

# ANNEXES

---

- LES ACTEURS  
DU SYSTÈME  
FERROVIAIRE FRANÇAIS
- GLOSSAIRE
- SIGLES
- LISTE DES ETUDES

## Les acteurs du système ferroviaire français

### **L'État**

Il définit la consistance du réseau, donne son approbation pour les grandes opérations d'aménagement, garantit le respect des procédures de conduite, la réalisation des projets et les règles de sécurité.

L'État participe au financement des études du projet POCL.

### **Les autorités organisatrices des transports en région (AOT)**

Les Régions sont autorités organisatrices des transports régionaux depuis que la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain leur a confié la compétence pour organiser les transports ferroviaires régionaux.

Les 5 Régions territorialement concernées par le projet POCL (Auvergne, Bourgogne, Centre, Ile-de-France, Rhône-Alpes) ont participé au financement des études préalables au débat public.

### **Réseau ferré de France (RFF)**

Réseau ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997, RFF a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation et la mise en valeur du réseau ferré national, dans une logique de développement durable.

RFF est le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles y compris les gares. RFF assure également la répartition des capacités d'utilisation du réseau ferré, dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport de marchandises (2003) et, depuis fin 2009, du transport international de voyageurs. RFF est le maître d'ouvrage du projet POCL. À ce titre, il a conduit les études préparatoires au débat public et porte désormais ce projet au débat. C'est également lui qui décidera des suites à donner au projet à l'issue de ce débat.

### **La SNCF et les autres entreprises ferroviaires**

Entreprise ferroviaire historique, la SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Elle est aujourd'hui l'opérateur principal en matière de transports de marchandises et de voyageurs. La SNCF, assure, pour le compte de RFF, dans le cadre d'une convention de gestion, la gestion et l'entretien de l'infrastructure et des installations existantes liées à l'exploitation des services de transports.

Depuis l'adoption des Directives européennes qui ont permis l'ouverture du réseau à la concurrence, la SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire à pouvoir opérer sur le réseau ferré national. Dans un premier temps, l'ouverture a concerné le transport de marchandises, d'abord pour les trafics internationaux en 2003, puis pour l'ensemble des trafics, y compris domestiques, en 2006. Après le fret, l'ouverture du réseau concerne à présent le transport international de voyageurs.

Depuis le 13 décembre 2009, des opérateurs ferroviaires privés peuvent faire circuler des trains de voyageurs sur le réseau ferré français, desservant ainsi une ou plusieurs villes françaises, à condition que ces trains aient pour origine et/ou destination une gare située dans un pays européen. Aujourd'hui, huit opérateurs utilisent le réseau ferré national pour leur activité de fret et/ou voyageurs : CFL Cargo, Colas-Rail, Euro Cargo Rail, Europorte 2, SNCB, SNCF, Veolia Cargo France et VFLI. Tout comme pour le fret, toutes les entreprises ferroviaires trouveront en RFF un interlocuteur attentif à leurs besoins spécifiques : facilité d'accès au réseau, qualité, fiabilité et flexibilité des créneaux horaires proposés.

### L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

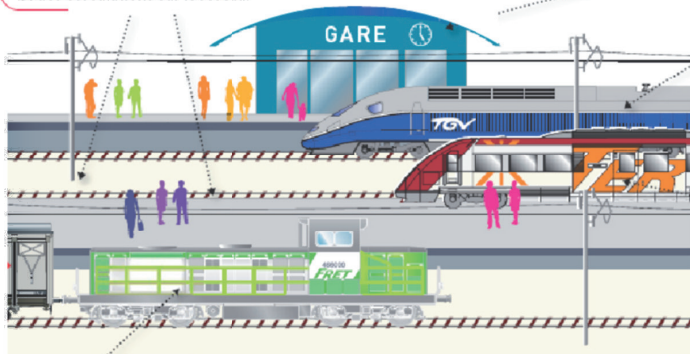
Il s'agit de l'autorité française de sécurité ferroviaire, dont le siège est à Amiens et qui assure, pour le compte du ministère chargé des transports, l'équité du traitement des acteurs, l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

### L'autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF)

Autorité administrative indépendante, créée par la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, elle concourt au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire, au bénéfice des usagers et des clients. Elle veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau pour les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence.

