

cndp
Commission nationale
du débat public

Rapport **final**
du garant

Grand projet ferroviaire Paris
Orléans Clermont-Ferrand
Lyon

Concertation – période concernée : Juillet 2012 – Février
2015

établi par Mélanie Goffi

Février 2015

Sommaire

Préambule	3
Préparation de la concertation	6
Déroulement de la concertation	8
Outils et moyens de l'information.....	8
Ateliers citoyens.....	10
Ateliers techniques	11
Commission consultative	12
Focus sur le rôle de la garante dans les rencontres de concertation	13
Sollicitations de la garante	14
Focus sur les travaux de contre-expertises	15
Contre-expertises sur les études de prévisions de trafic	15
Contre-expertises sur les études de socio-économie	17
Contre-expertises sur les études de régularité	19
Contre-expertises sur les études exploratoires sur la faisabilité d'un jumelage en Sologne et sollicitation de dire d'experts et témoignages sur la traversée de la Zone Natura 2000 Sologne.....	21
Bilan de la démarche de contre-expertises	25
Avis sur les bilans de la concertation tirés par RFF	27
Le bilan intermédiaire de la concertation.....	27
Le bilan final de la concertation	28
Focus sur la concertation politique	29
Éléments conclusifs du rapport final du garant	32
Quelques éléments de synthèse.....	32
Recommandations de la garante	33
Annexes	35

Préambule

Cette étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet Ligne à Grande Vitesse – Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (LGV POCL) fait suite au débat public organisé du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012 sur saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) du président de Réseau ferré de France (RFF) le 17 janvier 2011¹.

La décision du conseil d'administration de RFF du 7 juin 2012 en confirme les objectifs initiaux, repris dans la lettre de mission du Préfet coordinateur (Préfet de la région Auvergne) du 2 août 2012 :

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

Ceux-ci sont complétés avec l'objectif de permettre une desserte à grande vitesse entre Clermont-Ferrand et Lyon, articulée avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais.

Cette étape préliminaire est une étape d'études et de concertation, en amont du lancement à proprement dit des études préalables à l'enquête d'utilité publique. En effet, se basant sur les 5 objectifs ci-dessus, elle doit permettre, selon la décision du conseil d'administration de RFF du 7 juin 2012 d'approfondir les sujets suivants :

- l'horizon de saturation de la LGV Paris – Lyon existante, en actualisant les perspectives de développement du trafic (au regard de l'état d'avancement des autres projets de LGV) et d'augmentation de capacité de la ligne ;
- l'évaluation du risque d'impact environnemental et les conséquences en terme de coûts, en développant la comparaison des options de passage en Sologne d'une part, ou à proximité du Sancerrois d'autre part ;
- les performances des dessertes envisageables selon les différents scénarios, notamment les reports depuis la LGV existante Paris – Lyon ;
- l'articulation du projet avec la modernisation du réseau existant, ainsi que la cohérence avec les autres projets de développement du réseau à grande vitesse ;
- en Ile-de-France, la possibilité de développer avec les partenaires concernés une approche commune aux transports à grande vitesse (LGV POCL) et aux transports du quotidien.

¹ A compter du 1er janvier 2015, RFF est devenu SNCF Réseau. Les mentions de RFF dans ce rapport font référence aux travaux engagés par l'entreprise jusqu'au 31/12/2014.

Il a été décidé que ces travaux et cette concertation post-débat public s'établiront à partir des scénarios Ouest et Médian. Le périmètre de cette étape s'inscrit donc dans la comparaison des 2 scénarios restant et leurs points de différenciation. Ainsi, la concertation est à la fois ciblée en terme d'enjeux et de géographie, dont le cadre est la décision du comité d'administration du 7 juin 2012.

La finalité première de cette étape préliminaire est de lever les questionnements restant à l'issue du Débat public et ainsi fournir les éléments à une prise de décision ministérielle sur un scénario unique. Ces questionnements en suspens avaient été soulignés dans le compte-rendu du débat public de la Commission particulière du débat public ainsi que le bilan du débat public sur le projet POCL dressé par le président de la CNDP.

Télécharger le compte-rendu et la synthèse du débat public : <http://www.debatpublic.fr/projet-ligne-a-grande-vitesse-paris-orleans-clermont-ferrand-lyon-pocl>

La décision du conseil d'administration de RFF conclut in fine sur le déploiement d'un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à l'avancée du projet, son encadrement à travers une charte et un garant désigné par la CNDP.

La CNDP m'a ainsi nommée garante le 4 juillet 2012, puis confirmée le 3 juillet 2013, dans le cadre rappelé ci-dessus.

Lors des échanges avec le président de la CNDP pour ma prise de fonction, j'ai souligné le caractère atypique de cette étape préliminaire et ses enjeux pour la concertation et l'information des acteurs du projet, à savoir leur compréhension et leur mobilisation autour de cette étape.

*Il est également à noter le **lancement des travaux de la commission Mobilité 21 en octobre 2012**, dont la mission fût de proposer une hiérarchisation des projets d'infrastructures inscrits au SNIT cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques en juin 2013 dans lequel le projet LGV POCL est inscrit. Dans le contexte décrit ci-dessus, le travail de la commission en amplifie les enjeux, d'autant que les calendriers de travail sont similaires.*

Ma mission s'inscrit dans le respect des trois principes qui conditionnent le bon déroulement d'une concertation selon la CNDP :

- La transparence : l'information doit être disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible, et les prises de position sont rendues publiques,
- L'équivalence : chaque personne a le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats, en respectant des règles d'intervention applicables à toutes et tous,
- L'argumentation : chaque intervention ou prise de position doit être argumentée.

Mon rôle est de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées afin de favoriser l'expression des acteurs et du public.

J'en observe et analyse le déroulement, et facilite les échanges entre les participants, tout en observant une stricte neutralité à l'égard du projet.

Je suis l'ensemble des phases de la concertation de sa préparation, son déroulement et son bilan.

Je peux également être contactée directement par tous les participants qui le souhaitent et engagé à leur demande des travaux de contre-expertise.

En outre, je suis invitée à rapporter aux instances de gouvernance du projet, comité technique et comité de pilotage sur la concertation.

Je rends ainsi compte à travers ce rapport du déroulement de la concertation dans le respect des 3 principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation, et des sollicitations dont j'ai fait l'objet depuis ma nomination à l'été 2012, jusqu'à la commission consultative du 15 décembre 2014, ainsi que des expressions reçues jusqu'au 1^{er} février 2015.

En complément de l'ensemble des productions de la maîtrise d'ouvrage RFF et de l'ensemble des acteurs de la concertation de cette phase, ce rapport permettra d'enrichir la concertation politique pilotée par le préfet coordonnateur des études ainsi que la future prise de décision ministérielle.

Ce document reprend le rapport intermédiaire et le complète pour constituer mon rapport final. Il intègre notamment les points suivants :

- les avis transmis par les acteurs et le public sur le bilan intermédiaire de la concertation ainsi que la synthèse « éléments pour le choix d'un scénario », publiés par RFF en juillet 2014,
- la concertation politique pilotée par le préfet coordonnateur de l'étape préliminaire.

Préparation de la concertation

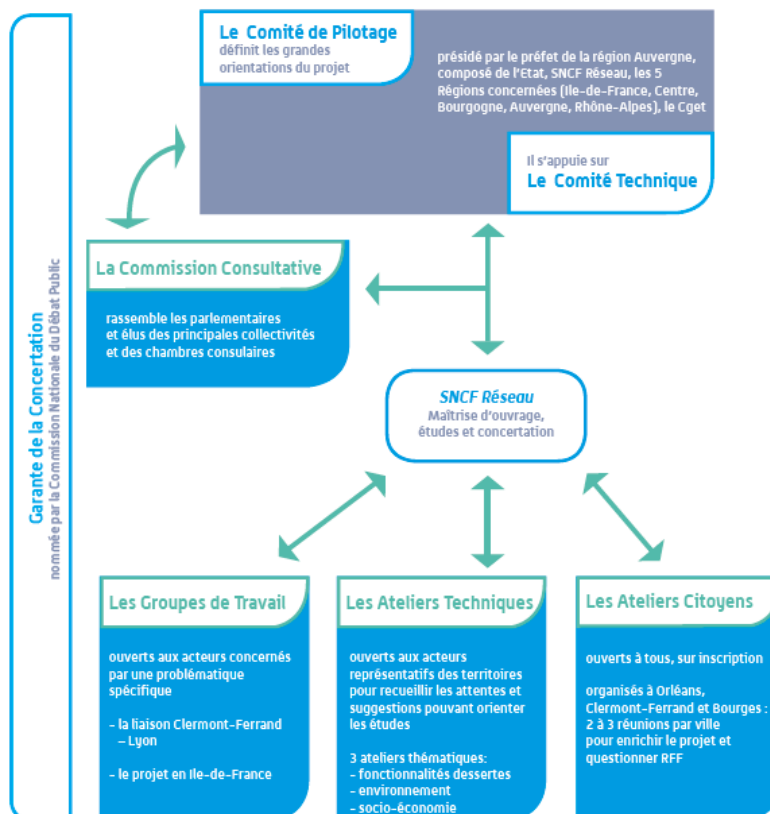
A partir de juillet 2012, une série de rencontres avec l'équipe projet de RFF a permis de finaliser une proposition sur les modalités de la concertation et de faire des points réguliers sur la réalisation du site internet du projet.

