site Internet, sur la presse, notamment celle des collectivités locales, mais aussi en ayant recours à une expérience innovante, celle d'un bus parcourant les territoires du projet pour mettre à la disposition du grand public les informations utiles à une connaissance de ce dernier et du débat en cours.

Lors de chaque réunion publique de proximité, les données générales du projet ont été présentées par le maître d'ouvrage, complétées d'un zoom sur les aspects du dossier concernant le territoire du lieu de la réunion. Des rencontres thématiques ont permis au public d'approfondir tel ou tel sujet spécifique du projet, qu'il s'agisse de ses impacts sur l'environnement naturel, social ou économique, de son financement, ou des spécificités de son insertion en région parisienne ou lyonnaise. Une audition publique, sur le thème du fret, aura permis aux acteurs de ce secteur d'activité, très intéressés par un projet ne les concernant qu'indirectement, de faire connaître leurs analyses et attentes à l'égard de POCL.

On soulignera, enfin, qu'en cours de débat, la Commission a su compléter le dispositif des rencontres initialement arrêté en organisant deux nouvelles réunions : une audition publique dans la Creuse qui a permis aux acteurs de ce département d'être écoutés sur leur analyse du projet POCL, et une seconde réunion thématique sur l'environnement à Gien qui a permis de donner du temps au débat sur ce thème, au profit notamment d'échanges approfondis sur la question des terres agricoles requises par la réalisation d'un tel projet.

Pour atteindre ses objectifs, la Commission a pu s'appuyer sur un dossier du maître d'ouvrage de qualité, basé sur un exposé clair des enjeux que cherche à relever le projet POCL. Soulignons qu'entre la Commission et l'équipe RFF du projet POCL ont prévalu, tout au long des huit mois de préparation et déroulement du débat, des relations de transparence et d'écoute, propices à la réussite d'un débat public.

7.1 Le regard de la Commission sur le déroulement du débat public

En tout premier lieu, on ne peut que souligner la mobilisation exceptionnelle qu'illustrent les chiffres de participation à ce débat. Dans les réunions publiques, si la Commission a pu constater la diversité du public présent, ce qu'elle retient, c'est l'importante implication des élus et des collectivités territoriales sur ce dossier. Cette



implication explique pour une large part la participation nombreuse du public aux rencontres du débat. En soi elle a été très positive, mais a obligé la Commission à veiller particulièrement à ce que chacun, simple citoyen inclus, puisse s'exprimer lors de ces rencontres. Au final, la très grande majorité de ceux qui ont voulu intervenir ont pu le faire, toutes les sensibilités ayant pu s'exprimer et se faire entendre, objectif fondamental du débat public.

Soulignons aussi la place importante que la presse, écrite, parlée ou audiovisuelle, mais également web, a accordée à ce débat, confirmant ainsi par l'attention qu'elle a portée au sujet, l'importance du dossier POCL pour les Régions concernées. Elle a été un relais essentiel pour informer le public sur le projet et le débat en cours, soutenir son intérêt, voire le mobiliser pour participer au débat.

Le climat des rencontres, de leur déroulement, a toujours été courtois, ce qui n'a pas interdit, parfois, la force des propos. Les objectifs et les règles de la procédure ont été, globalement, acceptés et compris par tous les participants.

// Des conclusions de RFF parfois critiquées

Des reproches ont parfois été adressés au maître d'ouvrage, dont la présentation aurait été orientée, les données parfois qualifiées de sujettes à caution ou incomplètes, les modèles et leurs hypothèses parfois contestés. On retiendra, néanmoins, que suite à diverses demandes de précisions, treize études complémentaires auront été diligentées par RFF et mises à disposition du public, témoignage de l'attention portée par le maître d'ouvrage aux interventions de ce public et preuve de sa réactivité.

Ces critiques suggèrent de rappeler que, dans le calendrier d'un projet, les études présentées au débat public correspondent à une étape "très en amont" dans la vie de celui-ci. En contrepartie de ce positionnement dans le temps du projet, la précision de certaines d'entre elles est forcément limitée. N'oublions pas que le débat public porte sur les principes et les grandes lignes d'un projet, non sur des "études d'exécution". Celles-ci viendront après les décisions concernant des choix qui, de fait, restreindront le champ des investigations.

// Le périmètre du débat public

Enfin, dernier point qu'il faut évoquer dans cette introduction, celui du périmètre d'un débat public. La CNDP instruit des saisines portant sur des projets clairement identifiés quant à leurs objectifs et caractéristiques : elle ne peut pas s'autosaisir d'une extension de ces derniers. Notre Commission, souvent interpellée sur "la nécessité" d'élargir le débat, notamment à des problématiques telles que la ligne POLT ou le barreau Poitiers-Limoges, a dû, à de nombreuses reprises, rappeler les règles et la méthode qui conduisent aux choix d'organisation du débat public. Nous avons rappelé, à



ce titre, que le débat Poitiers-Limoges avait eu lieu en 2006, que la CNDP ne pouvait plus organiser de débat sur ce projet, qui a fait par ailleurs l'objet d'une décision de RFF. Pour autant, notre Commission a entendu les propos tenus par le public sur les dossiers évoqués et ces échanges ne sont pas oubliés dans ce compte-rendu.

7.2 L'aménagement du territoire, principale justification du projet aux yeux du public

Pour reprendre la formulation du maître d'ouvrage, le projet débattu s'appuie sur deux piliers : force est de constater que le premier de ces piliers, **la nécessité de désaturer l'actuelle ligne Paris Lyon**, a été peu évoqué, si ce n'est pour en contester parfois la nécessité sinon son échéance.

A contrario, la Commission retient le **large soutien** apporté par le public à la réalisation du projet POCL **en raison de sa dimension d'aménagement du territoire**. Quel que soit le support de l'expression de ce soutien, en réunion publique, dans les cahiers d'acteurs ou sous forme d'avis déposés sur le site du débat, tous ceux qui l'expriment attendent de la LGV POCL qu'elle confère aux villes qu'elle dessert une image de modernité et un pouvoir d'attractivité renforcé, pouvant se traduire en termes de retombées économiques, intellectuelles et sociales bénéfiques au territoire de ces villes.

Qu'il s'agisse du maillage avec le réseau à grande vitesse national et européen, de l'accès aux aéroports internationaux ou plus simplement de la possibilité de pouvoir effectuer un aller-retour dans la journée entre les villes du "grand Centre" et les grandes métropoles que sont Paris et Lyon, nombreuses ont été les références aux contributions de POCL à l'amélioration des conditions de vie des habitants concernés, tant dans leur exercice professionnel qu'à titre privé. Localement, il a été entendu que les connexions avec les autres moyens de transports collectifs, TER notamment, devraient permettre une diffusion des bénéfices de l'arrivée du TAGV au-delà des seules 13 villes identifiées dans le dossier, élargissant ainsi l'aire d'influence de la future ligne sur le développement économique des territoires du "grand Centre".

Autre motif du soutien apporté au projet, plus rarement évoqué cependant, celui du report modal que rend possible l'offre d'une alternative efficace aux déplacements par la route ou l'avion, contribuant ainsi à la lutte contre l'effet de serre.

Les préoccupations du public quant à l'impact du projet

On notera, cependant, que plusieurs intervenants en réunion publique ont exprimé leurs craintes qu'une infrastructure telle que POCL soit un facteur d'affaiblissement accru des villes moyennes, leur tissu économique se voyant aspiré par les grandes métropoles, seules à même de tirer parti des effets bénéfiques de la LGV.





Si, à l'issue de ce débat public, le projet POCL apparaît largement soutenu par le public, nombreux ont été les intervenants qui ont, parallèlement à ce soutien, manifesté leur préoccupation quant aux risques d'impacts du projet, en particulier sur l'environnement : l'indispensable évitement de la forêt de Tronçais, par exemple, illustre ce type de préoccupation.

De même, le soutien apporté au projet s'accompagne presque toujours d'une exigence forte concernant la requalification des lignes existantes et ceci dans les meilleurs délais. Enfin, et dans le même esprit, le monde agricole, contributeur important à la réalisation éventuelle d'un tel projet en raison des surfaces cultivables que POCL détournerait de leur usage premier, ne s'oppose pas, le plus souvent, à ce projet qu'il estime utile au développement des régions concernées. Mais il a constamment souligné la priorité que RFF devra accorder à la recherche d'**un prélèvement minimal de ces terres**, notamment par un recours, chaque fois que possible, à un jumelage du tracé de POCL avec les couloirs d'infrastructures existants.

Si le soutien apporté au projet POCL a été très fort tout au long du débat, la CPDP a aussi pu noter que des voix ont régulièrement rejeté l'idée de réaliser un tel projet, pour différents motifs parfois concomitants. Le premier d'entre eux concerne l'ampleur de son coût d'investissement dans un contexte d'incertitude sur la situation des finances publiques, incitant à donner la priorité à la modernisation du réseau existant et au développement des lignes classiques et des TER. Autre motif de ce rejet, les atteintes à l'environnement, souvent concrétisées dans la défense d'un site particulier (la forêt de Tronçais, le vignoble de Saint-Pourçain et celui de Sancerre, les Pierres Dorées, le Pays Fort, le PNR du Gâtinais...). D'autres intervenants contestent une "civilisation de la vitesse" que symbolise le projet POCL, et qui est, selon eux, au service de populations qualifiées de privilégiées. Enfin, le refus de ce projet se fonde pour certains, sur l'absence de nécessité de dédoubler la LNT à l'horizon de la mise en service de la ligne POCL.

7.3 Un projet soumis à de très fortes contraintes.

De par son ampleur exceptionnelle, liée à la longueur de l'ouvrage à construire, à la surface de territoire impactée, aux montants des investissements en jeu, le projet POCL se heurte à de nombreux obstacles que le maître d'ouvrage devra surmonter pour que le projet devienne réalité. Ces obstacles placent sous forte contrainte les choix que RFF devra faire le moment venu, tant en ce qui concerne celui du couloir des tracés à étudier que la réponse à diverses options aujourd'hui ouvertes et non tranchées par le débat public (nouvelles gares, interconnexion d'Orly, liaison Roanne Saint-Etienne,...). Ces contraintes sont, en synthèse, de nature environnementale d'une part, financière d'autre part.