## Le système ferroviaire en 2011

Réseau ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. A ce titre, RFF assure le développement de son réseau notamment par la création de lignes nouvelles à grande vitesse (LGV). RFF est en charge de la répartition de la capacité ferroviaire : il définit les objectifs et les principes en matière de gestion du trafic et des circulations sur le réseau.



La SNCF est gestionnaire des installations liées à l'exploitation des services de transport : gares et installations de maintenance du matériel.

La SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire, offre ses services de transporteur aux voyageurs (Corail, TGV\*...). L'ouverture à la concurrence du trafic international de passagers a eu lieu en 2010.

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, définit et finance le service de transport régional de voyageurs (TER) : choix des dessertes, achat du matériel roulant et tarification. La SNCF assure l'exploitation quotidienne de ce service.

Depuis mars 2003, le fer ferroviaire est ouvert à la concurrence sur les lignes internationales. Avec la SNCF, sept autres transporteurs circulent sur le réseau français aujourd'hui : Véoia-Cargo, Europorte 2, B-Cargo, VFLI, CFL Cargo, Colas Rail et Euro Cargo Rail.

## GLOSSAIRE

**Accessibilité** : faculté d'un territoire, d'une ville ou d'un site d'être atteint facilement lors d'un déplacement.

**Axe** : espace structuré par une ou plusieurs infrastructures de transport reliant une ou plusieurs agglomérations. Exemple : l'axe existant Paris – Clermont-Ferrand, qui dessert des agglomérations comme Nevers, Moulins, Vichy.

**Cadencement** : organisation des circulations de trains, afin qu'elles aient lieu à intervalles réguliers et répétitifs, pour une destination et des arrêts intermédiaires donnés. Par exemple, la ligne étant cadencée, les départs se font à 16h30, 17h30, etc., et les arrivées dans chacune des gares ont lieu également toutes les heures, à la même minute : 18h12, 19h12, etc.

**Capacité d'une ligne** : nombre de trains qu'il est possible de faire circuler sur une ligne sur une période donnée.

**Déclaration d'utilité publique** : acte pris par décret en Conseil d'Etat, après enquête publique préalable, et par lequel est engagée la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

**Desserte** : nombre et nature des arrêts qui s'arrêtent dans une gare.

**Ecrêtement du trafic** : phénomène qui désigne l'étalement de l'heure de pointe. Cet étalement peut être une conséquence de la saturation d'une ligne : l'usager reporte son déplacement sur une période horaire différente moins adaptée à son besoin, soit parce qu'elle lui offre un meilleur taux de régularité, soit parce qu'il n'y avait plus de place disponible à l'heure de pointe. (cf. chapitre II)

**Enquête d'utilité publique** : consultation formelle du public sur un projet dont les caractéristiques sont précisément définies. Elle vise à présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures qui seront prises pour en limiter les effets. Cette procédure permet au public d'exprimer son opinion sur un projet d'aménagement ou d'urbanisme. A l'issue de l'enquête le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête formule un avis, favorable ou défavorable. Cette phase d'enquête se situe bien plusieurs années après le débat public. . (cf. chapitre VII)Cet

**Evaluation carbone** : outil qui éclaire sur la contribution potentielle du projet à la lutte contre le changement climatique et à la maîtrise des consommations d'énergie. Cette évaluation vise à comparer les émissions générées dans la phase de construction à celles engendrées et évitées en phase d'exploitation de l'infrastructure.

**Exploitation** : ensemble des actions consistant à assurer le fonctionnement des services ferroviaires. En particulier action de faire rouler les trains, accueil des voyageurs en gare et vente des billets.

**Fonctionnalité** : service qu'un projet de ligne ferroviaire permet de rendre.

**Fuseau** : bande de terrain d'1 km de large environ dans lequel le meilleur tracé d'une nouvelle ligne ferroviaire va être recherché. Une option de passage compte plusieurs fuseaux.

**Gaz à effet de serre** : composés chimiques contenus dans l'atmosphère qui piègent les rayons infrarouges émis par la terre. Plus ils sont abondants, plus l'atmosphère et le sol se réchauffent. Le principal est le dioxyde de carbone ou gaz carbonique (CO<sub>2</sub>).