Un projet de dispositif de concertation et d'information m'a été soumis par l'équipe projet de RFF. Puis il a été enrichi à travers un questionnaire, mis en place à ma demande, diffusé en ligne du 30 juillet au 6 septembre 2012. J'ai, au préalable de sa transmission aux membres du comité de pilotage, validé le dispositif.

Le comité de pilotage l'a ensuite également validé lors de sa première réunion le 3 octobre 2012.

Il est à noter que le contexte national a repoussé puis supprimé le principe de réunions publiques prévu initialement. Le lancement des travaux de la Commission Mobilité 21 à l'automne 2012 ne permettait plus à RFF d'organiser des réunions publiques sur un grand projet ferroviaire examiné par la Commission. Le dispositif de concertation s'est donc concentré sur le travail en ateliers.

Dispositif final de la concertation – étape préliminaire POCL



Le cadre ainsi défini et validé a été formalisé dans le mode d'emploi de la concertation, en téléchargement sur le site internet du projet <http://www.rff-pocl.fr/pages/le-dispositif-de-concertation> et diffusé sous un format papier de 8 pages lors de la première vague de concertation.

J'ai rencontré le Préfet coordonnateur du projet LGV POCL le 8 novembre 2012 pour lui présenter le rôle et les missions du garant. Nous avons également échangé sur le contexte et les enjeux de cette étape de concertation et notamment le besoin de mobilisation des acteurs et de leur compréhension des objectifs de cette étape.

Les échanges entre la garante et les « organisateurs » de la concertation se sont toujours déroulés dans le dialogue et l'écoute ainsi que dans un réel esprit constructif.

Déroulement de la concertation

Outils et moyens de l'information

1/ Un site internet dédié : <http://www.rff-pocl.fr>

Le site est le principal outil d'information sur le projet. Il a été mis en ligne le 29 juillet 2012 et, jusqu'à janvier 2015, il a reçu environ 34 600 visiteurs uniques.

Il permet de suivre le projet et l'actualité de la concertation, dont un espace est réservé à l'actualité de la garante. Un espace est également dédié à l'avancement de la concertation avec notamment la mise en ligne au fur et à mesure de l'ensemble des présentations faites, les cartes présentées, les comptes-rendus et les travaux des participants aux ateliers. Un espace est également dédié à l'ensemble des travaux de contre-expertises conduits sous l'autorité de la garante.

Il a également été mis en ligne, au fur et à mesure de leur réception, l'ensemble des contributions et des positionnements transmis par les acteurs de la concertation à l'équipe projet RFF, à la garante et au préfet coordonnateur des études.

L'adresse mail contact-pocl@rff.fr permet également à tout à chacun de contacter directement l'équipe projet RFF pour l'inscription aux rencontres par exemple mais également questionner et contribuer au projet. Le site internet permet également de prendre contact avec la garante.

Chaque participant laissant ses coordonnées mail est tenu au courant des actualités du projet et de la concertation via un mailing.

Par ailleurs, le site permet de consulter les documents d'études et le bilan (CNDP) et le compte-rendu (CPDP) de la Commission nationale et particulière du débat public.

2/ Relations presse

Les médias régionaux ont relayé la tenue des ateliers citoyens ainsi que l'avancement de l'étape, à travers la presse écrite et dans une moindre mesure les médias audiovisuels et radiophoniques.

A l'issue du rendu de la Commission Mobilité 21 (juin 2013) puis de la réunion de restitution technique (juillet 2014), les médias régionaux, des régions Auvergne et Centre, ont relayé les expressions des élus et des associations mobilisés sur le projet.

A la suite de la commission consultative du 15 décembre 2014, les médias régionaux ont de nouveau relayé les expressions des élus.

3/ Documentation support de la concertation

- Le mode d'emploi de la concertation <http://www.rff-pocl.fr/pages/le-dispositif-de-concertation> ; diffusé sous format papier de 8 pages à l'automne 2012 dans les rencontres de concertation.
- Les données de bases de la concertation reprenant le cadre de l'étape d'études et de concertation, diffusées sous support papier de 8 pages à l'automne 2012 dans les rencontres de concertation.
- Les études, les éclairages techniques et les cartes présentées dans les rencontres de concertation par l'équipe projet et les bureaux d'études prestataires de RFF <http://www.rff-pocl.fr/> (onglet : les documents)
- Les supports de travail de chaque atelier : grille de questionnement, synthèse des travaux de la séance précédente, ...

4/ Rendre compte de l'avancement de la concertation

Des comptes-rendus de chaque rencontre ont été établis et mis sur le site du projet. Chaque participant ayant laissé son adresse mail était averti de leur mise en ligne.

A l'issue des deux premiers ateliers citoyens d'Orléans et de Clermont-Ferrand, un bilan synthétique (version 30 pages, synthèse 2 pages) des réflexions de chacun de ces ateliers a été réalisé par l'équipe projet RFF et diffusé en support papier au 3^{ème} atelier citoyens d'Orléans et de Clermont-Ferrand et mis en ligne sur le site du projet. Ces bilans ont été diffusés sur le site internet, via la newsletter. Une information via la presse a également permis sa diffusion.

Des temps de synthèse et de restitution ont été tenus à chaque fin de vague d'ateliers dans les rencontres de la concertation.

Ainsi un point d'étape de la concertation et des études, document de 8 pages, a été diffusé à travers la newsletter du 6 mars 2013.

L'équipe projet RFF a rendu compte aux cofinanceurs des études et de la concertation (Etat et les 5 Régions concernées par le projet) lors d'une réunion organisée par le Préfet coordonnateur des études le 26 juin 2014. A l'issue de cette réunion, RFF a rendu public et mis en ligne sur le site internet du projet son Bilan intermédiaire de la concertation et le document de synthèse de 12 pages « Eléments pour le choix d'un scénario ». RFF a rendu compte de l'ensemble des travaux menés aux participants des ateliers techniques le 8 juillet 2014.

Enfin RFF diffusera pour le comité de pilotage du 4 février 2015 le bilan final de la concertation qui intègre le dernier temps de concertation politique et les expressions reçues.

Ateliers citoyens

8 ateliers ont été organisés de novembre 2012 à juin 2013 rassemblant 201 participants.

Orléans	Clermont-Ferrand	Bourges	Moulins
28 novembre 2012	3 décembre 2012	4 avril 2013	5 juin 2013
10 décembre 2012	13 décembre 2012	13 juin 2013	20 juin 2013
11 avril 2013	23 mai 2013		
48 participants	60 participants	93 participants	Ateliers annulés faute d'inscrit

Ouverts à toute-s dans la limite de 100 participants, de manière individuelle, l'atelier citoyen est un temps de réflexion et de travail collectif s'étalant sur 2 à 3 séances. Chaque séance se déroule sur environ 3 heures, en fin de journée. Un nombre maximum de 100 participants pour chaque séance avait été défini avec mon accord, de manière à favoriser le temps de travail collectif. Au regard de la mobilisation, toutes les demandes de participation ont pu être satisfaites.

Les acteurs étaient invités à questionner le projet auprès de l'équipe projet RFF, en séance plénière mais également en petits groupes afin de faciliter l'expression de chacun. Puis soit individuellement soit en sous groupe, les acteurs étaient invités à s'exprimer et à contribuer au projet par écrit.

Les villes choisies devaient polariser les enjeux de notre étape et faciliter l'accessibilité, au regard de l'étendue du territoire de la concertation.

L'ensemble des présentations, comptes-rendus, travaux sont en ligne sur le site du projet : <http://www.rff-pocl.fr/docutheque/term/les-ateliers-citoyens>

Lors des ateliers citoyens, les 3 principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation ont été respectés.

- La transparence s'illustre sur la réalisation de compte-rendu à l'issue de chaque séance ainsi que la mise en ligne de l'ensemble des contributions et des supports de présentation de la maîtrise d'ouvrage. Une vigilance quant aux délais de mise en ligne est à noter sur les comptes-rendus des séances, notamment lors des périodes denses de concertation.
- L'alternance de temps collectifs, en sous-groupe, et individuels dans les rencontres de concertation a encouragé l'équivalence entre les participants, c'est-à-dire l'expression de chacun des participants. De même, l'équipe RFF ainsi que la garante avons été vigilants à la mise en ligne de toutes les contributions reçues par courrier ou par mail. J'ai dû intervenir dans le 1^{er} atelier de Bourges et 3^{ème} atelier d'Orléans afin de rétablir la sérénité et l'écoute entre participants ainsi qu'envers l'équipe projet RFF.

- L'argumentation s'est mise en place progressivement sur l'ensemble des séances. La tentation de posture pro ou contre un des scénarios a toujours été présente mais l'animation et l'objet des séances ont permis de la dépasser, favorisés par une animation interactive.

Ateliers techniques

16 ateliers organisés avec une moyenne de 30 participants à chaque atelier.