La contrainte environnementale

Les impacts du projet POCL sur l'environnement naturel et la nécessité de protéger celui-ci, sont apparus dans ce débat comme une préoccupation constante et largement partagée par le public, y compris parmi les partisans du projet. Toutefois, si ces derniers ont peu développé leurs arguments sur ce



thème, les opposants au projet ont insisté avec vigueur sur les atteintes irréversibles que provoquerait celui-ci sur les différents milieux naturels et humains et sur les nuisances qu'il engendrerait.

Basés sur des études bibliographiques, le diagnostic et l'évaluation des scénarios présentés par le maître d'ouvrage, résultant d'une compilation de différents critères aboutissant à la hiérarchisation des enjeux environnementaux et de la sensibilité de territoires, ont été souvent considérés comme trop imprécis comparativement aux éclairages apportés par une étude d'impact. Pour certains intervenants, le maître d'ouvrage tire de ces études des comparaisons entre scénarios qu'ils estiment orientées, au détriment des scénarios Ouest en particulier.

Des voix se sont élevées pour s'opposer à une LGV qui constitue un sillon artificialisé, entraînant une perte de biodiversité et modifiant le paysage, souvent sans aucun avantage en termes de desserte des territoires impactés. Ils considèrent, par ailleurs, que le bilan carbone du projet ne serait pas significatif en raison des effets directs et induits de sa réalisation, puis de l'exploitation de la ligne. Sur ce dernier point, *a contrario*, d'autres intervenants ont qualifié le projet d'opportunité environnementale en raison du faible volume de CO₂ émis par voyageur au kilomètre parcouru, comparativement à la voiture et à l'avion. Certains ont également avancé que l'emprise d'une LGV était moins consommatrice d'espace qu'une autoroute.



Pour limiter les impacts d'une nouvelle fragmentation des territoires, beaucoup d'intervenants ont insisté sur l'intérêt de jumeler POCL avec les infrastructures existantes, en particulier dans la traversée de la Sologne. En réponse, le maître d'ouvrage a constamment souligné que la configuration de l'autoroute A71 n'était que partiellement compatible avec la géométrie d'une LGV. L'étude complémentaire versée en cours de débat expose également que les inconvénients du jumelage seraient multiples (consommation d'espace, enclavement, modifications hydrologiques et hydrauliques, contraintes d'exploitation de l'autoroute,...).

Si RFF a beaucoup insisté sur le triptyque "éviter, réduire, compenser" basé sur des fondements de prévention et d'intégration, d'une manière générale, le public comprend difficilement que le maître d'ouvrage envisage des scénarios traversant des zones classées et protégées, dont la préservation est unanimement demandée.

Au-delà, quelques voix se sont élevées pour que la nature "ordinaire" soit prise en compte, en s'interrogeant sur la compatibilité du projet avec les trames verte et bleue issues du Grenelle de l'environnement, donc sur la cohérence même de la mise en œuvre de ce dernier.



A l'occasion des échanges sur les questions environnementales, on retiendra que RFF s'est engagé sur la réalisation d'un schéma directeur paysager afin d'insérer au mieux la LGV dans les territoires. Il a également confirmé que des diagnostics environnementaux préalables et complets, sur la totalité du linéaire concerné par la LGV, devront être réalisés en associant les différents acteurs locaux, le plus en amont possible des choix qui seront effectués.

■ Les préoccupations des agriculteurs

Le monde agricole et celui des exploitants forestiers

auront, également, marqué de leur présence le déroulement de ce débat public. Au cours de nombreuses réunions publiques, les agriculteurs, avec le soutien des Chambres d'agriculture, ont exprimé leurs regrets que la problématique de la conservation des terres agricoles n'ait pas été traitée dans le dossier du maître d'ouvrage. Toutefois, et dans une attitude partagée avec les forestiers et leurs organisations professionnelles, ils se sont le plus souvent exprimés en faveur du projet.



Ils ont néanmoins demandé que les terres agricoles ou les forêts ne soient pas considérées comme des réserves pouvant être ponctionnées à souhait. Ils ont également demandé une prise en compte de l'impact du projet sur le foncier (consommation de terres, déstructuration des exploitations, modification des circulations, des réseaux de drainage ou d'irrigation) ainsi que la reconstitution, au titre de la réorganisation foncière, du potentiel foncier agricole au bénéfice des exploitants.

Néanmoins, s'appuyant non seulement sur la préservation des terres agricoles et des exploitations, mais aussi sur le rôle social, économique et environnemental de l'agriculture, particulièrement aux abords des grandes agglomérations, certains intervenants du monde agricole se sont opposés au projet, craignant, en outre, d'être doublement pénalisés par des prélèvements sur leurs terres au titre des mesures compensatoires.

Des échanges sur ce thème, on retiendra aussi la forte spécificité de la viticulture, clairement opposée à tout scénario de tracé de la LGV POCL qui n'éviterait pas, en toute hypothèse, certains vignobles présents sur le territoire du projet, notamment ceux de Saint-Pourçain et du Sancerrois.

Enfin, les représentants des agriculteurs de l'Île-de-France, particulièrement inquiets des conséquences du projet POCL pour leurs exploitations, ont insisté sur la nécessité d'économiser les terres agricoles, se disant favorables à un passage en souterrain ou à un jumelage avec d'autres infrastructures. Ils ont attiré l'attention du maître d'ouvrage sur la fragilité de l'agriculture francilienne, depuis longtemps très impactée par le développement de nouveaux équipements et infrastructures. Ils ont rappelé, enfin, que l'agriculture, francilienne en particulier, représentait un enjeu économique important que RFF ne pouvait ignorer dans les choix que l'entreprise devra faire.

■ La contrainte du financement

L'effort financier que représente la réalisation du projet POCL dont le coût d'investissement, estimé par RFF, se situe entre 12 et 14 milliards d'euros selon le scénario, constitue l'une des caractéristiques majeures de ce projet, dont la faisabilité se fonde, selon le maître d'ouvrage, sur la mutualisation des coûts et recettes entre deux objectifs fondamentaux qu'il poursuit, à savoir le doublement de la LN1 d'une part et la desserte des villes du "grand Centre" d'autre part.

Fréquemment rappelé en réunion par RFF, un tel projet ne saurait être rentable au sens purement financier du terme, ce que traduit l'application de l'article 4 des statuts de RFF : l'entreprise ne pouvant investir qu'à hauteur des revenus nets cumulés (péages) qu'elle tirerait de l'exploitation de l'ouvrage, sa part dans le financement de cet investissement se limiterait, selon ses propres calculs, entre 1,8 milliards d'euros pour le scénario Ouest-Sud et 3,6 milliards d'euros pour le scénario Est (variante Roanne). Le solde du financement, soit entre 9,2 à 12,2 milliards d'euros, devrait être apporté par la collectivité nationale et les collectivités locales, éventuellement complété de financements européens.

On retiendra que **pour la première fois dans un débat public, RFF a présenté une estimation de sa participation financière potentielle au projet débattu**. L'Etat ne s'étant pas exprimé sur le sujet, les élus locaux ont peu réagi, si ce n'est pour afficher leur **difficulté à financer** de tels montants, voire leur opposition à ce que les collectivités territoriales soient mises à contribution pour financer un équipement qu'ils ont situés, pour certains d'entre eux, hors du périmètre de leurs compétences.

De nombreuses voix se sont élevées durant les débats pour critiquer un tel investissement qualifié parfois de "**pharaonique**", compte tenu de l'endettement de la France et de celui de RFF, mais aussi du débat plus général sur la capacité du pays à financer les projets inscrits au SNIT.

Pour dépasser ce constat, quelques pistes ont été évoquées.

■ Des pistes pour améliorer la finançabilité du projet

Tout d'abord, des élus du "grand Centre" ont fait valoir que le doublement de la LN1 étant, selon eux, indispensable, il serait logique que les **collectivités locales ne participent au financement que du surcoût marginal** imputable à la seule opération d'aménagement du territoire, c'est-à-dire à l'écart de coût d'investissement entre un scénario de simple doublement de la LN1, et les scénarios Ouest ou Ouest-Sud.

Par ailleurs, de nombreux intervenants se sont prononcés pour la non réalisation du barreau Poitiers-Limoges, demandant d'inclure la clientèle de Limoges (et le financement prévu pour cette LGV) dans le projet POCL afin d'en améliorer la rentabilité.

De son côté, la SNCF plaide pour un scénario Médian avec une vitesse portée à 360 km/heure afin de développer la clientèle du Sud-Est. Non seulement, explique-t-elle, la capacité d'autofinancement du projet s'en trouverait améliorée, mais, de plus, les gains de temps procurés vers PACA et Languedoc-Roussillon permettraient d'envisager de mobiliser la participation au financement de davantage de territoires.

Enfin, d'éventuelles subventions européennes ont été évoquées à plusieurs reprises. Pour certains intervenants, et bien que POCL ne présente pas de fonctionnalités transfrontalières, cette possibilité, limitée, pourrait être étudiée par la suite, en fonction des critères de contribution de l'Union européenne aux projets d'infrastructures de transport.



Si POCL n'est pas autofinançable, le projet, selon les calculs du maître d'ouvrage, serait, quel que soit le scénario retenu, créateur de richesse pour la collectivité. Mais pour des montants contrastés d'un scénario à l'autre. Par contre, l'estimation chiffrée de cette richesse créée, par la méthode de la valeur actualisée nette, a été souvent critiquée, notamment par les défenseurs du scénario Ouest-Sud, comme survalorisant l'apport de la clientèle du Sud-Est et ne prenant pas assez en compte l'apport "aménagement du territoire".

7.4 Face à ces contraintes, le débat sur le choix d'un scénario

Observons au préalable que le lien entre "scénarios de tracés" et "fonctionnalités" a semblé nourrir parfois des incompréhensions sur la relation entre "lieu de passage" de la LGV et "conditions de desserte" des territoires. L'expression "en cul-de-sac", régulièrement exprimée par telle ou telle ville et dans tel ou tel scénario, souligne, *a minima*, la nécessité de clarifier davantage ce lien.

Derrière cette apparente incompréhension, parfois traduite dans la mise en cause du nom du projet lui-même, on a pu identifier deux arguments qui renvoient à la proximité géographique de la LGV : celui de l'image d'un territoire qui est ou n'est pas irrigué par la grande vitesse, celui d'un scepticisme parfois exprimé sur la garantie de performance des liaisons TAGV empruntant des lignes "classiques".