**Interconnexion** : ligne dont le rôle est d'assurer la jonction entre des parties de réseaux non connectées entre elles.

**Intersecteur (pour un TAGV)** : train à grande vitesse dont le parcours a pour origine et destination des villes de province et qui ne desservent pas Paris.

**Intermodalité** : utilisation successive de plusieurs modes de transport lors d'un même trajet (par exemple pour rejoindre son lieu de travail depuis son domicile, on peut utiliser d'abord la marche à pied, puis un bus pour rejoindre la gare, puis le train.

**LGV** : ligne ferroviaire dont les caractéristiques techniques permettent la circulation de trains à grande vitesse (jusqu'à 320 km/h actuellement). Elle se distingue des lignes classiques qui ne permettent pas d'atteindre des vitesses supérieures à 220 km/h. En France, il existe en 2011 six LGV : LGV Paris-Lyon, LGV Atlantique, LGV Nord, LGV Rhône-Alpes, LGV Méditerranée, LGV Est-européenne. Une septième LGV, Rhin-Rhône, entrera en service en décembre 2011.

**Maillage** : action de relier entre elles, grâce à des pôles d'échanges ou des interconnexions, les lignes de transport en commun de manière à constituer un réseau organisé et connecté pour faciliter les déplacements d'un point à un autre de ce réseau.

**Maître d'ouvrage** : personne morale pour laquelle un ouvrage est construit. RFF est maître d'ouvrage du projet présenté dans ce dossier. Le maître d'ouvrage remplit une mission d'intérêt général et détermine les objectifs de l'opération et les besoins que celle-ci doit satisfaire. Il s'assure de la faisabilité et de l'opportunité du projet, et définit le processus de réalisation.

**Métropole** : ville importante par sa taille et son influence, dans laquelle on retrouve des fonctions de commandement (sièges sociaux, pouvoirs publics), ainsi que de nombreux équipements structurants (transports, culture, sports...)

**Natura 2000** : réseau européen de sites naturels ou semi-naturels, institué par la directive Habitat, Faune, Flore du 21 mai 1992.

**Opération d'intérêt national** : opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. Créée par un décret en Conseil d'État, elle est soumise à l'article L121-2 du code de l'urbanisme. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

**Option de passage** : corridor d'étude d'une dizaine de km environ dans lequel pourra s'inscrire une nouvelle ligne ferroviaire. Chacun des quatre scénarios du projet POCL propose ainsi une option de passage spécifique.

**Périmètre Unesco** : périmètre de protection constitué pour favoriser la survie d'espaces sensibles par définition.

**Pôle de compétitivité** : regroupement sur un même territoire d'entreprises, d'établissements d'enseignement supérieur et d'organismes de recherche publics ou privés qui ont vocation à travailler en synergie pour mettre en œuvre des projets de développement économique pour l'innovation. Bénéficiant de subventions publiques et d'un régime fiscal particulier, ils doivent rendre l'économie plus compétitive, tout en luttant contre les délocalisations, créer des emplois, rapprocher la recherche privée et publique et développer certaines zones en difficulté.

**Raccordement** : section de ligne qui relie entre elles deux lignes ferroviaires : la ligne nouvelle à grande vitesse et une ligne du réseau classique, par exemple.

**Radial (pour un TAGV)** : train à grande vitesse qui a pour origine ou pour destination Paris.

**Report modal** : report d'une partie des voyageurs ou des marchandises d'un mode de transport vers un autre. Par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

**Saut-de-mouton** : ouvrage d'art permettant à une voie ferrée de passer au-dessus d'une autre.

**Sillon** : capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné, c'est-à-dire la période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train. Le sillon est équivalent au créneau dans le transport aérien.

**Situation de projet** : situation future dans laquelle le projet est considéré comme étant mis en service.

**Situation de référence** : situation future dans laquelle un projet de ligne ferroviaire n'est pas considéré comme étant mis en service. La différence entre la situation de projet et la situation de référence permet de mesurer les effets supposés du projet. La situation de référence diffère de la situation actuelle par la prise en compte des évolutions prévisibles du contexte à l'horizon étudié (par exemple d'autres projets réalisés). Dans le cas du projet POCL, la situation de référence est la situation en 2025, juste avant la mise en service du projet, dans laquelle les projets ferroviaires de la 1ère liste du Grenelle de l'environnement ont été réalisés.