Dessertes	Environnement Agriculture Viticulture	Socio-économie
http://www.rff-pocl.fr/docutheque/term/les-ateliers-techniques-dessertes-fonctionnalites	http://www.rff-pocl.fr/docutheque/term/les-ateliers-techniques-environnement	http://www.rff-pocl.fr/docutheque/term/les-ateliers-techniques-socio-economie
Les dessertes et les adaptations possibles	Mieux connaître les enjeux environnementaux, mieux les apprécier, mieux apprécier les sensibilités territoriales	Approfondir les questions relatives au contexte national et ses effets sur le projet, mesurer la complémentarité des 2 piliers du projet pour sa faisabilité économique, travailler à la maximisation de la socio-économie et la finançabilité du projet
Desserte secteur nord : 27 novembre 2012, 17 janvier et 15 mai 2013 Desserte secteur sud : 4 décembre 2012, 21 janvier et 16 avril 2013 Desserte générale : 4 juin 2013	19 novembre 2012 22 janvier 2013 12 mars 2013 17 mai 2013 18 juin 2013	20 novembre 2012 15 janvier 2013 30 avril 2013 19 juin 2013

Les ateliers techniques sont ouverts aux représentants techniques de collectivités territoriales, aux représentants des services et organismes techniques de l'Etat, aux représentants d'associations ainsi qu'aux représentants du monde socio-économique. L'ensemble des sensibilités et des territoires concernés par l'étape y ont été représentés.

Par ailleurs, quelques élus ont fait une demande de participation, qui a été acceptée, afin de suivre au plus près les travaux et contribuer au projet.

Les ateliers se sont tenus sur une journée ou une demi-journée selon les objectifs de la séance, et se sont déroulés sur l'ensemble du territoire de la concertation.

Lors des ateliers techniques, les 3 principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation ont été respectés.

- La transparence s'illustre sur la réalisation de compte-rendu à l'issue de chaque séance ainsi que la mise en ligne de l'ensemble des contributions et des supports de présentation de la maîtrise d'ouvrage. Une vigilance quant aux délais de mise en ligne est à noter sur les comptes-rendus des séances, notamment lors des périodes denses de concertation.
- L'alternance de temps collectifs, en sous groupe, et individuels dans les rencontres de concertation a encouragé l'équivalence entre les participants, c'est-à-dire l'expression de chacun des participants. De même, l'équipe RFF ainsi que la garante avons été vigilants à la mise en ligne de toutes les contributions reçues par courrier ou par mail. La prise de parole de chacun a été sollicitée à chaque séance, que cela soit dans des questions réponses avec la maîtrise d'ouvrage, l'exposition de contributions ou la possibilité de solliciter la garante, y compris dans le cadre d'une contre-expertise.
- L'argumentation s'est mise en place progressivement sur l'ensemble des séances. Chaque première séance d'atelier a été marquée par l'expression des postures pro ou contre un des scénarios. L'animation, l'objet et le cadrage des séances ont permis de les dépasser.

Il faut ajouter à ces 16 ateliers techniques, l'atelier de restitution technique a été réuni le 8 juillet 2014. Celui-ci a rassemblé près de 80 participants des ateliers techniques. Une présentation de l'ensemble des travaux a été faite et a permis une approche globale des différents travaux. Les contre-expertises ont aussi fait l'objet d'une présentation et d'expression par leur demandeur. De même l'étude effectuée sur Orléans a été présentée par ses commanditaires, et d'une expression par RFF.

Commission consultative

Ouverte aux élus des territoires concernés par l'étape préliminaire et sur invitation du Préfet coordonnateur des études, la commission consultative est leur espace d'échanges et d'information du projet. Chaque élu peut s'inscrire sur le site internet du projet pour être invité à la commission.

Durant cette phase de concertation citoyenne et technique, une rencontre a eu lieu le 9 novembre 2012, à laquelle j'ai assisté et présenté le rôle de la garante et les grands principes d'une concertation réussie. Cette commission a rassemblé une cinquantaine d'élus. Son verbatim est disponible sur le site internet du projet : http://www.rff-pocl.fr/sites/www.rff-pocl.fr/files/verbatim_cc_v2_0.pdf

La commission consultative n'a pu en effet se réunir qu'une seule fois entre octobre 2012 et juin 2014. D'une part en raison du contexte national des travaux de la Commission Mobilité 21, d'autre part en raison de la non signature de la convention de financement des études et de la concertation qui a imposé la suspension de l'ensemble des réunions de concertation sur le projet de janvier à juin 2014.

Les élus ont toutefois eu accès à l'ensemble de l'information au travers de la mise en ligne des études et des travaux de la concertation, et la participation de leurs services aux ateliers de concertation. Il est à noter que quelques élus ont aussi participé aux ateliers citoyens et techniques, à titre individuel ou associatif, et aux travaux de contre-expertises pour suivre au plus près les avancées des études et contribuer à l'étape.

J'ai néanmoins noté lors de cette commission consultative, mais également à travers mes échanges verbaux ou écrits avec les élus des territoires, un questionnement sur le positionnement de cette commission ainsi que le rôle des élus des territoires dans cette étape préliminaire.

Cela interroge à mon sens, plus globalement, à la fois la lisibilité de l'étape préliminaire après une période de débat public très médiatisée, et l'appréhension par les élus des enjeux liés à cette étape, où leur posture de concertation est un élément essentiel de sa réussite. Cette posture implique nécessairement un suivi et une prise en compte des travaux de la concertation citoyenne et de la concertation technique.

La concertation politique a repris ainsi à l'automne 2014 avec la tenue de rencontres dont la réunion de la commission consultative le 15 décembre 2014. Je détaille ce temps dans ce rapport dans la partie dédiée, « focus sur la concertation politique ».

Focus sur le rôle de la garante dans les rencontres de concertation

J'ai suivi la préparation en lien avec l'équipe projet RFF de l'ensemble des rencontres pour en garantir le cadre, les objectifs poursuivis ainsi que la prise en compte des observations et questions des participants lors des séances précédentes. J'ai également incité l'équipe projet RFF à organiser un 3^{ème} atelier citoyen à Orléans et à Clermont-Ferrand pour restitution et enrichir leurs propositions.

Concrètement, j'ai participé aux 6 des 8 ateliers citoyens, aux 13 des 16 ateliers techniques ainsi qu'à la commission consultative, dans lesquelles j'ai :

- observé le déroulement
- rappelé le rôle de garant et ma disponibilité au regard des questions et problématiques soulevées par le processus de concertation ou sur le projet en lui-même
- informé et présenté les travaux de contre-expertises
- pris en note les questionnements et remarques des participants sur chaque séance
- recadré si nécessaire les échanges, ce qui fût nécessaire à deux reprises dans les ateliers citoyens.

Sollicitations de la garante

Deux outils ont été mis à disposition de l'ensemble des participants : une boîte postale ainsi qu'une boîte mail dédiée. J'ai présenté puis rappelé ses deux outils à chaque rencontre. Une actualité de la garante sur le site internet présente également ces deux outils.

Boîte postale

Boîte mail : garant@rff-pocl.fr

Mélanie Goffi – PROJET P.O.C.L.

BP 30001 - 92702 Colombes CEDEX

Les sollicitations ont été reçues de manière dématérialisée avec plus de 300 mails et seulement une trentaine de courriers. Elles relèvent principalement :

- De demandes d'information et de précision sur le projet : interrogation sur l'étape, questionnement sur le projet, les études menées et leurs hypothèses, demande de précision sur des territoires particuliers, ...
- De demandes concernant le processus de concertation : inscription aux ateliers, étendre le principe d'ateliers citoyens pour d'autres villes intermédiaires du territoire du projet, dates et horaires des ateliers, explication du fonctionnement de la concertation et de son déroulement, propositions d'acteur à associer, ...
- De transmissions de contributions et d'expressions prises sur le projet <http://www.rff-pocl.fr/pages/vos-expressions-et-contributions>
- Des saisines de la garante sur des demandes de contre-expertises et des contributions à celles-ci <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

Ces sollicitations proviennent autant d'institutionnels que de citoyens et dans leur très grande majorité acteurs du territoire du projet.

J'ai également été invitée à participer à :

- la visite de la zone de champ de tir – Bourges du 7 mars 2013 qui était organisée par l'association Très Grande Vigilance POCL, que j'ai dû décliner faute de disponibilité,
- le conseil d'administration de TGV Grand Centre Auvergne, 21/05/2013, pour lequel j'ai présenté les principes de la contre-expertise et les travaux de contre-expertises engagés dans le cadre de cette étape préliminaire,
- l'assemblée générale de TGV GCA du 4 octobre 2013, que j'ai dû décliner faute de disponibilité.

Focus sur les travaux de contre-expertises

La concertation post-débat public, à l'instar du débat public, offre la possibilité à chacun de questionner les études présentées par la maîtrise d'ouvrage et d'échanger sur les résultats.

La contre-expertise est un outil disponible pour permettre à chacun de demander l'avis d'un expert indépendant sur les résultats d'une étude de la maîtrise d'ouvrage, la méthodologie utilisée ... Il ne s'agit pas de lancer une nouvelle étude sur un sujet inexploré, mais bien d'interroger les études existantes dans les limites du périmètre du projet et du niveau de détail possible à ce stade du projet.