Orléans et Clermont, les deux principales plaques urbaines entre Paris et Lyon, admettent difficilement des scénarios de tracés qui semblent l'éviter pour la première, l'éloignent excessivement du réseau à grande vitesse pour la seconde, soulevant la question clé, pour la Région, du lieu d'implantation d'une gare TAGV en Auvergne.

Les différentes familles d'arguments

Le débat sur les scénarios de tracé peut être synthétisé au travers de quatre faisceaux d'arguments. Ces familles d'arguments ne sont pas exclusives les unes des autres. Elles sont d'ailleurs parfois alimentées par les mêmes acteurs. Elles constituent simplement ici une tentative de structurer les échanges et d'en rendre compte de façon lisible.

■ **Une première famille d'arguments vise "la recherche d'un compromis admissible par le plus grand nombre de territoires"**, avec l'objectif qu'aucun territoire ne puisse se considérer comme "le perdant" du projet. Ces intervenants expriment leur volonté de rassembler les acteurs autour d'une solution qui concilie l'objectif de doublement de la LN1, l'aménagement du territoire et la performance économique du projet. Cette recherche de consensus a conduit ces acteurs à rejeter les scénarios Est et Ouest-Sud, parfois avec regret, soit au motif que ces derniers pénaliseraient trop les conditions d'accès à la LGV d'une partie du territoire du projet, soit, pour le second, qu'il serait, en outre, difficile de le financer.

C'est autour du **scénario Ouest** que les positions ont progressivement convergé au cours du débat comme constituant la réponse la plus équilibrée au souhait d'un aménagement harmonieux du territoire et à la nécessité d'un coût d'investissement "modéré". Le scénario Ouest, qui réunit le plus grand nombre de soutiens parmi les territoires du projet, peut-il être un scénario de départ pour, le cas échéant, la poursuite de l'étude du projet ?

- **Une seconde famille d'arguments, traduit une volonté d'élargir le périmètre de valorisation du projet** : considérant que le doublement de la LNI est une opportunité que les territoires du "grand Centre" doivent exploiter au maximum, avec l'objectif d'accroître le nombre de voyageurs ayant accès à la grande vitesse, donc la "finançabilité" du projet, un autre faisceau d'arguments tente, au nom de l'aménagement du territoire, de valoriser l'infrastructure sur un ensemble élargi de relations nord-sud, tout en maximisant les perspectives ouvertes à la réalisation d'une liaison est-ouest, interconnectée avec POCL dans une gare Auvergne, située entre Moulins et Vichy.

C'est ce que traduit la formule "*le plus à l'ouest et le plus au sud possible*" des acteurs défendant **le scénario Ouest-Sud**. La forte mobilisation à l'est du Limousin en faveur d'une intégration de POLT à la réflexion sur les dessertes permises par POCL au-delà de Châteauroux en est une autre traduction.

Elle cherche à intégrer au projet POCL une réflexion plus globale sur le maillage du réseau ferré national et sur l'aménagement du territoire du "grand Centre" de la France. C'est dans ce même esprit qu'a été contestée, à de nombreuses reprises, la réalisation du barreau Poitiers-Limoges qui, non réalisé et, selon les tenants de cette thèse, "inutile", reporterait vers POCL un nombre notable de voyageurs, usagers de la liaison Paris-Limoges. La Commission a noté, cependant, que le barreau Poitiers-Limoges bénéficie d'un soutien important en Limousin et que la famille des défenseurs du scénario Ouest-Sud n'est pas forcément à l'unisson quant à l'avenir qu'il conviendrait de donner à ce dossier !

- **Troisième famille d'arguments, ceux qui prônent l'amélioration de la faisabilité financière du projet, comme critère dominant de choix** : considérant le montage financier du projet difficile à réaliser, ce troisième argumentaire cherche à renforcer les chances de réalisation du projet en améliorant sa performance sur les relations Paris-Lyon et au-delà. Dans cette logique, le choix d'un tracé plus direct pour la traversée du territoire, l'éloignant de nombreuses villes à desservir, dont les deux principales agglomérations, doit être compensé, en termes de service rendu aux villes du "grand Centre", par les gains de temps résultant d'une circulation à 360 km/heure des TAGV au lieu des 320 proposé par RFF.



Avec des temps d'accès à Lyon raccourcis, le projet voit ses chances d'aboutir augmentées en raison des revenus supplémentaires générés par le trafic avec le Sud-Est et le Languedoc, en contrepartie d'un surinvestissement estimé entre 5 et 10 % par RFF. Cette logique argumentaire, **favorable au scénario médian** (mais également au scénario Est), présente dans le débat mais peu soutenue dans un premier

temps, hormis par la SNCF, trouve un soutien, en seconde période du débat, en terres nivernaises et dans l'est du Loiret.



- **Enfin, quatrième famille d'arguments, celle considérant le projet «irréaliste et nuisible»** et qui milite pour une amélioration progressive de l'ensemble du réseau existant, dont tous "les voyageurs de la vie quotidienne pourraient profiter". Elle regroupe les interventions de ceux qui doutent très fortement du financement d'un tel projet, contestent ses impacts sur l'environnement, nient l'utilité sociale de la "grande vitesse". Cette approche suggère, comme seul scénario acceptable, **la modernisation des lignes existantes**. Elle nie, en pratique, l'opportunité du projet.



De ce débat, on retiendra également que **la demande d'une rénovation et modernisation du réseau existant**, véritable "scénario alternatif" pour une petite partie du public, est revenue comme un leitmotiv dans la quasi-totalité des réunions publiques. Nombreux sont ceux qui ont fait état, exemples locaux à l'appui, de la situation de déshérence du réseau "classique". Ce thème peut être considéré comme un invariant du débat, sur lequel s'est fait une véritable unanimité.

Pour le public, cette modernisation, complément indispensable à la réalisation du projet, est à mettre en œuvre très rapidement, sans attendre le lancement des travaux de la LGV.

7.5 L'arrivée en Région Rhône-Alpes

Parmi les divers scénarios et options mis au débat par RFF, le choix entre la "variante Mâcon" et la "variante Roanne" d'arrivée sur Lyon a été nettement tranché lors du débat : alors que Roanne a bénéficié d'un large soutien, étayé par une argumentation diversifiée, le passage par Mâcon n'a été que très peu évoqué, dans l'optique d'éviter la traversée des Monts du Beaujolais ou, sur un mode très interrogatif, par rapport aux opportunités de renforcement de la desserte existante de Mâcon-Loché TGV. *A contrario*, la sensibilité environnementale du Clunisois et surtout du Val Lamartinien, que cette variante traverse, a été confirmée.

Le passage par Roanne, largement soutenu dans cette agglomération et dans le département de la Loire, fédère aussi les soutiens du sud-ouest de la Saône-et-Loire qui en attend une meilleure accessibilité à la grande vitesse, de l'agglomération lyonnaise à la recherche d'une ouverture vers l'ouest et Clermont-Ferrand, de la Région Rhône-Alpes dans une logique d'équilibre de ses territoires et de résorption de

“l’enclavement” ligérien, de la Région Auvergne et de l’agglomération clermontoise qui soulignent l’importance qu’ils attachent à l’amélioration de leur accès à Lyon...

■ Desservir Saint-Etienne à grande vitesse

Sur cette problématique roannaise, est venue se greffer la question ouverte par une option présentée par RFF d’une desserte à grande vitesse de Saint-Etienne via POCL et Roanne en remplacement de la desserte existante via Lyon. Localement, on évoque les gains de temps attendus, mais aussi l’opportunité de s’abstraire de l’encombrement du nœud ferroviaire lyonnais, tout en sachant que la liaison TER à haute fréquence Lyon-Saint-Etienne serait maintenue et permettrait d’accéder à l’offre à grande vitesse diversifiée disponible en gare de Lyon Part-Dieu.

La SNCF évoque cependant explicitement la fragilisation économique de la liaison TAGV Paris-Saint-Etienne qu’induit selon elle cette option.

RFF met en avant le coût d’investissement (raccordement entre la LGV et la gare de Roanne, électrification de la ligne Roanne-Saint-Etienne) au regard du faible gain de trafic qu’il prévoit. Le maître d’ouvrage souligne aussi que cette option, qui impose la desserte de Roanne en gare centre et non plus via une gare nouvelle située sur la LGV, induit également un allongement des temps de parcours totaux des trains Lyon-Roanne-Clermont-Ferrand et des TAGV province-province qui marqueraient un arrêt à Roanne.

De leur côté, les responsables de l’agglomération roannaise mettent en avant les enjeux de requalification urbaine et d’accessibilité qu’ils attachent à la desserte de la gare existante.

Les réponses à la question de “l’option Saint-Etienne” et à celle, qui lui est en partie liée, du choix de la gare de desserte de Roanne, ne semblent pas épuisées à ce stade de la réflexion. Si le projet se poursuit, il conviendra de continuer à y intégrer les différentes échelles territoriales et les différentes thématiques qu’elles impliquent.

■ L’insertion de la LGV POCL dans la métropole lyonnaise

La question de l’insertion de la LGV POCL dans la métropole lyonnaise a semblé suffisamment spécifique à la CPDP pour justifier une réunion publique thématique dédiée. Les réflexions en cours à propos d’un projet ferroviaire, sans doute complémentaire mais distinct et présentant une complexité propre, concernant le nœud ferroviaire lyonnais (NFL), objet d’une mission ministérielle qui s’est achevée en décembre 2011, est un premier élément de spécificité. La desserte par POCL d’un territoire qui bénéficie déjà du TAGV depuis longtemps en est un autre.

Plus que sur d’autres territoires largement sensibilisés au projet, le débat public a été l’occasion d’apporter une première information à des acteurs locaux du département du Rhône qui déclaraient souvent tout ignorer de POCL. Cette sensibilisation a permis de révéler la difficulté particulière présentée par la vallée d’Azergues et particulièrement la zone dite des Pierres Dorées, dans le périurbain lyonnais. La concertation, en cas de





poursuite du projet, devra rapidement s'attacher à combler ce qui peut être lu comme un relatif déficit d'information sur ce territoire sensible et densément peuplé.

Dans le département du Rhône comme ailleurs, des remises en cause de l'opportunité du projet se sont exprimées. Elles s'appuient beaucoup sur la faible finançabilité et la priorité à donner aux dessertes TER.