**Signalisation ferroviaire** : système d'informations destiné à renseigner le conducteur d'un train en lui donnant, grâce à des signaux de forme, de combinaisons, ou de couleur diverses, dont la signification est prédéfinie, disposés le long des voies ou en cabine, toutes les informations qui lui sont nécessaires afin de régler la marche de son convoi et circuler en toute sécurité. Les informations données par la signalisation peuvent concerner une limitation de vitesse à respecter, un arrêt non prévu à la marche à exécuter, l'information d'une direction géographique vers laquelle le convoi va s'engager, des prescriptions concernant la traction électrique, etc. La signalisation est un des éléments de base de la sécurité ferroviaire. L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système européen de surveillance du trafic ferroviaire visant à harmoniser et à accroître les performances de la signalisation ferroviaire en Europe.

**Socio-économie** : approche intégrant des facteurs sociaux dans les calculs économiques. Par exemple, la sécurité, les gains de temps, l'impact sur l'environnement, ... sont des critères socio-économiques.

**Solde migratoire** : différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

**Solde naturel** : différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

**Taux d'actualisation** : ce taux est utilisé pour apprécier l'intérêt que représentent les investissements publics pour la collectivité, au regard des bénéfices futurs attendus. Son niveau dépend du poids que l'on souhaite donner au futur (un euro d'aujourd'hui aura moins de valeur demain). On donne ainsi plus de valeur au futur si le taux d'actualisation est faible, favorisant les investissements à long terme.

**TER** : train express régional, service de transport ferroviaire régional assurant des déplacements, principalement intra-régionaux.

**Tracé** : bande de 500 mètres de large environ, à l'intérieure de laquelle s'inscrira le tracé définitif d'une nouvelle ligne ferroviaire. Cette bande est déterminée au stade de l'avant-projet.

**TRI - taux de rentabilité interne** : taux d'actualisation appliqué à un projet qui annule le bénéfice actualisé sur la durée de l'évaluation (50 ans en général et pour ce projet). Pour faire l'analogie avec un placement, on peut dire que l'investissement est intéressant dès lors que le bénéfice engendré par le projet compense, au minimum, la perte de valeur de la somme investie du fait de l'actualisation. (cf. chapitre VI)

**VAN - valeur actualisée nette** : somme des flux actualisés. Le projet est créateur de valeur si sa VAN est positive. (cf. chapitre VI)

**Ville moyenne** : ville comprenant entre 20 000 et 100 000 habitants

## SIGLES

**CCTN** : Commission des Comptes des Transports de la Nation.

**CGEDD** : Conseil général de l'environnement et du développement durable

**CIAT** : Comité Interministériel d'aménagement du territoire.

**CITEPA** : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique.

**COFP** : Coefficient d'opportunité des fonds publics

**CNDP** : Commission Nationale du Débat Public.

**CPER** : Contrat de projet Etat-Région.

**DATAR** : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

**ENS** : Espace Naturel Sensible, institué par la loi de décembre 1976, dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement.