J'ai été saisie de plusieurs demandes de contre-expertises portant :

- sur les études de trafics du projet LGV-POCL et de la ligne Paris-Lyon existante (LN1)
- sur les études socioéconomiques du projet
- sur les études de régularité de la ligne Paris-Lyon existante
- sur l'étude exploratoire sur la faisabilité d'un jumelage en Sologne.

Auxquelles s'ajoute la demande de dire d'experts et de témoignages sur la traversée de la Zone Natura 2000 Sologne.

Contre-expertises sur les études de prévisions de trafic

L'association TGV Grand Centre Auvergne, le Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du Beaujolais m'ont sollicitée pour questionner *les études de prévisions de trafic du projet et de la ligne existante*.

Les courriers de saisine sont en lecture sur le site du projet, <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

- Association TGV Grand centre Auvergne, saisine par courrier du 21 janvier 2013
- Collectif Stop LGV POCL, saisine par courrier du 25 janvier 2013
- Coordination des associations du Beaujolais, saisine par courrier du 28 février 2013

Etudes ciblées	Axes de travail de la contre-expertise
Setec International, Méthodologie et hypothèses des études de trafic, Mars 2010, 36 pages	Faire une lecture et une analyse critique des hypothèses et méthodologies utilisées dans les prévisions de trafic du projet POCL et les prévisions de trafic sur l'axe de la LN1 à horizon 2025, 2035, 2050
Setec International, LGV POCL - prévisions de trafic des scénarios de projet, Février 2011, 77 pages + annexes	(prévisions du trafic voyageurs et du nombre de circulations attendues sur l'axe) Apprécier le bien-fondé ou la vraisemblance , sur la
Setec International, Perspectives de trafic et de circulation Sud-Est : LGV Paris – Lyon et LGV POCL, Juin 2011, 44 pages + annexes	base de l'analyse faite des hypothèses et méthodologies utilisées, des prévisions de trafic sur le projet et notamment les différences de prévisions entre les scénarios , des prévisions de trafic sur l'axe LN1 et des conclusions qui en sont tirées

Après une analyse de la garantie de la recevabilité de chaque demande, j'ai répondu par courrier à chaque demandeur pour lui signifier le lancement de la démarche de contre-expertise et l'organisation de son déroulement :

- L'écriture d'une lettre de mission à transmettre à/aux expert(s) – par échange de mail/ téléphone entre les demandeurs et la Garante (mars à avril 2013) mais également de 2 rencontres
 - Rencontre du Président et du chargé de mission de l'association TGV grand centre Auvergne le 14 mars 2014 au Sénat ;
 - Rencontre du Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du beaujolais le 26 avril 2014 dans les locaux de la CNDP ;
- L'identification d'experts indépendants à solliciter – par échange de mail / téléphone entre les demandeurs et la Garante (mars à mai 2013)
 - 5 experts ont été identifiés par les demandeurs et la Garante et sollicités par mail par la garante pour établir une proposition de travail et un devis : CITEC, laboratoire LITEP de l'EPFL, Reverdy Associés, Beauvais Consultants, Gérardin Conseil.
 - Seuls les experts Reverdy Associés, Beauvais Consultants, Gérardin Conseil ont répondu favorablement et ont transmis une proposition.
- Le recrutement de(s) expert(s) et transmission des différents éléments (études) pour le démarrage de leurs travaux (lancement des travaux : mai)
 - Après analyse des propositions reçues, la Garante a retenu, en concertation avec les demandeurs, Gérardin Conseil.
 - Signature de la lettre de mission avec l'expert.
 - Transmission des questions de l'association TGV Grand Centre Auvergne.
 - Transmission de la note de contexte élaborée conjointement par le Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du Beaujolais (en téléchargement : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-previsions-de-trafics>) ainsi que leurs différentes contributions sur ces problématiques concernées par la contre-expertise.
- La tenue d'une réunion de présentation des résultats de l'expert auprès des demandeurs, de RFF et de la Garante de la concertation ainsi que l'ensemble des acteurs de la concertation qui souhaitent s'y associer : le 11 juin 2013.

- L'audition de l'expert s'est tenu dans les locaux de la CCI France et a permis la présentation de ses travaux et une discussion avec l'ensemble de la trentaine de participants. Son rapport est accessible à tous sur le site internet du projet.
- Lors de son audition et dans ses rapports, l'expert a validé la méthodologie de RFF
 - Rapport Prévisions de trafic LN1 : « La méthodologie utilisée pour établir les prévisions de trafic repose sur une analyse détaillée de l'offre et de la demande en 2008 et sur des travaux de modélisation, globalement conformes aux directives ministérielles et aux méthodologies couramment utilisées par les économistes des transports en France et en Europe. » (p7 du rapport).
 - Rapport Prévisions de trafic POCL (p11 du rapport) : « La méthodologie utilisée pour établir les prévisions de trafic concernant le projet POCL est globalement conforme aux directives ministérielles de 2004 et 2005 et aux méthodes couramment utilisées en économie publique des transports en France et en Europe. »
 - L'expert émet également des observations sur certaines hypothèses qui peuvent être discutées au regard des informations disponibles. Ces observations ont conduit RFF à actualiser certaines de ces hypothèses.
- Retour des demandeurs sur les travaux de contre-expertises
 - Chacun des demandeurs ainsi que la maîtrise d'ouvrage a transmis, à ma demande, son retour à la fois par écrit à travers une note d'expression (en ligne sur le site internet du projet), hormis l'association TGV Grand Centre Auvergne et à l'oral lors du dernier atelier technique sur la socio-économie.

Tous les éléments sur le site du projet concernant cette contre-expertise : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-previsions-de-trafics>

Contre-expertises sur les études de socio-économie

L'association TGV Grand Centre Auvergne et le Collectif Stop LGV POCL m'ont sollicitée pour questionner les études socioéconomiques du projet.

Les courriers de saisine sont en lecture sur le site du projet, <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

- Association TGV Grand Centre Auvergne, saisine par courrier du 21 janvier 2013
- Collectif Stop LGV POCL, saisine par courrier du 25 janvier 2013

Etudes ciblées	Axes de travail de la contre-expertise	
Setec International, POCL – Bilans socio-économiques et évaluation carbone, Février 2011, 41 pages	<p>Vérifier la cohérence de la méthodologie utilisée pour les bilans socio-économiques et notamment la conformité au corpus théorique et aux instructions cadre ministérielles d'application</p> <p>Faire une lecture et une analyse critique des hypothèses et méthodologies utilisées dans les bilans socio-économiques du projet POCL et des conclusions tirées</p>	<p>http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-etudes-socio-economiques</p>

Après une analyse de la garantie de la recevabilité de chaque demande, j'ai répondu par courrier à chaque demandeur pour lui signifier le lancement de la démarche de contre-expertise et l'organisation de son déroulement :

- L'écriture d'une lettre de mission à transmettre à/aux expert(s) – par échange de mail/ téléphone entre les demandeurs et la Garante (mars à avril 2013) mais également de 2 rencontres
 - *Rencontre du Président et du chargé de mission de l'association TGV Grand Centre Auvergne le 14 mars 2014 au Sénat*
 - *Rencontre du Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du beaujolais le 26 avril 2014 dans les locaux de la CNDP*
- L'identification d'experts indépendants à solliciter – par échange de mail / téléphone entre les demandeurs et la Garante (mars à mai 2013)
 - *6 experts ont été identifiés par les demandeurs et la Garante et sollicités par mail par la garante pour établir une proposition de travail et un devis : CITEC, laboratoire LITEP de l'EPFL, Reverdy Associés, Beauvais Consultants, Gérardin Conseil, SIGMA*
 - *Seuls les experts Reverdy Associés, Beauvais Consultants, Gérardin Conseil ont répondu favorablement et ont transmis une proposition.*
- Le recrutement de(s) expert(s) et transmission des différents éléments (études) pour le démarrage de leurs travaux (lancement des travaux : mai)
 - *Après analyse des propositions reçues, la Garante a retenue, en concertation avec les demandeurs, Gérardin Conseil.*
 - *Signature de la lettre de mission avec l'expert*
 - *Transmission des questions de l'association TGV Grand Centre Auvergne*
 - *Transmission de la note de contexte élaborée conjointement par le Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du beaujolais (en téléchargement : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-previsions-de-trafics>) ainsi que leurs différentes contributions sur ces problématiques concernées par la contre-expertise.*
- La tenue d'une réunion de présentation des résultats de l'expert auprès des demandeurs, de RFF et de la Garante de la concertation ainsi que l'ensemble des acteurs de la concertation qui souhaitaient s'y associer : le 11 juin 2013 (seconde partie de la réunion).
 - *L'audition de l'expert s'est tenu dans les locaux de la CCI France et a permis la présentation de ses travaux et une discussion avec l'ensemble de la trentaine de participants. Son rapport est accessible à tous sur le site internet du projet.*
 - *Lors de son audition et dans son rapport, l'expert a validé la méthodologie de RFF*
 - *Rapport bilan socioéconomique (p15) « Globalement, la méthodologie utilisée dans les bilans socio – économiques du projet POCL est conforme aux directives ministérielles de 2004 et 2005 malgré quelques hypothèses simplificatrices. »*
 - *L'expert émet des observations sur certaines hypothèses qui peuvent être discutées au regard des informations disponibles. Ces observations ont conduit RFF à actualiser certaines de ces hypothèses, présentées dans l'atelier socio économie.*
 - *La seconde partie du rapport est consacrée à la lecture critique sur la méthodologie. Sa troisième partie est consacrée à l'analyse des résultats de l'étude et l'explicitation des différences entre les scénarios.*
- Retour des demandeurs sur les travaux de contre-expertises
 - *Chacun des demandeurs ainsi que la maîtrise d'ouvrage a transmis, à ma demande, son retour à la fois par écrit à travers une note d'expression, (en ligne sur le site internet du projet) et à l'oral lors du dernier atelier technique sur la socio-économie.*

- *Il est à noter que l'association TGV Grand Centre Auvergne ne m'a pas transmis de note d'expression. Mais l'association a exprimé à l'oral son regret de ne pas avoir eu de réponses à sa question sur l'explicitation entre les différences de résultat entre les 2 scénarios.*

Tous les éléments sur le site du projet concernant cette contre-expertise : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-etudes-socio-economiques>

Contre-expertises sur les études de régularité

Le Collectif Stop LGV POCL et la Coordination des associations du Beaujolais m'ont sollicitée pour questionner *les études de régularité de la ligne Paris Lyon existante*.