En termes de fonctionnalité, l'arrivée du projet POCL au nord de Montanay, ainsi que le propose le maître d'ouvrage – ce qui permet de desservir, comme la LN₁ actuelle, non seulement les gares lyonnaises, mais aussi celle de Saint-Exupéry – répond à un souhait largement exprimé non seulement en Rhône-Alpes, mais plus largement sur le territoire du projet POCL. En revanche, l'option de raccordement à la ligne PLM historique afin de permettre un accès direct à la gare de Perrache, indiquée dans le dossier du maître d'ouvrage, n'a pas semblé en phase avec l'avancée des réflexions sur le NFL : les autorités de l'agglomération se sont clairement exprimées pour que la priorité soit donnée à la desserte de la gare de Part-Dieu.

Le point de rassemblement le plus clair des acteurs du Rhône concerne les échéances réciproques du projet POCL et du projet NFL. Pour tous, l'arrivée du projet POCL, même s'il n'introduit qu'un train supplémentaire en heure de pointe selon le maître d'ouvrage, n'aurait aucun sens si les difficultés spécifiques du nœud ferroviaire lyonnais n'étaient pas résolues auparavant. Elle entraînerait au contraire une fragilisation de l'exploitation des dessertes existantes, dont les TER *“de la vie quotidienne”*. Pour les acteurs lyonnais, *“NFL doit être réalisé avant POCL”*. Le contenu et la temporalité du projet NFL, qui intégrera sans doute de multiples éléments, restent encore à définir.

Au niveau de l'agglomération, l'intérêt de la desserte de Roanne plutôt que de Mâcon (déjà reliée à Lyon par une infrastructure à grande vitesse) est largement soutenu, malgré quelques réticences locales en vallée d'Azergues. Outre l'argument de *“solidarité”* avec les territoires ligériens, il est parfois souligné que la desserte de Roanne, qui appartient déjà à la région urbaine de Lyon, viendrait *“renforcer l'armature métropolitaine”*. Des inquiétudes se sont cependant exprimées au sujet du devenir de la desserte TER Lyon <> Roanne (<> Clermont-Ferrand) en termes de fréquences, de tarif et de dessertes des gares intermédiaires.

7.6 L'insertion de POCL en Île-de-France

La plupart des intervenants aux réunions publiques organisées en Île-de-France, reconnaissent le bien fondé des objectifs poursuivis par POCL au bénéfice des territoires du “grand Centre”. Mais le projet POCL doit être, pour les publics franciliens concernés, une opportunité et non une contrainte, source de nuisances supplémentaires. Pour les habitants, les élus ou les acteurs économiques de ces départements, l'acceptabilité du projet est étroitement liée aux réponses apportées à deux enjeux majeurs : l'amélioration des services offerts par les RER C ou D,



et la prise en compte des risques d'impacts environnementaux, notamment si la ligne devait traverser le PNR du Gâtinais. Sur ce dernier point, on notera que RFF a réalisé une étude complémentaire sur l'évitement de ce PNR, en passant à l'ouest d'Etampes.



/// Mutualiser le projet de LGV POCL avec le projet de sextuplement des lignes du RER C

La proposition de RFF de mutualiser la construction des voies nouvelles du projet POCL rejoignant Austerlitz, avec l'opération dite de sextuplement des voies dédiées au RER C entre Paris et l'Essonne inscrite dans le schéma à long terme du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), trouve un écho très favorable dans le public francilien. Au demeurant, de nombreux acteurs souhaitent que cette mutualisation soit l'occasion d'accélérer, et non de retarder, l'amélioration de l'exploitation du RER C, RFF confirmant que la réalisation de POCL en Île-de-France pourrait s'adapter au calendrier de réalisation du RER C.

Les modalités de cette mutualisation et la définition d'un projet commun partagé entre RFF et le STIF, selon leurs domaines de responsabilité, restent cependant à préciser – et également à valider par le STIF. L'autonomie, non seulement calendaire mais également fonctionnelle, au regard des partenaires impliqués, de cette partie du projet POCL est apparue durant le débat. Elle appelle sans doute une adaptation, le cas échéant, du dispositif de concertation à mettre en place pour la poursuite du projet.

Pour la traversée de la banlieue dense, le passage en souterrain des deux voies nouvelles de la LGV a été fortement revendiqué. Pour la plupart des communes riveraines, le passage en surface, même le long des voies existantes n'est pas envisageable, car il provoquerait des nuisances sonores supplémentaires. L'ajout de deux voies supplémentaires, au droit de la ligne existante dans la traversée du Val-de-Marne et de l'Essonne, a cependant été défendu avec deux arguments qui méritent d'être relevés : cette solution serait d'une part l'occasion d'obtenir des protections acoustiques pour les populations riveraines de la ligne existante, elle permettrait d'autre part une meilleure interopérabilité des différentes voies et améliorerait la fiabilité des services RER et TAGV.

/// La question des gares

Le principe d'un accès facilité à l'aéroport d'Orly (et bien entendu à Roissy) a souvent été souhaité par les acteurs de province. Localement, les acteurs du sud francilien approuvent largement l'option d'une gare de la LGV POCL sous l'aéroport, non seulement parce qu'elle garantit un itinéraire souterrain dans le nord Essonne et le Val-de-Marne, mais aussi parce qu'elle leur apparaît renforcer la dynamique d'aménagement du pôle d'Orly (métro du Grand Paris, gare TAGV du projet Interconnexion sud des LGV). En contrepoint, on soulignera l'absence de soutiens dont aura bénéficié la variante Lieusaint mise au débat par RFF. On retiendra enfin que RFF indique un surcoût d'environ un milliard d'euros pour la réalisation d'une gare sous l'aéroport d'Orly au regard de la faiblesse du trafic nouveau qu'il en attend. Il souligne aussi les incertitudes liées aux stratégies des opérateurs quant à la desserte d'un tel point d'arrêt.



La question du terminus en gare d'Austerlitz a également été abordée, souvent pour dénoncer sa médiocre desserte par le réseau du métro. L'idée d'un terminus à Orly a même été évoquée, dans l'esprit d'un raisonnement à l'échelle du Grand Paris. La SNCF insiste pour sa part sur le programme, en cours, de rénovation d'Austerlitz, qui intègre l'hypothèse de l'arrivée de POCL et l'amélioration de la connexion de cette gare parisienne aux réseaux de transports urbains.

En revanche, l'idée évoquée par RFF d'un double arrêt des TAGV POCL à la hauteur de la bibliothèque François Mitterrand (connexion à la ligne 14 du métro) puis à Austerlitz a été peu commentée.

Enfin, les acteurs concernés ont été attentifs aux options présentées par RFF d'une gare dédiée aux TAGV d'interconnexion circulant sur POCL, à Brétigny-sur-Orge ou Juvisy. Ils insistent sur la nécessité de mieux relier ces gares à leur environnement, et, particulièrement pour Juvisy, sur le prolongement du tramway T8 depuis Orly.

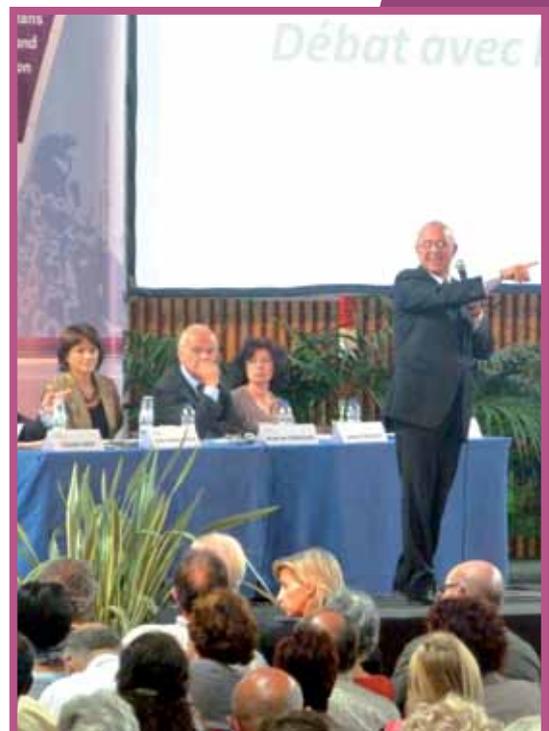
7.7 La LGV POCL et les TER

Le risque de concurrence financière entre le projet POCL et le développement du TER est un point de polémique récurrent dans le débat. RFF met en avant que sa participation au financement de POCL est entièrement gagée sur les revenus attendus de ce projet, et ne viendra pas grever les montants alloués à la rénovation du réseau existant, une priorité de l'Etat et de l'établissement public.

Pour autant, cet argumentaire n'épuise pas totalement les inquiétudes qui se sont exprimées quant à la capacité des Régions à financer POCL tout en continuant à supporter la charge du TER. A ce titre, certains refusent le projet au nom de la priorité à accorder *“aux trains de la vie quotidienne”*. Elles conduisent aussi les élus locaux à une attitude extrêmement prudente quant à la participation financière éventuelle de leurs collectivités au projet POCL.

Concilier desserte régionale et nationale

La connexion des services à grande vitesse et des dessertes TER dans les gares existantes semble une évidence pour tous et a donné lieu à peu de remarques, si ce n'est une attention portée à la desserte du sud de l'Auvergne depuis Clermont-Ferrand. Des interrogations plus nombreuses ont en revanche porté sur l'évolution des services existants lorsqu'ils se trouveraient doublés par un service à grande vitesse pouvant affecter le niveau de desserte des gares



intermédiaires (par exemple entre Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand, entre Clermont-Ferrand, Vichy et Moulins ou entre Nevers et Gien). Le maintien des services TER ou TET (Trains d'équilibre du territoire) assurant ces dessertes est souvent réclamé.

La question spécifique de la connexion des services à grande vitesse avec les dessertes régionales et locales au niveau des gares nouvelles prévues dans le projet a reçu un soutien unanime, les acteurs locaux exprimant le souhait d'être étroitement associés à la localisation et à l'aménagement de ces équipements.

L'une des caractéristiques du projet POCL est aussi d'envisager la mise en œuvre de dessertes régionales à grande vitesse, entre Paris, Orléans et Blois d'une part et entre Lyon, Roanne et Clermont-Ferrand d'autre part (le cas échéant, les liaisons Paris-Gien pourraient rentrer dans cette catégorie). On retiendra, cependant, que pour RFF l'économie de ces services est très mal connue, et que leur exploitation serait vraisemblablement déficitaire, appelant de ce fait un conventionnement public qui reste à définir.