**ERTMS** : European Rail Traffic Management System

**INSEE** : Institut national de la statistique et des études économiques

**JOB** : Jour ouvrable de base.

**LGV** : Ligne à grande vitesse.

**PLM** : ligne ferroviaire classique Paris-Lyon-Méditerranée.

**PNR** : Parc naturel régional.

**PPRI** : Plan de prévention des risques d'inondation.

**PPRT** : Plan de prévention des risques technologiques.

**RER** : Réseau express régional

**RFF** : Réseau Ferré de France.

**SNIT** : Schéma national des infrastructures de transport.

**SRGV** : Service régional à grande vitesse.

**TAGV** : Train à grande vitesse.



**TER** : Train Express Régional,

**TeqCO<sub>2</sub>** : Tonne équivalent CO<sub>2</sub>

**TRI** : Taux de rentabilité socio-économique interne.

**VAN** : Valeur actualisée nette

**ZNIEFF** : Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique.

**ZICO** : zone importante pour la conservation des oiseaux.

## LISTE DES ETUDES

### Les études d'infrastructures

#### *Diagnostic du réseau existant, Ingerop, 2011*

Le rapport présente le diagnostic du réseau existant susceptible d'être emprunté par des trains circulant sur toute ou partie de la LGV POCL. L'analyse porte sur les installations de l'ensemble de l'aire d'influence du projet. Elle en fait apparaître les performances actuelles en matière de vitesse et de temps de parcours. Elle fait aussi apparaître les potentialités d'amélioration de temps de parcours identifiées notamment dans le cadre des études CPER, en distinguant les projets décidés et en cours, de ceux qui ne sont encore qu'à l'étude ou en attente de décision. Elle s'intéresse aussi aux gares.

#### *Accès à Lyon et en Ile-de-France, Ingerop, 2011*

Les deux rapports présentent les spécificités de l'accès de la LGV POCL à Lyon et en Ile-de-France. A l'approche des régions lyonnaise et francilienne, la définition du projet POCL doit prendre en compte des enjeux d'insertion environnementale et urbanistique, des enjeux de fonctionnalités, des enjeux ferroviaires.

#### *Caractérisation des scénarios, Ingerop, 2011*

Ce document présente les principales caractéristiques des scénarios du projet en termes d'infrastructures.

### Les études de fonctionnalités

#### *Rapport gares du territoire, Setec international, 2010*

L'objectif du rapport est de présenter un diagnostic sommaire de chacune des gares susceptibles d'accueillir des TAGV empruntant la ligne en se focalisant sur leurs fonctionnalités « transport ». Pour chacune des gares, il présente :

- sa position au sein de l'agglomération concernée et le contexte urbain dans lequel elle se situe ;
- un diagnostic technique sommaire et sa capacité à accueillir des circulations TAGV, éventuellement en unité multiple ;
- l'offre de transport disponible sur ces pôles d'échanges qui permettra l'accessibilité des territoires à la grande vitesse ferroviaire en raisonnant aux différentes échelles : urbaine (Transports en Commun Urbains – TCU), départementale (transports routiers) et régionale (réseaux TER).

Enfin, pour chacune des agglomérations, il met en perspective les modalités de desserte associées aux différents scénarios, afin notamment d'identifier les opportunités de gare nouvelle.

### Les études d'environnement

#### *Diagnostic environnemental, Ingérop, 2011*

Le diagnostic environnemental porte sur une large aire d'étude, délimitée de façon à englober l'ensemble des options de passages envisageables. Le diagnostic recense toutes les composantes de l'environnement dans une vision dynamique, du milieu physique (les ressources en eaux de surface, souterraines, les reliefs, etc.), du milieu humain (les agglomérations, l'activité agricole, industrielle, etc.) et du milieu naturel (habitats réservoirs de biodiversité, continuité écologiques, etc.). L'objectif est de tenir compte des richesses et des particularités des zones dans lesquelles pourrait s'inscrire le projet. Cette connaissance permettra par la suite d'éviter les zones les plus sensibles ou, lorsque les enjeux ne pourraient être évités, de limiter les effets du projet.

Il a été enrichi par des réunions et séminaires de travail et d'échanges organisés par RFF avec de nombreux acteurs de l'environnement d'audience nationale, régionale et locale.

Ce diagnostic environnemental a été interprété par les experts en environnement de façon à orienter au mieux les scénarios envisageables, à les évaluer et les comparer au regard de leurs effets potentiels sur l'environnement.

### **Enjeux hiérarchisés : diagnostic et évaluation des scénarios, Ingérop, 2011**

Parallèlement au diagnostic environnemental évoqué plus haut, une seconde approche a été réalisée, permettant de discerner les niveaux d'importance propres aux différents enjeux, d'établir un diagnostic hiérarchisé pour également orienter l'élaboration des options de passage des scénarios sur cette base « mathématique ». Cette approche consiste à établir, sous Système d'Information Géographique (SIG), une hiérarchisation des enjeux environnementaux identifiés dans le cadre du diagnostic environnemental. Cette hiérarchisation peut ensuite être utilisée afin d'évaluer et de comparer les scénarios envisageables entre eux.