Les courriers de saisine sont en lecture sur le site du projet, <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

- *Collectif Stop LGV POCL, saisine par courrier du 25 janvier 2013*
- *Coordination des associations du Beaujolais, saisine par courrier du 28 février 2013*

Etudes ciblées	Axes de travail de la contre-expertise	
Rail Concept, Perspectives de trafic et de circulation sud-est : évolution prévisible des retards sans et avec le projet POCL, Aout 2011, 52 pages	Faire une lecture et une analyse critique des hypothèses, de la méthodologie mises en œuvre sur l'étude : Diagnostic et modélisation du fonctionnement de la LGV Paris - Lyon – Marseille - régularité et des conclusions tirées	http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-etudes-de-regularite-ln1
Rail Concept,, Corrélation entre taux de retards et grille : analyse des grilles 2025, 2035 et 2050, Version 5 - Mai 2011		
Rail Concept, Diagnostic et modélisation du fonctionnement de la LGV Paris – Lyon – Marseille, Corrélation entre taux de retards et grille : incidence du projet POCL sur les grilles PLM en 2025, 2035 et 2050, Version 4, juillet 2011		

Avant de donner mon accord sur la recevabilité de cette contre-expertise, je me suis interrogée, car la problématique de la régularité n'est pas discriminante entre les 2 scénarios de notre étape préliminaire. Il reste néanmoins une problématique de l'atelier technique sur la socio économie, au regard de l'horizon de saturation de la ligne existante Paris Lyon.

La démarche de contre-expertise a suivi le même déroulement que les autres contre-expertises.

5 experts ont été identifiés par les demandeurs et la Garante et sollicités par mail par la garante pour établir une proposition de travail et un devis : CITEC, laboratoire LITEP de l'EPFL, Jacques GOURSEYROL (consultant indépendant), TTK, Alius consulting.

Cette recherche d'experts a néanmoins pris davantage de temps que pour les autres contre-expertises au regard des compétences pointues demandées et s'est déroulée jusqu'à la fin juin 2013, coïncidant avec le rendu de la Commission Mobilité 21. In fine, seuls Jacques GOURSEYROL (consultant indépendant) et TTK avaient répondu favorablement et transmis une proposition.

Le travail de contre-expertise concernant la régularité de la ligne existante a finalement été suspendu par mes soins en juillet 2013 au regard de la recommandation de la Commission Mobilité 21 de mettre en place un observatoire indépendant de l'évolution de capacité des lignes existantes pour chaque projet ferroviaire justifié par la saturation d'une ligne existante. En effet, concernant le projet POCL, elle précise qu'il est nécessaire « de clarifier au plus tôt l'horizon réel de saturation de la ligne Paris-Lyon, en tenant compte des données les plus récentes et des projections les plus actualisées » (page 39 et 41 du rapport <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mobilite-21-pour-un-schema.html>).

J'ai informé par courrier les demandeurs de la contre-expertise, les invitant à me tenir informée de leur démarche. Comme je m'y étais engagée auprès des demandeurs, j'ai informé le préfet coordonnateur de ma décision et des demandes dont j'ai fait l'objet. Je lui ai également demandé de me tenir informée de la constitution de l'observatoire. La demande de constitution d'un observatoire a été transmise par le gouvernement le 29 novembre 2013. J'ai ainsi pu rencontrer son président le 12 juin 2014 avant qu'il ne réunisse pour la première fois l'observatoire Paris-Lyon le 1^{er} juillet 2014.

J'ai également publié une actualité sur le site internet du site pour informer et expliquer ma décision.

Tous les éléments sur le site du projet concernant cette contre-expertise : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertise-les-etudes-de-regularite-ln1>

Contre-expertises sur les études exploratoires sur la faisabilité d'un jumelage en Sologne et sollicitation de dire d'experts et témoignages sur la traversée de la Zone Natura 2000 Sologne

La démarche de contre-expertise sur la faisabilité d'un jumelage d'infrastructures en Sologne a été demandée par l'association TGV Grand Centre Auvergne et la CCI du Cher.

Les courriers de saisine sont en lecture sur le site du projet, <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

- CCI Cher, saisine par courrier du 24 janvier 2013
- Association TGV Grand Centre Auvergne, saisine par courrier du 25 janvier 2013

Au-delà des deux saisines officielles, j'ai reçu par mail une dizaine de questionnement sur cette même problématique provenant notamment d'acteurs citoyens (en ligne sur le site internet du projet : <http://www.rff-pocl.fr/pages/vos-expressions-et-contributions>). La démarche de travail retenue a donc été différente des autres contre-expertises.

Elle s'est structurée autour d'un groupe de travail d'environ 20 acteurs, rassemblant les demandeurs et les autres acteurs ayant souhaité contribuer.

Composition du groupe de travail : Jacky Richard - direction de l'infrastructure et des transports à la Région Centre, Jean-Jacques Henry - chargé de mission de TGVGCA [demandeur contre-expertise], Dominique de Massol - permanent à la CCI du Cher [demandeur contre-expertise], Corinne Biver - Agglomération d'Orléans, Mathieu Blin - CRCI Centre, Paul Sansot - Office national des forêts, Daniel Lombardi - VP du Pays Grande Sologne, Bernard Divisia - président d'une association de gestionnaires de l'espace rural en Sologne, Stéphane Lelièvre - Service Eaux et biodiversité de la DREAL Centre, Marc Laporte - Centre régional de la propriété forestière, Dominique Norguet - commission consultative sur le PPRT Nexter & élu de la CCI régionale Paris Ile de France, Joël Mirloup – CESER Centre, Philippe Bel - VP du Conseil de développement Agglomération d'Orléans, Géraud de Saint Albin - chef du service biodiversité à la Région Centre, Pierre Kaluzny - Stop LGV POCL, Eric Sauner – Cofiroute, Gérard Monot VP ADCGG18, Joël Mirloup – CESER Centre, Philippe Bel - VP du Conseil de développement Agglomération d'Orléans, Géraud de Saint Albin - chef du service biodiversité à la Région Centre, Pierre Kaluzny - Stop LGV POCL, Eric Sauner – Cofiroute, Gérard Monot VP ADCGG18, Hervé Bonnin,

assistant parlementaire Députée Marianne Dubois, Nadia Arbaoui - Agence
Urba aggro Orléans

L'équipe projet de RFF a également été invitée à participer au groupe de travail.
L'animation et sa conduite ont été assurées par la garante.

Le travail du groupe s'est déroulé sur trois rencontres :

- la journée du 22 mars dans les locaux de l'agglomération Orléans Val de Loire
- l'après-midi du 25 avril 2013 dans les locaux du CGEDD - Ministère de l'écologie.
- La matinée du 30 mai 2013 à Orléans

Le groupe de travail a validé la lettre de mission autour des axes de travail de contre-expertises.

Etudes ciblées	Axes de travail de la contre-expertise	
Ingérop, Etude exploratoire « jumelage en Sologne », septembre 2011, 55 pages	La pertinence des hypothèses de travail de RFF sur la possibilité de jumelage avec l'A71 en traversée de la Sologne	http://www.rff-pocl.fr/pages/traversee-de-la-zone-natura-2000-sologne-contre-expertise-et-dires-dexperts
-Ingérop, Etude complémentaire « jumelage en Sologne » présentation Gpe n°2 Traversée Sologne 25/04/13, avril 2013, 36 pages + annexe planches cartographiques		

Le groupe de travail a également construit lors de la première rencontre les problématiques des dire d'experts et de témoignage. Son travail s'est enrichi avec les propositions des ateliers citoyens et notamment celui du 04/04/2013 à Bourges. Les problématiques soulevées ont été les suivantes : le cadrage réglementaire issu des directives et des possibilités théoriques de passage d'une infrastructure en site Natura 2000, les enjeux du jumelage en termes d'infrastructures, les enjeux en termes de biodiversité et de milieu humain et notamment du bruit & de la capacité d'amélioration de la transparence d'une autoroute par le jumelage.