Chacun a donc convenu que ce point important du projet POCL, qui conditionne en partie sa justification mais aussi les arbitrages encore ouverts en termes de tracés et de fonctionnalités, devait faire l'objet, en cas de poursuite du projet, d'un effort d'investigation très conséquent. Chacun convient aussi que cette démarche devra être partagée entre les parties prenantes du projet, au premier rang desquelles figurent naturellement, mais pas exclusivement, les Régions.

7.8 La question du fret

Le projet POCL soumis au débat public est par essence un projet de transport de voyageurs, la dimension fret ne figurant pas directement dans le dossier du maître d'ouvrage.

La question a néanmoins été soulevée tout au long du déroulement du débat, à plusieurs reprises et sur un plan de politique générale du fret.

Consciente que cette thématique ne pouvait être ignorée, la Commission particulière a diligenté une audition spéciale consacrée à ce sujet.

Des échanges qui ont eu lieu, ressort en premier lieu qu'évoquer le fret ferroviaire, exige de raisonner à l'échelle de plusieurs Régions, voire à l'échelle nationale. Les acteurs du secteur ont largement souhaité que POCL prenne en considération, à l'échelle du territoire du Grand Lyon, une vision globale dans le cadre des grands axes européens d'infrastructures de transports des marchandises. Une approche identique a été soulevée concernant la Région Île-de-France avec, en particulier, une préoccupation du renforcement des sillons entre la région capitale et l'Orléanais.





Enfin, il est apparu qu'une attention toute particulière devait être portée au développement du fret express et que devait être prise en compte, en prospective, les futures techniques de trains plus longs, plus lourds et s'insérant mieux dans les grilles de circulation grâce à des caractéristiques d'accélération et de freinage augmentées visant à intégrer le fret dans des graphiques très marqués par la circulation voyageurs.

Globalement a été notée l'exigence d'une augmentation du nombre de sillons de qualité réservés au fret et l'importance des tranches horaires qui pourraient être dégagées à son profit.



En conclusion

En synthèse des propos de ce compte-rendu, la Commission retient, en tout premier lieu, qu'à l'issue de ce débat public, la question de l'opportunité du projet POCL a reçu une réponse très positive. L'affirmer n'est pas ignorer la parole de tous ceux qui ont contesté le bien-fondé de cette réalisation. Elle retient également que l'urgence de réaliser le projet POCL a été parfois soulignée avec vigueur par des acteurs économiques et industriels, qui ont fait le choix de maintenir leur siège et leurs moyens de production dans les régions du "grand Centre". La réalisation de POCL dans des délais rapides les aiderait, probablement, à consolider durablement un tel choix.

■ Des points de quasi consensus des opinions exprimées par le public, concernent :

- le rejet du scénario Est, qui nuirait à un aménagement équilibré du territoire, les quelques défenseurs de ce scénario s'étant rapidement rangés à ce constat ;
- le choix en faveur d'un passage du tracé par Roanne plutôt que par Macon, condition, notamment, d'un temps de parcours satisfaisant entre Clermont-Ferrand et Lyon – la prise en compte d'un traitement exigeant de cette liaison avec Lyon est, pour l'Auvergne, un facteur clé de la réussite du projet ;
- la nécessaire modernisation "rapide" des lignes classiques intégrées au projet POCL, le cas de l'électrification de la ligne Bourges-Montluçon étant souvent cité ;
- en Île-de-France, la contribution du projet POCL à la nécessité de désaturer les lignes du sud francilien (Transilien et RER C), ceci dans le cadre d'un phasage du projet permettant d'anticiper sa réalisation en Île-de-France.



■ **Sur d'autres points du dossier, et hors la question du financement du projet, la concertation devra se poursuivre afin de finaliser certaines options que retiendra le maître d'ouvrage.**

- En tout premier lieu, le choix définitif d'un scénario de tracé devrait, au préalable, chercher à approfondir d'ultimes attentes exprimées dans la dernière partie du débat. Le débat public a permis à de très nombreux acteurs de se rejoindre sur une position de compromis, à savoir le choix du scénario Ouest qui bénéficie, de fait, d'un très large soutien. A RFF, désormais, d'identifier clairement les fonctionnalités qui fondent ce soutien et rechercher, dans son choix final, à maximiser la satisfaction de ces attentes.
- Dans certaines villes du "grand Centre", et en fonction du scénario retenu, la création de nouvelles gares et leur localisation constituent un aspect du dossier exigeant une poursuite de la concertation, les choix à faire devant intégrer diverses dimensions du projet telles que l'accessibilité de ces gares et les temps de parcours induits.
- Le choix d'un scénario de tracé en Île-de-France, le choix des gares, les connexions souhaitées à Orly, sont autant de points du dossier qui restent à clarifier, d'autant plus rapidement que les Franciliens souhaitent une réalisation rapide de POCL dans la mesure où ce projet constitue une réponse à leur demande que soit amélioré le fonctionnement de la ligne C du RER.
- La liaison entre Roanne et Saint Etienne est une option dont la réalisation éventuelle semble requérir, au préalable, des éclairages complémentaires sur le bien-fondé et les conséquences d'un tel choix.

■ **On retiendra, enfin, concernant la concertation en cas de poursuite du projet, que les propositions de RFF incluant l'association des acteurs du territoire au sein d'ateliers thématiques ont semblé répondre au désir de participation du public et à la complexité du dossier, qui implique un dispositif adaptable aux différentes questions à traiter.**

■ La lettre de saisine de RFF

■ Les décisions de la Commission nationale du débat public

- Décision de la CNDP d'organiser un débat public animé par une Commission particulière sur le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon
- Décision de la CNDP de nommer Michel Gaillard président de la Commission particulière du débat public
- Décision de la CNDP concernant la nomination des membres de la Commission particulière du débat public
- Décision de la CNDP prenant acte d'une démission
- Décision de la CNDP de nommer un nouveau membre de la CPDP
- Décision de la CNDP considérant le dossier du maître d'ouvrage comme "suffisamment complet" pour être soumis au débat public
- Décision de la CNDP de valider le calendrier du débat public

■ Le calendrier du débat

■ Liste des cahiers d'acteurs

■ La feuille de route de la "commission mobile"

■ Les retombées dans la presse, après les réunions publiques et les conférences de presse



Lettre de saisine du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Paris le 17 JAN. 2011

Le Président

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission Nationale
du Débat Public
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

**ARRIVÉE
CNDP**
17 JAN. 2011
N°

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'environnement, j'ai l'honneur de saisir la commission nationale du débat public du projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a inscrit ce projet dans le programme supplémentaire de 2 500 km de lignes nouvelles qui complète celui des 2 000 kilomètres à lancer d'ici 2020.

Ce projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle poursuit plusieurs objectifs fixés par la lettre que le Secrétaire d'Etat chargé des Transports m'a adressée le 16 septembre 2008 :

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

Par ailleurs, ce courrier spécifiait que l'économie du projet était étroitement liée à sa capacité à constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris- Lyon.

Les résultats des études menées par Réseau Ferré de France depuis le quatrième trimestre 2009 ont permis de définir les principales caractéristiques du projet. En tenant compte des objectifs de desserte, de temps de parcours et des enjeux environnementaux, il a ainsi été possible d'étudier les différentes fonctionnalités du projet et d'identifier des scénarios.

Par ailleurs, la large concertation mise en œuvre, notamment l'organisation de cinq réunions d'informations et d'échange avec les acteurs politiques et socio-économiques et les contributions écrites d'une soixantaine de parties prenantes, a permis aux acteurs de connaître le projet, d'exprimer leurs visions et à RFF de construire les scénarios du projet. Elle a particulièrement mis en exergue la forte attente exprimée dans les territoires pour une réalisation rapide de cet ouvrage.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Établissement public national à caractère industriel et commercial
12 avenue de France - 75048 Paris Cedex 13
Tel: 33 (0)1 53 94 30 00 - Fax 33 (0)1 53 94 38 00
RCS Paris 9 412 280 737 - SIRET 912 280 737 00010 - NAF 5221Z
www.rff.fr

Aujourd'hui, le projet de LGV POCL se situe à un niveau d'avancement qui paraît permettre l'organisation d'un débat public. Vous trouverez, ci-joint, le dossier de saisine et ses annexes.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous fournir toutes les informations et explications que vous jugeriez nécessaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Hubert du MESNIL



Les décisions de la Commission nationale du débat public

Décision de la CNDP d'organiser un débat public animé par une Commission particulière sur le projet de ligne à grande vitesse Paris–Orléans–Clermont-Ferrand–Lyon

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 MARS 2011

DÉCISION N° 2011 / 08 / POCL / 1

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
 - vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 - vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
-
- après en avoir délibéré,
 - considérant que le projet, inscrit à l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, au titre du programme supplémentaire de lignes nouvelles, présente un caractère d'intérêt national et contribue à un aménagement équilibré du territoire,
 - considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations du territoire du Grand Centre que pour le renforcement de la compétitivité des métropoles de Paris et de Lyon et de l'accessibilité à leurs plates-formes aéroportuaires,
 - considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces protégés traversés et des nuisances sonores,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES

Décision de la CNDP de nommer Michel Gaillard président de la Commission particulière du débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 MARS 2011

DÉCISION N° 2011 / 09 / POCL / 2

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON,
 - vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public,
-
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Monsieur Michel GAILLARD Président de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON.

Le Président


Philippe DESLANDES



Décision de la CNDP concernant la nomination des membres de la Commission particulière du débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 MARS 2011

DÉCISION N° 2011 / 10 / POCL / 3

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON,
- vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant Monsieur Michel GAILLARD président de la commission particulière,

- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON :

- Mme Arlette DUBOIS-BESNARD,
- M. Claude LEROI,
- Mme Liliane PAUTROT,
- Mme Marie-Françoise SEVRAIN,
- M. Jean-Pierre TIFFON,
- M. Bruno de TREMIOLLES.

Le Président

Rulandes
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 30 / POCL / 4

**PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
 - vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel GAILLARD Président de la commission particulière et sa décision n° 2011/10/POCL/3 du 2 mars 2011 nommant les membres de la commission particulière,
 - vu la lettre en date du 16 mars 2011 de M. Jean-Pierre TIFFON,
-
- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De donner acte de la démission de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon de M. Jean-Pierre TIFFON, pour convenances personnelles.