Il s'agit d'une évaluation par cumul mathématique des enjeux environnementaux. Elle ne peut être qu'une approche complémentaire à l'approche principale fondée sur l'analyse et l'interprétation environnementale des données.

### **Caractérisation environnementale des scénarios, Ingérop, 2011**

Le rapport décrit les enjeux que rencontreraient les options de passage des quatre scénarios. Ces enjeux sont identifiés et qualifiés en termes de risques d'impact de chaque scénario sur l'environnement (pris au sens large). Ce rapport constitue un travail d'expertise qualitative, et intègre donc la connaissance actuelle des dispositions constructives à même de nuancer ces risques d'impact.

## Les études de trafic

### **Méthodologie et hypothèses des études de trafic, Setec international, 2010**

Ce rapport méthodologique présente les méthodes envisagées ainsi que les paramètres et les hypothèses retenus.

Setec a mis au point pour RFF un modèle de prévision de trafic voyageurs multimodal qui prend en compte les trois principaux modes de transport (ferroviaire, routier et pour les longues distances le mode aérien). Il permet de prévoir les flux par origine-destination et par mode, mais également d'affecter la demande selon les itinéraires alternatifs et dans les différents types de trains.

Le rapport détaille successivement la constitution des bases d'offre et de demande pour l'année 2008, les principes de modélisation du trafic futur, les hypothèses retenues pour la modélisation du trafic futur.

### **Rapport « enquêtes », Setec international, 2010**

Dans le cadre des études préalables au débat public, il est apparu nécessaire de réaliser des enquêtes ciblant les modes ferroviaire et routier afin :

- de fiabiliser les volumes de trafic au niveau départemental sur le périmètre d'étude ;
- de répartir correctement les flux pour les départements pour lesquels il a été décidé d'adopter un zonage plus fin compte tenu des options de desserte ferroviaire envisageables avec le projet (Loiret, Allier, Loire, Yonne) ;
- de connaître plus précisément la répartition par motifs des flux principaux du périmètre d'étude.

Le rapport présente la méthodologie utilisée pour la réalisation et le redressement de ces enquêtes, ainsi que leurs principaux résultats concernant notamment l'amélioration de la connaissance des motifs de déplacements.



### **Synthèse de l'offre et de la demande actuelle de transport, Setec international, 2010**

Cette note constitue une analyse de l'offre et de la demande de transport actuelles, tous modes confondus, relative à un périmètre s'étalant sur l'ensemble d'un territoire potentiellement intéressé par le projet POCL.

### **Prévisions de trafics des scénarios de projet, Setec international, 2011**

Après un bref rappel des hypothèses macro-économiques sur lesquelles se fondent ces prévisions et une présentation de la méthode de construction des schémas de desserte, les résultats de chaque scénario sont présentés suivant la même structure, avec :

- En premier lieu une description rapide des caractéristiques du scénario d'infrastructure, de ses gares et raccordements et des principaux gains de temps qu'il permet ;
- Ensuite, une description du schéma de desserte utilisé pour la modélisation de ce scénario, construit de manière itérative en adaptant l'offre à la demande ;
- Enfin, la présentation des résultats de trafic sur les groupes de relations origine-destination concernés.

### **Perspectives de trafic et de circulations sud-est : LGV Paris Lyon et LGV POCL, Setec international, 2011**

Ce rapport a pour objectif d'éclairer la situation actuelle et future de la LGV Paris – Lyon en termes de trafic voyageurs et de nombre de circulations sur les différentes périodes horaires, et de jeter les premières bases d'une exploitation d'un doublet de lignes composé de la LGV Paris- Lyon et de la LGV POCL afin d'évaluer ensuite, autant que possible, l'impact de la LGV POCL sur la performance globale du système ferroviaire à grande vitesse du Sud-Est.

### **Diagnostic du fonctionnement et perspectives d'évolution de la LGV Paris-Lyon-Marseille, Rail Concept, 2011**

Le rapport présente le diagnostic actuel de la LGV Paris-Lyon-Marseille, aussi bien la description du système d'offre que la demande de trafic et de voyageurs. En revanche, il se limite à la description des évolutions attendues concernant seulement le système d'offre. On se reportera aux études conduites par Setec International dans le cadre de la préparation au débat public pour la partie concernant l'évolution aux différents horizons de la demande de voyageurs et de sillons.