Lors de la seconde rencontre, le bureau d'étude missionné par RFF a présenté l'étude complémentaire « Jumelage en Sologne », demande exprimée en atelier technique environnement et lors de la première rencontre du groupe. Cette étude complémentaire a ainsi pu être contre-expertisée.

Le groupe de travail avec la garante a identifié des experts pertinents, qui ont été présentés lors de cette seconde rencontre.

- Les experts retenus pour les contre-expertises sur les études exploratoires sur la faisabilité d'un jumelage en Sologne. A partir d'une sollicitation par mail de la garante, les experts ciblés ont transmis une proposition de travail et une proposition financière.
 - Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est
 - Marc PEREZ, TTK

- Les experts et les témoins retenus pour les questions posées par le groupe de travail. A partir d'une sollicitation par mail de la garante, les experts ciblés ont transmis une proposition de travail et une proposition financière.
 - Lucile RAMBAUD, chef du bureau Natura 2000 – MEDDE
 - Jean-Claude ZBOROWSKA, expert ferroviaire, ancien responsable local sur le projet de LGV Nord
 - Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques, CETE de Lyon
 - Eric MONNIER, responsable Foncier LGV SEA, COSEA

Une 3^{ème} rencontre du groupe de travail a eu lieu le matin du 30 mai 2013 pour une prise de connaissance des travaux de contre-expertises ainsi que les dires d'experts et des témoins.

Puis l'audition publique des experts et des dires d'experts & témoignages s'est déroulée l'après-midi du 30 mai, rassemblant plus d'une centaine de participants, dont de nombreux citoyens.

Déroulé de l'audition publique du 30 mai 2013 (après-midi)

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

- Cadrage réglementaire issu des directives et des possibilités théoriques de passage d'une infrastructure en site Natura 2000 - Exposé de Lucile RAMBAUD, chef du Bureau réseau Natura 2000, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie
- De quoi parle-t-on quand on dit « jumelage » ? Qu'est-ce qu'un jumelage de moindres impacts ? Qu'est-ce qu'un délaissé ? Exposé de Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est
- Retour d'expérience : le jumelage LGV Nord/A1 - Exposé de Jean-Claude ZBOROWSKA, expert ferroviaire, ancien responsable local sur le projet de LGV Nord
- Lecture critique des études exploratoires de Réseau ferré de France - Rapport de contre-expertise et exposé de Marc PEREZ, TTK

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

- Comment réussir un bon jumelage en termes de biodiversité ? Eviter – Réduire – Compenser dans le cas d'un jumelage : quand doit-on faire des compensations écologiques ? Est-ce qu'un délaissé entraîne des compensations supplémentaires - Exposé de Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est
- Quels enjeux en termes de cumul de bruit ? - Exposé de Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques, CETE de Lyon
- Retour d'expérience : le jumelage LGV SEA/A10 : Quelle est la capacité d'amélioration de la transparence d'une autoroute par le jumelage ? Exposé de Eric MONNIER, COSEA
- Lecture critique des études exploratoires de Réseau ferré de France - Rapport de contre-expertise de Jean CARSIGNOL, ingénieur écologue, CETE de l'Est

Les rapports des contre-expertises ainsi que les présentations des dires d'experts & témoignages et des extraits vidéo de leurs interventions sont en ligne sur le site internet du projet.

- Rapport Marc PEREZ (p21) « Le choix de trace Ouest ou Médian devrait ainsi se faire d'abord en fonction des fonctionnalités et avantages offerts, en aucun cas sur le fait de pouvoir ou non jumeler la LGV avec une autoroute. », le jumelage devenant une conséquence.
- Rapport Jean CARSIGNOL (p15) « L'étude exploratoire doit être complétée en terme d'écologie du paysage et fonctionnelle. Elle doit porter sur des aires d'études élargies (3à 5 km) et allongées aux extrémités. En l'état elle ne permet pas de conclure sur les avantages et inconvénients des deux scénarios. Les compléments portent notamment sur les trames, les corridors, les noyaux de population des espèces cibles. » Cette conclusion interpelle directement les travaux et les études menées dans le cadre de l'atelier technique environnement.

Chacun des demandeurs ainsi que la maîtrise d'ouvrage ont pu ensuite transmettre, à ma demande, son retour par écrit à travers une note d'expression (en ligne sur le site internet du projet).

Tous les éléments sur le site du projet concernant ces contre-expertises et dires d'experts & témoignages : <http://www.rff-pocl.fr/pages/contre-expertises-et-dires-dexperts>

Bilan de la démarche de contre-expertises

Engager une contre-expertise sur sollicitation des acteurs d'un projet est inscrite dans les moyens d'action du garant et plus largement par la CNDP lors d'un débat public.

Dans cette étape préliminaire, une ligne budgétaire avait été prévue dès le début pour des travaux de ce type dans le cadre de la concertation. En tant que garante, j'ai rappelé à chaque réunion cette possibilité pour chaque acteur de pouvoir questionner les études existantes du projet.

Les grandes problématiques des contre-expertises demandées étaient exprimées dès le débat public, se référant notamment au compte-rendu du débat public, pages 65 & 66, paragraphe 6.9 « Une remise en cause des études RFF et de leur méthodologie ». Néanmoins, aucune demande n'avait été faite lors du débat public. Cette latence a amplifié le besoin d'un regard indépendant, c'est-à-dire extérieur à la maîtrise d'ouvrage RFF.

La démarche de contre-expertise a permis d'affiner et de clarifier les questionnements et controverses du projet. Ces travaux ont également favorisé un dialogue entre acteurs antagonistes, mais également avec le maître d'ouvrage et son équipe projet.

Dans le cadre du groupe de travail de la contre-expertise sur les études exploratoires jumelage en Sologne, un esprit constructif et un réel travail de positionnement argumenté des acteurs participant. Durant les travaux de cette contre-expertise, un collectif d'acteurs, collectif Sologne debout, s'est par exemple structuré et emparé de cet espace pour argumenter leur positionnement.

L'atelier technique environnement en a été enrichi. Par ailleurs, de part la contre-expertise engagée, l'équipe projet RFF a produit une étude complémentaire (<http://www.rff-pocl.fr/pages/traversee-de-la-zone-natura-2000-sologne-contre-expertise-et-dires-dexperts>) en affinant ses hypothèses de travail.

De même, RFF avec de nouvelles hypothèses pour la socio économie du projet a enrichi ses études et les échanges de l'atelier technique socio-économie.

D'une manière générale, la démarche de contre-expertise a permis à l'ensemble des acteurs d'aborder des controverses du projet qui pèsent tant sur son opportunité que ses fonctionnalités, et ainsi de renouer un dialogue avec la maîtrise d'ouvrage.

Néanmoins, la mise en place d'une telle démarche a représenté un énorme travail tant pour ces contributeurs et que pour la garante.

Il a d'abord fallu appréhender le principe et le périmètre de la contre-expertise par les acteurs de la concertation. Le calendrier de travail a été très resserré.

Outre l'organisation de la démarche, le rôle de la garante a été de veiller à la neutralité des experts, à l'adéquation de leurs compétences aux questions à traiter ainsi qu'à leur disponibilité.

- La neutralité des experts c'est-à-dire vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage mais également des acteurs de la concertation sur le projet POCL ;
- Il est à noter que les contre-expertises sur les études de prévisions de trafic et de bilan socioéconomique demandent les mêmes compétences, expliquant les propositions des 3 mêmes experts pour ces travaux et in fine le choix d'un expert unique pour effectuer les travaux de contre-expertise ;
- Les demandes de contre-expertises ont été émises en janvier 2013 et pour que la démarche de contre-expertise enrichisse la concertation, les résultats étaient attendus pour le troisième trimestre 2013, c'est-à-dire avant la fin de la concertation citoyenne et technique.

Il est à noter que tous les experts ont pu rendre et exprimer leur avis. Leur audition a permis une présentation plus large, qu'aux seuls demandeurs, ainsi qu'un réel dialogue avec tous les acteurs présents. Il reste que les rendus des contre-expertises sur les études de prévisions de trafic et principalement sur les bilans socioéconomiques sont restés très techniques, ne facilitant pas l'appréhension du travail et l'échange avec l'expert.

Chaque expert a émis des recommandations sur les études de la maîtrise d'ouvrage concernées par les travaux de contre-expertise. Vous retrouvez leurs rapports sur le site internet du projet mais également les notes d'expression des demandeurs des contre-expertises ainsi que celle de la maîtrise d'ouvrage.

Avis sur les bilans de la concertation tirés par RFF

Le bilan intermédiaire de la concertation

Le bilan intermédiaire de la concertation est une réponse de l'équipe projet RFF à un besoin émis par les acteurs de la concertation d'avoir un document complet retraçant l'avancée des travaux lors de cette étape préliminaire, la concertation citoyenne et la concertation technique, de l'automne 2012 à l'été 2013.

Le bilan, document de 108 pages, a été diffusé sous format papier lors de la réunion de restitution aux participants des ateliers techniques le 08/07/2014 et numérique sur le site internet du projet (<http://www.rff-pocl.fr/pages/bilan-intermediaire-de-la-concertation>). A l'issue de la réunion, il a également été diffusé plus largement par mail, newsletter et communiqué de presse.