Le Président


Philippe DESLANDES



Décision de la CNDP de nommer un nouveau membre de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 31 / POCL / 5

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
- vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel GAILLARD président de la commission particulière,

- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Monsieur Olivier KLEIN membre de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Le Président


Philippe DESLANDES

Décision de la CNDP considérant le dossier du maître d'ouvrage comme « suffisamment complet » pour être soumis au débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 31 / POCL / 5

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
- vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel GAILLARD président de la commission particulière,

- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Monsieur Olivier KLEIN membre de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Le Président


Philippe DESLANDES



Décision de la CNDP de valider le calendrier du débat public

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 SEPTEMBRE 2011

DÉCISION N° 2011 / 59 / POCL / 7

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
 - vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel GAILLARD président de la commission particulière et sa décision n° 2011/52/POCL/6 du 6 juillet 2011 fixant le calendrier du débat,
-
- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Le débat public aura lieu du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

Le Président

Reulandes
Philippe DESLANDES

Le calendrier du débat public



Commission particulière
du débat public
LGV POCL

**Projet de Ligne à Grande Vitesse
PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON**

3 octobre 2011 - 31 janvier 2012



Les réunions publiques du débat

► La Commission particulière du débat public anime 27 réunions publiques, d'information et d'échanges, ouvertes à tous, sur l'ensemble du territoire concerné par le projet.

- Les **réunions d'ouverture et de proximité** sont, comme toutes les réunions publiques, destinées à informer le public sur le projet et, en particulier, sur ses effets au niveau local.
- Les **réunions thématiques** sont, en outre, l'occasion d'aborder de manière plus détaillée certains aspects et enjeux du projet (aménagement du territoire, environnement, financement, transports régionaux...).
- Les **auditions publiques** permettent d'entendre (et de rendre publics) les avis et opinions d'acteurs (élus, associations, responsables économiques...) sur une question précise ou sur l'impact du projet dans un territoire.

► Les réunions publiques débiteront à 19h00, les auditions à 18h00.

Date	Lieu	Thème
04/10	Clermont-Ferrand • Polydome, place du 1 ^{er} mai	Réunion d'ouverture du débat public
05/10	Orléans • Gymnase Olympe de Gouges, 3 rue Edouard Belin	Réunion d'ouverture du débat public
12/10	Vichy • Salle des Fêtes, place de l'Hôtel de Ville	Réunion de proximité
13/10	Rouanne • Salle Feniouan, chemin des Versus	Réunion de proximité
18/10	Moulins • Salle des Fêtes, 1 place du Maréchal de Lattre de Tassigny	Réunion de proximité
19/10	Mennecy • Espace Culturel Jean-Jacques Robéri, Parc de Villerey - avenue de Villerey	Réunion de proximité
03/11	Bourges • Salle des Fêtes de la Chancellerie, rue Louis Michel	Réunion de proximité
04/11	Guéret • Espace André Lejeune, avenue René Gatin	Audition publique
08/11	Mâcon • Salle de Champléveux, rue Léo Lagrange	Réunion de proximité
09/11	Nevers • Centre des expositions, boulevard de l'Amiral Jacques	Réunion de proximité
15/11	Moulins • Espace Villats, rue du Pont Chénard	Réunion thématique • Quel niveau de grande vitesse ? • Quels impacts sur l'économie du projet LGV POCL et sur le territoire ?
16/11	Châteauroux (Déols) • Salle Multi-Activités de la CAC, rue Eugène Vidier-le-Duc, Déols	Réunion de proximité
23/11	Montluçon • Centre Athlétique, rue Pablo Picasso	Réunion de proximité
24/11	Orléans • Parc des Expositions, 1 rue du Président Robert Schuman	Réunion thématique • L'économie du projet LGV POCL et son financement
30/11	Blois • Maison de la Mairie, place du Château	Réunion de proximité
01/12	Villefranche-sur-Saône • Salle de l'Atelier, 150 rue des Jardinières	Réunion thématique • La LGV POCL et son insertion dans la région lyonnaise
06/12	Vierzon • Salle Madeleine Sologne, rue Miranda de Ebro	Réunion de proximité
07/12	Clermont-Ferrand • Maison du Peuple, place de la Liberté	Réunion thématique • La LGV POCL et l'aménagement du territoire
13/12	Lyon • Ecole Normale Supérieure, amphithéâtre Desvignes, allée d'Italie, 7	Audition publique • LGV POCL : et le fret !
14/12	Bourges • Conservatoire de Musique, 34 rue Henri Sellier	Réunion thématique • La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux naturels
11/01	Orly • Centre culturel communal, 1 place Fer à Cheval	Réunion thématique • La LGV POCL et son insertion en Ile-de-France
12/01	Saint-Etienne • Centre des Congrès, 23 rue Fouchardier	Réunion de proximité
17/01	Nevers • Maison de la Culture, boulevard Pierre de Coubertin	Réunion thématique • La LGV POCL et les transports régionaux
18/01	Lieusaint • IUT de Sénars - Lieusaint, 36-37 rue Georges Charpak	Réunion de proximité
19/01	Gien • Salle Catri, chemin Catri	Réunion thématique • La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux humains
24/01	Clermont-Ferrand • Polydome, place du 1 ^{er} mai	Réunion de synthèse
25/01	Orléans • Parc des Expositions, 1 rue du Président Robert Schuman	Réunion de clôture



Commission particulière
du débat public
LGV POCL

68, rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris • Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org



Liste des cahiers d'acteurs

Cahier d'acteur n°1	Ville de Roanne
Cahier d'acteur n° 2	Grand Roanne Agglomération
Cahier d'acteur n°3	Communauté d'agglomération Sénart-Val de Seine
Cahier d'acteur n°4	Essonne Nature Environnement
Cahier d'acteur n°5	Berry Province, Agence de développement touristique du Cher
Cahier d'acteur n°6	Région Auvergne
Cahier d'acteur n°7	Qualité de vie en Essonne
Cahier d'acteur n°8	Groupe des élus Europe Ecologie Les Verts du Conseil régional du Centre
Cahier d'acteur n°9	Le Pays Bourgogne Nivernaise
Cahier d'acteur n°10	Le Pays Nevers Sud Nivernais
Cahier d'acteur n°11	Communauté de communes Loire et Nohain
Cahier d'acteur n°12	Chambre de commerce et d'industrie de la Nièvre
Cahier d'acteur n°13	Mairie de Nevers
Cahier d'acteur n°14	Europe Ecologie Les Verts Nièvre
Cahier d'acteur n°15	Altro
Cahier d'acteur n°16	Association des amis du rail du Forez
Cahier d'acteur n°17	Chambre de commerce et d'industrie du Cher
Cahier d'acteur n°18	Ecoles militaires de Bourges
Cahier d'acteur n°19	Conférence économique et sociale du Grand Roanne Agglomération
Cahier d'acteur n°20	Nature Centre
Cahier d'acteur n°21	Communauté d'agglomération Orléans Val-de-Loire
Cahier d'acteur n°22	Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) d'Île-de-France
Cahier d'acteur n°23	Conseil régional du Centre
Cahier d'acteur n°24	Institut supérieur de l'automobile et des transports (ISAT)
Cahier d'acteur n°25	Pôle industriel Cœur de France (PICF)
Cahier d'acteur n°26	Conseil économique, social et environnemental de la Région (CESER) Centre
Cahier d'acteur n°27	Conseil général du Cher
Cahier d'acteur n°28	Base aérienne 702 d'Avord (BA 702)
Cahier d'acteur n°29	Association Bourges TGV
Cahier d'acteur n°30	Association de protection du confluent de la Loire et de l'Allier
Cahier d'acteur n°31	Conseil de développement de l'Université d'Orléans
Cahier d'acteur n°32	SNCF
Cahier d'acteur n°33	Syndicat mixte du Pays Charolais Brionnais
Cahier d'acteur n°34	Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional du Gâtinais français
Cahier d'acteur n°35	Communauté d'agglomération Bourges Plus
Cahier d'acteur n°36	Section de Bourges du Parti Socialiste
Cahier d'acteur n°37	Conseil de développement Castelroussin

Cahier d'acteur n°38	Europe Ecologie Les Verts Loir-et-Cher
Cahier d'acteur n°39	Fédération régionale des Travaux Publics de l'Auvergne
Cahier d'acteur n°40	Conseil général de l'Essonne
Cahier d'acteur n°41	Groupe Avenir pour le Cher
Cahier d'acteur n°42	DGA Techniques terrestres (Direction Générale de l'Armement)
Cahier d'acteur n°43	Syndicat du Pays de Beauce
Cahier d'acteur n°44	Union des comités de quartier de Clermont-Ferrand et de son agglomération
Cahier d'acteur n°45	Groupe Europe Ecologie Les Verts Conseil régional d'Auvergne
Cahier d'acteur n°46	Mairie d'Orléans
Cahier d'acteur n°47	Syndicat des entrepreneurs de travaux publics du Cher
Cahier d'acteur n°48	ADC (Agence de développement économique du Cher)
Cahier d'acteur n°49	Groupe des élus Europe Ecologie Les Verts du Conseil régional Rhône-Alpes
Cahier d'acteur n°50	Association Blois-Paris Illico
Cahier d'acteur n°51	Chambre des métiers et de l'artisanat du Cher
Cahier d'acteur n°52	Association Loire Vivante Nièvre Allier Cher
Cahier d'acteur n°53	Fédération Allier Nature
Cahier d'acteur n°54	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Région Bourgogne
Cahier d'acteur n°55	Ecole nationale supérieure des ingénieurs (ENSI) de Bourges
Cahier d'acteur n°56	Conseil de développement de la Communauté d'agglomération Orléans Val-de-Loire
Cahier d'acteur n°57	Chambre d'Agriculture du Cher
Cahier d'acteur n°58	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la région Rhône-Alpes
Cahier d'acteur n°59	Les sociétés ASB, MBDA, Nexter et Roxel
Cahier d'acteur n°60	Syndicat mixte du Pays Sancerre Sologne
Cahier d'acteur n°61	UDEL-Medef Loiret
Cahier d'acteur n°62	Syndicat d'études et de programmation pour l'Aménagement du Roannais (SYEPAR)
Cahier d'acteur n°63	Société Orcom
Cahier d'acteur n°64	Communauté d'agglomération Vichy Val-d'Allier
Cahier d'acteur n°65	Association de protection du Val Lamartinien et du site de Cluny (A.P.V.L.C.)
Cahier d'acteur n°66	Département de Saône-et-Loire
Cahier d'acteur n°67	Fédération nationale des travaux publics (FRTP) Centre
Cahier d'acteur n°68	Syndicat du Pays des Châteaux
Cahier d'acteur n°69	Saint-Etienne Métropole
Cahier d'acteur n°70	Association départementale des élus communistes et républicains
Cahier d'acteur n°71	Association Urgence Ligne POLT
Cahier d'acteur n°72	Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM) Cher
Cahier d'acteur n°73	Etablissement public d'aménagement Orly Rungis
Cahier d'acteur n°74	Conseil général de la Creuse
Cahier d'acteur n°75	Union départementale du Loiret de la Confédération française de l'encadrement CGC
Cahier d'acteur n°76	Chambre de commerce et d'Industrie (CCI) de la Région Centre
Cahier d'acteur n°77	Université Jean Monnet, Saint-Etienne
Cahier d'acteur n°78	Pôle territorial pour le développement économique et l'emploi du Pays Charolais-Brionnais