## **Les études d'aménagement et développement des territoires**

### **Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire, Setec organisation, 2010**

Afin que l'ensemble des parties prenantes du projet puisse mieux préparer les enjeux de la LGV POCL, ce document présente, dans un but pédagogique, un état des lieux des principaux enseignements aujourd'hui reconnus comme étant des effets potentiels de la grande vitesse.

### **Cadrage national et européen, Setec organisation, 2011**

Ce rapport d'études a pour objectif de présenter un cadrage global des grands enjeux en matière d'aménagement et de développement du territoire liés au projet POCL et d'identifier les effets possibles du projet sur les grandes dynamiques territoriales françaises.

La première partie du document présente une rapide synthèse du diagnostic, avec les principaux enseignements et les principales questions qui découlent de l'ensemble des analyses effectuées. La deuxième partie analyse spécifiquement les effets potentiels de la LGV POCL sur les grandes dynamiques de développement national, en particulier ceux liés à la structuration du réseau national de transport ferroviaire. La troisième partie aborde de manière successive les principales thématiques « faisant sens » au regard des effets potentiels du projet : dynamiques démographiques, dynamiques économiques, activités « métropolitaines », et éléments remarquables.



### ***Aires urbaines de Blois, Bourges-Vierzon, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Ile-de-France et Lyon, Mâcon, Montluçon, Moulins, Nevers, Orléans, Roanne. Setec Organisation, 2011***

Chacune des aires urbaines du territoire a fait l'objet d'un rapport. Ceux-ci apportent un éclairage sur des caractéristiques territoriales de l'aire urbaine, en lien avec le projet POCL. Ils constituent une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

L'analyse est synthétique. Elle se concentre sur les thématiques concernées par la desserte d'un territoire par la grande vitesse ferroviaire : elle se compose d'une présentation du profil socioéconomique, d'une étude des échanges et coopérations entretenus avec les autres villes, ainsi que d'un examen de l'accessibilité de l'aire urbaine.

### ***Rapport de synthèse, Setec organisation, 2011***

Ce document synthétise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet POCL à l'échelle de l'organisation de l'espace français et européen, à l'échelle des capitales régionales, à l'échelle des aires urbaines moyennes. Il propose une analyse comparative des scénarios et de leur capacité à servir de levier aux effets potentiels de développement et d'aménagement du territoire.

## **Les études d'économie et de socio-économie**

### ***Bilan socio-économique et évaluation carbone, Setec international, 2011***

Le rapport est composé de trois parties :

- la première décrit la méthode d'établissement des bilans socio-économiques en détaillant le cadre général, puis les bilans des différents acteurs ainsi que les indicateurs synthétiques ;
- la seconde propose les résultats d'évaluation des différents scénarios, ainsi que des tests de sensibilité de ces résultats à différents paramètres, qu'ils concernent le contexte macroéconomique ou la consistance du projet ;
- la troisième partie présente l'évaluation carbone des scénarios.

Les annexes précisent les différentes hypothèses et paramètres retenus pour l'élaboration des bilans.

Toutes les études sont en ligne  
sur le site Internet du débat public  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)



Le dossier du débat public sur le projet POCL  
a été conçu et rédigé par Réseau ferré de France (RFF), avec i&e

Conception graphique : Inexia - Le Studio SIG

Cartes, schémas : tous droits réservés





INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—WÄRSCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MÜTTENZ—KLEIN

E—DANMARK—SUOMI—DEUTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATVIJA—SUISSE—

L—TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY

MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—

IZ—KLEDERING—FUENCARRAL—SIBELIN—SOMAIN LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH

IURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH

ID—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH

I—VENEZIA—BOLOGNA—ROMA—MALMÖ—PALERMO—UTRECHT—HAMBURG—TORINO—GENÈVE—LAUSANNE—LUXEMBOURG BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA

NO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—VILNIUS—LYON—MILANO—VENEZIA

ISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH

COMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

ZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—WÄRSCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUE—MÜTTENZ—KLEIN