Le bilan intermédiaire présente dans ses deux premières parties, de manière synthétique, le contexte du projet et de l'ensemble du dispositif de concertation et en décrit précisément sa mise en œuvre. La troisième partie est consacrée aux apports de la concertation et se structure ainsi autour des 4 grands enjeux du projet :

- une présentation des travaux RFF enrichis par la concertation,
- une mise en valeur des travaux et réflexions en séance,
- une prise en compte des travaux de contre-expertise et mise en valeur des contributions des acteurs,
- la mise en valeur des questions fréquemment posées par les acteurs du projet.

J'ai fait une lecture attentive et critique de ce document, et incité l'équipe projet RFF à faciliter la lecture et la compréhension par tous. Le bilan aborde l'ensemble des sujets de l'étape et les questionnements posés lors des rencontres de concertation. Ce document contribue au travail d'information et de restitution aux acteurs de la concertation dans le travail collectif permis par celle-ci.

Sa complétude l'inscrit comme un des outils d'appui à la réflexion et d'aide à la décision pour le comité de pilotage et dans le cadre de la prise de décision ministérielle. Il est bien à noter qu'il sera accompagné à la fois par les études produites mais également l'ensemble des contributions réalisées par les acteurs de la concertation durant cette étape.

Par ailleurs, pour confirmer la sincérité du bilan et l'enrichir le cas échéant, un appel à contribution a été lancé lors de l'atelier de restitution technique et relayé sur le site internet. Il s'agit que chacun exprime son avis sur les documents de synthèse de la concertation et cela jusqu'au 1^{er} février 2015.

Page dédiée sur le site web : <http://www.rff-pocl.fr/pages/votre-avis-sur-les-documents-de-synthese-de-la-concertation>

Au 30 janvier 2015, 216 expressions ont été reçues, dont 198 expressions de collectivités territoriales, et mises en ligne sur le site internet du projet. (Accessible sur la page : <http://www.rff-pocl.fr/pages/vos-expressions-et-contributions>)

Le bilan intermédiaire de la concertation peut également être considéré comme un outil de suivi et d'évaluation du dispositif de concertation et d'information pour la maîtrise d'ouvrage, base d'enseignements dans le cadre d'une décision de poursuite du projet.

Au regard de la complexité du projet et de son contexte, le bilan est un document pédagogique et lisible. Il reste néanmoins un document technique, peu accessible au grand public. J'ai ainsi incité l'équipe projet RFF à réaliser une synthèse « éléments pour le choix d'un scénario », 12 pages. Accessible, cette synthèse permet de s'approprier de manière immédiate les enjeux du projet et de l'étape en cours ainsi que ses travaux. Celle-ci a été diffusée sous format papier et numérique sur le site internet du projet (<http://www.rff-pocl.fr/pages/elements-pour-le-choix-dun-scenario>) lors de la réunion de restitution auprès des acteurs des ateliers techniques du 8 juillet 2014. Puis RFF l'a également diffusé plus largement par mail, newsletter et communiqué de presse.

Le bilan de la concertation

L'équipe projet RFF a enrichi le bilan intermédiaire de la concertation intermédiaire avec les éléments de la concertation politique et les expressions reçues entre juillet 2014 jusqu'au 1^{er} février 2015. Les principales parties enrichies sont : l'information et le dialogue avec les élus (partie 2), les avis et contributions (partie 2) avec l'étude sur la faisabilité des conditions d'utilisation des voies existantes au droit d'Orléans, les enseignements de la concertation (partie 3).

Le bilan final de la concertation sera diffusé pour le comité de pilotage du 4 février 2015, comme un des outils d'appui à la réflexion et d'aide à la décision, et disponible à cette date sur le site internet du projet.

Focus sur la concertation politique

Dans la perspective de la clôture de l'étape préliminaire, le Préfet coordonnateur a lancé une phase de concertation politique avec les élus locaux des principales collectivités territoriales, les parlementaires et les élus consulaires concernés par le projet de l'automne 2014 à début février 2015.

Au regard de l'unique réunion de la commission consultative du 9 novembre 2012, le préfet coordonnateur a proposé un temps de partage et d'expression des élus des territoires concernés par le projet. Il a ainsi incité les élus à exprimer de manière argumentée, sur la base des travaux comprenant les études ainsi que les concertations citoyenne et technique, leur positionnement et leurs recommandations sur le projet.

Entre juillet 2014 et février 2015, plus de 200 délibérations ont été transmises, soit par mail ou par courrier. Elles ont été mises en ligne sur le site web du projet.

Outre des rencontres bilatérales qui ont pu se tenir entre l'Etat et les élus, le Préfet coordonnateur a animé 2 temps de rencontres :

- Une réunion en préfecture de la région Centre à Orléans le 6 octobre 2014, avec 22 participants, élus des principales collectivités, parlementaires et élus consulaires de la région Centre (les membres de la commission consultative en région Centre).
- La commission consultative n°2, le 15 décembre 2014 à Clermont-Ferrand, qui a réuni 69 participants, dont 46 élus ou leur représentant. Un verbatim de cette commission a été dressé et déposé sur le site interne du projet. (Page du site internet <http://www.rff-pocl.fr/docutheque/term/la-commission-consultative>)

Ces expressions écrites et/ou prises de parole ont permis selon les élus et les assemblées délibératives de leur collectivité territoriale, soit de réaffirmer leur positionnement sur l'un des deux scénarios du projet, soit de faire évoluer ce positionnement. Je note toujours un consensus massif sur l'opportunité du projet, qui n'a quasiment pas évolué depuis le débat public. Même s'il faut souligner le positionnement des élus régionaux EELV des 5 conseils régionaux concernés par le projet et la contribution faite d'une « alternative aux projets de LGV POCL et Poitiers-Limoges », au travers de leur cahier d'acteur, puis d'expression dans la presse, en mars 2013.²

² Cette contribution s'inscrit dans le contexte des travaux de la Commission Mobilité 21.

Il est à noter que ces expressions peuvent être, de manière non exhaustives ou exclusives, le fruit d'une analyse des apports des études et des concertations citoyennes et techniques, des évolutions institutionnelles comme la loi relative à la délimitation des régions (loi du 16/01/2015), des changements d'équipe à l'occasion des élections municipales, des mécanismes de solidarité territoriale ou encore de loyauté.

Outre les positionnements sur l'un des deux scénarios et leurs arguments, je note les éléments suivants de recommandations³ de la part des élus :

- La prise en compte des impacts de ce type d'infrastructure nouvelle en terme de consommation foncière des terres agricoles et sur les activités agricoles, que devrait appuyer la loi d'avenir sur l'agriculture l'alimentation et la forêt, dont les décrets sont en attente de publication.
- L'importance de la réalisation des raccordements / branches / bretelles qui dans les 2 scénarios est un élément structurant de la fonction d'aménagement du territoire du projet.
- De disposer d'éléments sur l'horizon de saturation de la ligne actuelle Paris-Lyon, notamment à travers l'observatoire créé par les recommandations de la Commission Mobilité 21.
- La prise en compte des dessertes actuelles ou par de nouveaux projets au sud de Vierzon, et de leur intégration à l'économie du projet.

Par ailleurs, la question du financement du projet a été soulevée par l'ensemble des acteurs, et notamment le rôle et les contributions des différents acteurs.

Je note également toujours des questionnements sur les études produites par la maîtrise ouvrage, et notamment sur les méthodologies employées quant à l'analyse environnementale en terme d'enjeux et de risques, la modélisation socioéconomique du projet et les estimations de prévisions de trafic. Qu'elles proviennent d'une réelle complexité des modèles ou de jeux d'acteurs, ces questionnements voire remises en cause alimentent une défiance quant à la maîtrise d'ouvrage et ne facilitent pas les échanges et le positionnement argumenté des élus.

Les contre-expertises (cf. la partie dédiée du rapport) conduites sous mon autorité sont une des réponses aujourd'hui apportées et mériteraient une plus large diffusion. En effet, des experts indépendants, dont les demandeurs ont été associés au choix et aux questions de travail, se sont saisis de ces questions, et en ont validé les méthodes.

Je note par ailleurs un questionnement dans les rôles et missions des différents acteurs dans le cadre de l'étape préliminaire, notamment entre l'Etat, la maîtrise

³ Il n'y a pas d'ordre de priorité dans les recommandations énumérées.

d'ouvrage, et les élus des collectivités locales et les parlementaires, où les contributions des élus relèvent peut-être plus de leur fonction « représentative » que d'une posture de concertation d'acteurs d'un territoire du projet.

Je note ainsi que ces différents points ne facilitent pas la construction d'une vision collective et partagée du projet, voire tendent les échanges au fur et à mesure que l'échéance de clôture de l'étape approche.

Éléments conclusifs du rapport final du garant

Quelques éléments de synthèse

L'intérêt de cette étape préliminaire, qui se termine en ce premier trimestre 2015, est de traiter par les études complémentaires et la concertation les questions restées en suspens à l'issue du débat public.