Cahier d'acteur n°79	Grand Lyon, communauté urbaine, avec le soutien de Saint-Etienne Métropole
Cahier d'acteur n°80	Communauté d'agglomération Castelroussine
Cahier d'acteur n°81	Conseil général de l'Allier
Cahier d'acteur n°82	Conseil général de Loir-et-Cher
Cahier d'acteur n°83	Aéroports de Lyon
Cahier d'acteur n°84	Mairie d'Ivry-sur-Seine
Cahier d'acteur n°85	Clermont Communauté
Cahier d'acteur n°86	Biosphère Fontainebleau et Gâtinais
Cahier d'acteur n°87	Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est
Cahier d'acteur n°88	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Roannais
Cahier d'acteur n°89	Assemblée permanente des chambres d'agriculture (APCA)
Cahier d'acteur n°90	Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Rhône-Alpes
Cahier d'acteur n°91	Région Rhône-Alpes
Cahier d'acteur n°92	Communauté d'agglomération de Nevers (ADN)
Cahier d'acteur n°93	Chambre d'Agriculture du Loiret
Cahier d'acteur n°94	Nexter Systems
Cahier d'acteur n°95	Communauté d'agglomération de Moulins
Cahier d'acteur n°96	Association transport en commun et emploi de l'agglomération clermontoise (A.T.E.A.C.)
Cahier d'acteur n°97	Circule – Comité d'initiative pour le rassemblement et la concertation des usagers de la ligne C en Essonne
Cahier d'acteur n°98	Ville d'Orly
Cahier d'acteur n°99	Ville de Varennes-Vauzelle, Ville de Garchizy et Collectif de défense et de l'avenir de la SNCF et des Cheminots
Cahier d'acteur n°100	Ville de Choisy-le-Roi
Cahier d'acteur n°101	Agence de développement économique du Loiret (ADEL)
Cahier d'acteur n°102	Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge
Cahier d'acteur n°103	Association consulaire pour la LGV POCL
Cahier d'acteur n°104	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) territoriale du Puy-de-Dôme
Cahier d'acteur n°105	Comité départemental de Tourisme du Loiret
Cahier d'acteur n°106	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) territoriale de Loir-et-Cher
Cahier d'acteur n°107	Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Clermont Université
Cahier d'acteur n°108	Communauté d'agglomération du Val d'Orge
Cahier d'acteur n°109	Coordination des associations du Beaujolais
Cahier d'acteur n°110	Chambre d'agriculture de Saône-et-Loire
Cahier d'acteur n°111	Roannais Tourisme
Cahier d'acteur n°112	Agence régionale de développement économique (ARDE), Agence régionale de développement des territoires d'Auvergne (ARDTA), Comité régional de développement touristique d'Auvergne (CRDTA)

Cahier d'acteur n°113	Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise
Cahier d'acteur n°114	Agglopolys, communauté d'agglomération de Blois
Cahier d'acteur n°115	Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)
Cahier d'acteur n°116	Agence de développement et de réservation touristiques de la Nièvre
Cahier d'acteur n°117	Ville de Vierzon
Cahier d'acteur n°118	Ville de Châteauroux
Cahier d'acteur n°119	Medef Centre
Cahier d'acteur n°120	Comité départemental du tourisme de l'Allier
Cahier d'acteur n°121	Mouvement des entreprises de France
Cahier d'acteur n°122	Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT) de Moulins-Vichy
Cahier d'acteur n°123	Ville de Limoges
Cahier d'acteur n°124	Comité national de défense et de modernisation de la ligne Sncf Lyon
Cahier d'acteur n°125	Club des créateurs et repreneurs d'entreprises du Cher (CCREC)
Cahier d'acteur n°126	Europe Ecologie Les Verts (EELV) Roannais Loire Nord
Cahier d'acteur n°127	Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT) de Saint-Etienne Montbrison
Cahier d'acteur n°128	AVES France
Cahier d'acteur n°129	Chambre de commerce et d'industrie territoriale (CCIT) de l'Ain
Cahier d'acteur n°130	FNAUT (Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports) région Centre
Cahier d'acteur n°131	Rennes Nantes Métropoles
Cahier d'acteur n°132	Communauté de communes Vierzon Pays des Cinq Rivières
Cahier d'acteur n°133	Association des usagers des transports
Cahier d'acteur n°134	Centre hospitalier de Blois
Cahier d'acteur n°135	Association de sauvegarde du patrimoine Bourniquel
Cahier d'acteur n°136	Ville de Blois
Cahier d'acteur n°137	Commune de Villeneuve-le-Roi
Cahier d'acteur n°138	Chambre de commerce et d'industrie de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Cahier d'acteur n°139	Ville de Vitry-sur-Seine
Cahier d'acteur n°140	Office de tourisme de Nevers et sa région
Cahier d'acteur n°141	UMAR
Cahier d'acteur n°142	Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris
Cahier d'acteur n°143	VMF (Vieilles maisons françaises) France et Région Centre
Cahier d'acteur n°144	Conseil général du Loiret
Cahier d'acteur n°145	Communauté d'agglomération de Montluçon
Cahier d'acteur n°146	Chambres de métiers et de l'artisanat région Bourgogne
Cahier d'acteur n°147	Union régionale du Mouvement démocrate du Centre
Cahier d'acteur n°148	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Essonne
Cahier d'acteur n°149	Conseil général de l'Indre
Cahier d'acteur n°150	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Indre
Cahier d'acteur n°151	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) territoriale du Loiret
Cahier d'acteur n°152	Syndicat Mixte du Pays de Vierzon
Cahier d'acteur n°153	Académie d'Orléans, Agriculture, Sciences, Belles-Lettres et Arts
Cahier d'acteur n°154	Centre des jeunes dirigeants d'entreprise de Roanne



Cahier d'acteur n°155	Mairie de Vichy
Cahier d'acteur n°156	Commune de Boigneville
Cahier d'acteur n°157	Conseil général du Puy-de-Dôme
Cahier d'acteur n°158	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Montluçon-Gannat Portes d'Auvergne
Cahier d'acteur n°159	VeoliaTransdev
Cahier d'acteur n°160	Confédération CFDT
Cahier d'acteur n°161	Rhône Alpes Centre Océan (RACO)
Cahier d'acteur n°162	Ville de Chécy
Cahier d'acteur n°163	Chambre de commerce et d'industrie Régionale (CCIR) Auvergne
Cahier d'acteur n°164	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Limoges et de la Haute-Vienne
Cahier d'acteur n°165	Commune de Chalo-Saint Mars
Cahier d'acteur n°166	Mouvement des entreprises de France
Cahier d'acteur n°167	Société des amis de la Forêt de Tronçais
Cahier d'acteur n°168	Jeune chambre économique d'Orléans
Cahier d'acteur n°169	Association TGV Grand Centre Auvergne
Cahier d'acteur n°170	Association Vierzon.com
Cahier d'acteur n°171	Boutigny Histoire et Patrimoine
Cahier d'acteur n°172	Sud Nièvre Environnement
Cahier d'acteur n°173	Commune de Bouray-sur-Juine
Cahier d'acteur n°174	Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier
Cahier d'acteur n°175	Conseil général du Val-de-Marne
Cahier d'acteur n°176	Agence de développement économique de l'Indre (ADEI)
Cahier d'acteur n°177	Pays Vichy-Auvergne avec le soutien du Pays du Grand-Clermont
Cahier d'acteur n°178	Fédération de la Région Auvergne pour la nature et l'environnement (FRANE)
Cahier d'acteur n°179	Cerny Environnement
Cahier d'acteur n°180	Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais
Cahier d'acteur n°181	Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)
Cahier d'acteur n°182	Comité d'agglomération d'Orléans du Parti socialiste
Cahier d'acteur n°183	Association Montluçon, un Avenir à Gauche
Cahier d'acteur n°184	Animation sociale éducative et de loisirs des quartiers d'Orléans (ASELQO)
Cahier d'acteur n°185	Union des industries textiles (UIT) de Roanne et région
Cahier d'acteur n°186	Chambre d'agriculture interdépartementale Île-de-France
Cahier d'acteur n°187	Union sociale pour l'habitat de Bourgogne
Cahier d'acteur n°188	Syndicat mixte de développement du Pays Berry Saint-Amandois
Cahier d'acteur n°189	Syndicat mixte du Pays de Grande Sologne
Cahier d'acteur n°190	Société des amis de la Forêt d'Orléans
Cahier d'acteur n°191	Chambre d'agriculture de Loir et Cher
Cahier d'acteur n°192	Assemblée des Chambres françaises de commerce et d'industrie
Cahier d'acteur n°193	Commune de Saint Péray la Colombe
Cahier d'acteur n°194	Les Vitrites d'Orléans
Cahier d'acteur n°195	Les Sancerrois de Paris

Cahier d'acteur n°196	Jeune Chambre «économique de Châteauroux et sa région
Cahier d'acteur n°197	Association Cher Avenir
Cahier d'acteur n°198	Fédération de l'Allier du Parti radical de gauche
Cahier d'acteur n°199	Europe Ecologie Les Verts (EELV) de l'Allier
Cahier d'acteur n°200	Confluences – Villes et Campagnes
Cahier d'acteur n°201	Chambre de commerce et d'industrie de Seine-et-Marne
Cahier d'acteur n°202	Communauté de communes entre Juine et Renarde
Cahier d'acteur n°203	Collectif Stop LGV POCL
Cahier d'acteur n°204	Ville de Saint-Jean de Braye
Cahier d'acteur n°205	Chambre d'agriculture de la Nièvre
Cahier d'acteur n°206	Circuit Nevers Magny Cours
Cahier d'acteur n°207	Michelin
Cahier d'acteur n°208	Conseil régional de Bourgogne
Cahier d'acteur n°209	Institut universitaire de technologie (IUT) de Blois
Cahier d'acteur n°210	Conseil général de la Charente Maritime
Cahier d'acteur n°211	Union des entreprises de l'Indre
Cahier d'acteur n°212	UNA Centre
Cahier d'acteur n°213	Centre des jeunes dirigeants (CJD) d'entreprises de Bourges et du Cher
Cahier d'acteur n°214	Institut national de la recherche agronomique (INRA)
Cahier d'acteur n°215	Association du patrimoine paysager et bâti de la Sologne bourbonnaise
Cahier d'acteur n°216	Chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir
Cahier d'acteur n°217	Conseil général de la Nièvre
Cahier d'acteur n°218	Groupe Centre France
Cahier d'acteur n°219	Vinci Autoroutes
Cahier d'acteur n°220	Comité d'expansion économique de l'Allier



La feuille de route de la “commission mobile” (le bus itinérant d’information)

21 – 24 septembre 2011	Clermont-Ferrand et ses environs (Chamalières / Montpeyroux)
27 septembre – 1 ^{er} octobre 2011	Orléans et ses environs (Saran / Saint-Jean-de-la-Ruelle / Saint-Jean-le-Blanc / Saint-Pryvé – Saint-Mesmin / Fleury-les-Aubrais) / Gien / Montargis
6 – 8 octobre 2011	Roanne
10 – 11 octobre 2011	Vichy
11 – 12 octobre 2011	Moulins
13 – 14 octobre 2011	Mennecy
15 et 25 octobre 2011	Bourges
26 – 27 octobre 2011	Orléans et ses environs (Saran)
28 – 29 octobre 2011	Nevers
2 – 3 novembre 2011	Nevers et ses environs (Coulanges-lès-Nevers / Saint-Eloi / Sermoise-sur-Loire / Challuy)
4 – 5 novembre 2011	Mâcon
8 – 9 novembre 2011	Moulins et ses environs (Yzeure)
10 et 12 novembre 2011	Châteauroux et ses environs (Déols)
15 – 16 novembre 2011	Montluçon
17 – 19 décembre 2011	Orléans et ses environs (Fleury-les-Aubrais)
22 – 23 novembre 2011	Blois
24 – 25 novembre 2011	Vierzon
26 et 29 – 30 novembre 2011	Villefranche-sur-Saône et ses environs (Gleizé)
1 ^{er} – 2 décembre 2011	Clermont-Ferrand
3 décembre 2011	Lyon
6 décembre 2011	Vierzon
7 décembre 2011	Bourges
8 décembre 2011	Nevers
9 décembre 2011	Gien
10 décembre 2011	Orléans
3 – 4 janvier 2012	Orly et ses environs (Athis-Mons / Thiais / Wissous)
5 – 7 janvier 2012	Saint-Etienne
10 – 11 janvier 2012	Nevers
12 – 13 janvier 2012	Lieusaint
14 et 17 – 18 janvier 2012	Clermont-Ferrand
19 – 20 janvier 2012	Orléans et ses environs (Saint-Jean-de-Braye et Fleury-les-Aubrais)

Les retombées dans la presse après les réunions publiques et les conférences de presse

Compte tenu du nombre d'articles et d'émissions suscités par le débat public (entre 1 300 et 1 500 selon les dates retenues), il est difficile d'en dresser une liste complète.

Nous avons donc retenu, à titre d'information, les seules parutions qui ont immédiatement suivi les réunions publiques et conférences de presse.

Télévision

Bip TV	16/11/2011	Châteauroux - Déols
Clermont Première	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
France 3 Auvergne	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	18/10/2011	Moulins
	15/11/2011	Moulins
	23/11/2011	Montluçon
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	07/12/2011	Clermont-Ferrand
France 3 Bourgogne	24/01/2012	Clermont-Ferrand
	08/11/2011	Mâcon
France 3 Centre	09/11/2011	Nevers
	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	16/11/2011	Châteauroux - Déols
	30/11/2011	Blois
France 3 Cher	25/01/2012	Orléans
	03/11/2011	Bourges
France 3 Loire	06/12/2011	Vierzon
	12/01/2012	Saint-Etienne
France 3 Nevers	25/01/2012	Orléans
TLM (Télé Lyon Métropole)	13/12/2011	Lyon
TV8 Clermont-Ferrand	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand



Radio

Chérie FM	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
France Bleu Berry	03/11/2011	Bourges
France Bleu Centre	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
France Bleu Orléans	05/10/2011	Orléans
	25/01/2012	Orléans
France Bleu Pays d'Auvergne	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	23/11/2011	Montluçon
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
Plus FM	30/11/2011	Blois
Radio Pays de Guéret	04/11/2011	Guéret
Radio RVA	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
Radio Scoop Clermont-Ferrand	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
Radio Scoop Lyon	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Radio Sud Nivernais	09/11/2011	Nevers
Radio Vibration	05/10/2011	Orléans
	24/11/2011	Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	25/01/2012	Orléans
RCF Blois	30/11/2011	Blois
RCF Lyon	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
RCF Nièvre	09/11/2011	Nevers
	17/01/2012	Nevers
RCF Nord de la Loire	13/10/2011	Roanne
RCF Orléans	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	24/11/2011	Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	25/01/2012	Orléans
RCF Puy de Dôme	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
RJFM	23/11/2011	Montluçon

Presse écrite nationale

AFP	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
La Tribune	25/01/2012	Orléans
Le Bien Public	12/10/2011	Vichy
Le Figaro	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
Le Monde	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	07/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
Les Echos	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	25/01/2012	Orléans

Presse écrite régionale

20 minutes Lyon	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Info magazine Puy de Dôme	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
La Gazette de la Loire	12/01/2012	Saint-Etienne
La Montagne	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	12/10/2011	Vichy
	18/10/2011	Moulins
	04/11/2011	Guéret
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	07/12/2011	Clermont-Ferrand
	13/12/2011	Lyon
	15/11/2011	Moulins
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
La Nouvelle République du Centre Ouest	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	03/11/2011	Bourges
	30/11/2011	Blois
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	14/12/2011	Bourges
	25/01/2012	Orléans
La Nouvelle République Indre	16/11/2011	Châteauroux - Déols



Presse écrite régionale

La Renaissance	08/11/2011	Mâcon
La République	03/11/2011	Bourges
	06/12/2011	Vierzon
La République de Seine-et-Marne	18/01/2012	Lieusaint
La République du Centre	05/10/2011	Orléans
	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
La République du Centre	24/11/2011	Orléans
La République du Centre Gien	19/01/2012	Gien
La Semaine de l'Allier	12/10/2011	Vichy
	15/11/2011	Moulins
	23/11/2011	Montluçon
La Tribune - Le Progrès de Roanne	13/10/2011	Roanne
La Voix du Sancerrois	14/12/2011	Bourges
Le Berry Républicain	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	06/12/2011	Vierzon
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	14/12/2011	Bourges
	25/01/2012	Orléans
Le Journal de Gien	19/01/2012	Gien
Le Journal de Saône-et-Loire	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	08/11/2011	Mâcon
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
Le Journal du Centre	09/11/2011	Nevers
	17/01/2012	Nevers
	25/01/2012	Orléans
Le Journal du Grand Roanne	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
Le Parisien (Essonne)	19/10/2011	Menecy
Le Pays Roannais	13/10/2011	Roanne
Le Petit Solognot	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	24/11/2011	Orléans
	30/11/2011	Blois
	06/12/2011	Vierzon
	25/01/2012	Orléans

Presse écrite régionale

Le Progrès	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
	13/12/2011	Lyon
	12/01/2012	Saint-Etienne
Le Régional de Cosne	09/11/2011	Nevers
Le Républicain (Essonne Nord)	19/10/2011	Mennecey
Le Semeur Hebdo	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	04/10/2011	Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
Le Tout Lyon	29/09/2011	conférence de presse - Lyon
L'Echo - La Marseillaise	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	16/11/2011	Châteauroux - Déols
L'Echo	04/11/2011	Guéret
L'Echo charitois	09/11/2011	Nevers
Les Petites Affiches lyonnaises	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Métro Lyon	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Terre de Loire	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	25/01/2012	Orléans

Presse spécialisée

Acteurs Publics	03/11/2011	Bourges
Centre News	05/10/2011	Orléans
La Lettre Valloire	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
La Vie du Rail	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
L'Antenne des transports	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
	13/12/2011	Lyon
Le Journal du Bâtiment et des Travaux Publics en Rhône Alpes	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
L'Information agricole	01/12/2011	Villefranche-sur-Saône



Presse internet

Agorapress.com	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
Alirealyon.fr	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Enviscope.com	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Essonne info.fr	19/10/2011	Mennecy
Infos-Dijon.com	09/11/2011	Nevers
lgv-en-nievre.info	12/10/2011	Vichy
Macon-info.com	08/11/2011	Mâcon
Orléans infos.fr	13/09/2011	Orléans
	05/10/2011	conférence de presse - Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
Puissance2d.fr	05/10/2011	Orléans
Rhône Alpes.net	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Roanne TV	13/10/2011	Roanne
Twideco.com	13/09/2011	conférence de presse - Orléans

Presse des collectivités

C'est à Vichy	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
Cher Magazine	03/11/2011	Bourges
Demain Clermont	13/09/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	06/12/2011	conférence de presse - Clermont-Ferrand
	07/12/2011	Clermont-Ferrand
	24/01/2012	Clermont-Ferrand
D'une rive à l'autre	18/10/2011	Moulins
Le Grand Roanne	13/10/2011	Roanne
	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Loiret Eco	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
	25/01/2012	Orléans
Lyon Info	28/09/2011	conférence de presse - Lyon
Nevers ça me botte	09/11/2011	Nevers
Orléans Mag	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/10/2011	Orléans
	24/11/2011	Orléans
	06/12/2011	conférence de presse - Orléans
Reflets du Loiret	13/09/2011	conférence de presse - Orléans
	05/11/2011	Orléans
	25/01/2012	Orléans