Il s'agit de proposer une analyse approfondie et argumentée du projet POCL autour des 2 scénarios Ouest et Médian sur les 5 problématiques ciblées dans la décision du conseil d'administration de RFF du 7 juin 2012.

Dans le cadre ainsi défini et durant la phase de concertation citoyenne et technique d'octobre 2012 à juillet 2014, la maîtrise d'ouvrage RFF a ouvert un nouveau champ d'investigations en réponse et au rythme des acteurs de la concertation, qui ont réinterrogé les fonctionnalités et l'analyse des effets des scénarios. La maîtrise d'ouvrage a également justifié les hypothèses de travail et les conclusions exposées. Certaines ont également été confrontées au regard de la contre-expertise.

Pour rappel, la garante avait considéré dans son rapport intermédiaire (septembre 2014) que la concertation citoyenne et technique, dont le périmètre est fixé par la décision du conseil d'administration de RFF du 7 juin 2012, a permis de traiter les questions en suspens. La garante avait considéré également que la production de ces concertations était de nature à ce que les acteurs du projet construisent leur position argumentée, notamment les élus, en vue de la commission consultative et du comité de pilotage qui clôturera cette étape.

C'est dans cette logique, que le Préfet coordonnateur a engagé d'octobre 2014 à février 2015, une étape de concertation politique pour recueillir les expressions argumentées des élus, au regard des travaux réalisés depuis le lancement de cette étape, au travers des études et des ateliers techniques et citoyens.

La garante considère que le recueil, tant par les courriers, les mails, les rencontres dont la réunion de la commission consultative du 15 décembre 2014, a permis de formaliser les arguments pour chacun des scénarios et les recommandations à transmettre à l'instance de gouvernance qui clôturera l'étape préliminaire, à savoir le comité de pilotage, qui se réunira le 4 février prochain.

Sur cette base, une synthèse sera élaborée par l'Etat en vue d'une décision ministérielle sur les suites à donner au projet.

Recommandations de la garante

Tout d'abord, il s'agit selon moi de diffuser largement une information sur la décision et ses implications à tous les acteurs concernés par le projet : les citoyens, les acteurs socioéconomiques et les élus. Pour se faire, il serait intéressant de mettre en place :

- Une information à l'issue du comité de pilotage sur le processus et le calendrier en vue de la décision ministérielle.
 - o Il est important de ne pas créer une nouvelle coupure temporelle dans ce projet qui alimenterait les tensions existantes entre acteurs, et rendrait difficile la diffusion de la future décision.
 - o Proposition(s) :
 - La production et la large diffusion d'un document de synthèse sur les propositions du comité de pilotage
 - La poursuite de l'animation du site internet du projet avec la mise en ligne, par exemple, de l'actualité de l'observatoire de la saturation, les questions des parlementaires sur le projet, ...
- Une information à l'issue de la décision ministérielle.
 - o Il s'agit à la fois d'assurer la diffusion de la décision à tous les acteurs et de ne pas accentuer les tensions déjà à l'œuvre à l'approche de cette échéance.
 - o Proposition(s) :
 - La production et la large diffusion d'un document présentant la décision et ses implications
 - Selon la suite donnée, des échanges (forme à définir) pour favoriser le dialogue, comme par exemple avec les acteurs agricoles, les acteurs Solognots ou encore les acteurs de la région Centre.

Dans le cas où la décision ministérielle validerait un choix de scénario et lancerait la première phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique, il me semble important de souligner les caractéristiques du projet POCL impactant l'information et la concertation du public :

- Un périmètre géographique très large et donc une difficile vision globale par les acteurs du projet, avec des impacts possibles sur des territoires à fort potentiel symbolique sur lesquels des acteurs socioéconomiques et citoyens sont sensibles.

- Un projet qui se pense à moyen terme, au delà de 2030, et donc difficilement appréhendable par les acteurs du projet.
- Une multitude d'acteurs aux enjeux multiples qui complexifie la démarche d'information et de concertation.

Comment garantir un dispositif d'information de concertation continue souple et évolutif ?

Des premières propositions de la garante

- Assurer un dispositif d'information globale et large sur le projet.
- Garder comme pivot du dispositif d'information le site web actuel du projet, sans perdre la mémoire des informations et des contributions sur le projet.
- Proposer un dispositif d'information et de concertation spécifique à chaque « phase », à valider avec les acteurs.
- Articuler dans les dispositifs d'information de concertation les questionnements « présents » du projet et son calendrier global qui demande notamment d'assurer à la fois une information globale et des focus territoriaux du projet.
- Conduire la concertation selon un double phasage : à la fois « géographique » et par acteur, pour « faire » et anticiper le projet auprès des acteurs directement impactés
- Développer les outils numériques interactifs, comme les réseaux sociaux, les tchats, ou encore par exemple les rencontres publiques filmées et retransmises en direct, pour informer et faciliter la participation de tous
- Assurer une mobilisation d'acteurs à la fois continue et ciblée
 - o La remobilisation des acteurs de la région Ile-de-France, absent de fait de cette étape préliminaire en raison de ces objectifs et son périmètre de travail
 - o Les acteurs associatifs, les élus territoriaux, les parlementaires, les élus consulaires, avec un partage de leur positionnement et leur association au projet
 - o Une présentation de la gouvernance du projet en terme d'acteurs et pour chaque étape
- Si la maîtrise d'ouvrage souhaite poursuivre avec le dispositif de garant de l'information et de la concertation du public, la nomination de 2 garants permettrait d'articuler le travail de terrain et la nécessaire vision globale à soutenir sur le projet.

Annexes

- Décision LGV POCL Conseil d'administration de Réseau Ferré de France du 7 juin 2012
- Nomination de la garante de la concertation et de l'information du public par la Commission nationale du débat public le 4 juillet 2012
- Prolongation de la mission de la garante par la Commission nationale du débat public le 3 juillet 2013

Paris, le 7 juin 2012



156^{ème} SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

7 juin 2012

ATTESTATION

Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL)

Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

Je soussignée, Catherine BERGÈRE-LEFEBURE, Secrétaire du Conseil d'administration de Réseau ferré de France, atteste que, lors de sa séance du 7 juin 2012, **le Conseil d'administration de Réseau ferré de France,**

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-13 et L. 121-13-1 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 de la Commission nationale du débat public décidant l'organisation d'un débat public sur le projet de LGV POCL ;
- Vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 20 mars 2012 ;
- Vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires à réaliser ;

Considérant que la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de mettre en lumière les différents points de vue en présence et les enjeux méritant des approfondissements,

Paris, le 7 juin 2012

Considérant, sur l'opportunité du projet, que :

- le débat public a permis d'identifier les principaux intérêts du projet ainsi que ses grands objectifs et fonctionnalités, à savoir la desserte ferroviaire par la grande vitesse du grand centre de la France d'une part, et la recherche d'une alternative économiquement pertinente à la LGV Paris – Lyon existante d'autre part ;

Considérant, sur les fonctionnalités, que :

- Tous les scénarios présentés au débat répondent aux objectifs du projet (relier Paris et Clermont-Ferrand en moins de 2 heures, relier Orléans au réseau des villes à grande vitesse, améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France, constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris - Lyon) ;
- Aucun des 4 scénarios, tels qu'ils étaient présentés au débat, ne s'est pour autant dégagé comme la réponse évidente et partagée à l'ensemble des enjeux ;
- Le débat public a montré que les fonctionnalités du scénario Est et de la variante d'arrivée sur Lyon par Mâcon n'ont pas trouvé de valorisation territoriale ;
- Le scénario Ouest constituerait aux yeux d'une majorité de participants au débat public la meilleure réponse à la volonté d'aménager le territoire ;
- La variante d'arrivée sur Lyon par Roanne offre des fonctionnalités supplémentaires de liaison interrégionale Clermont-Lyon et d'accessibilité par la grande vitesse de nouveaux territoires ;
- L'option de la desserte de St-Etienne via Roanne a reçu un accueil local favorable, mais interroge la politique de desserte de Roanne (gare centre ou gare nouvelle) et donc le temps de parcours de la relation Clermont-Ferrand – Lyon ;
- Pour l'arrivée en Ile-de-France, un passage par le secteur de Brétigny et Juvisy a été jugé plus pertinent que par Lieusaint ;
- Les acteurs franciliens ont exprimé leur intérêt pour une coordination et un rapprochement des études de la ligne nouvelle POCL et du projet de mise à 6 voies du RER C entre Paris et Juvisy, pour établir une approche commune au bénéfice des transports longue distance et des transports du quotidien ;
- L'option d'une gare à Orly sur la ligne POCL reste un élément de débat : les participants au débat public ont pu souligner son intérêt en termes d'aménagement du territoire sud-francilien, mais les études ont parallèlement montré que son coût est important pour un potentiel de voyageurs limité.

Considérant, sur la question des enjeux environnementaux, que :

- De nombreuses expressions ont dénoncé le risque d'impact environnemental sur les forêts du Bourbonnais, notamment la forêt de Tronçais, et sur la vallée du Cher ;
- Les scénarios Médian et Est présentent des risques d'impacts environnementaux moindres que ceux identifiés pour les scénarios Ouest-Sud et Ouest, en particulier en évitant la traversée de l'agglomération d'Orléans, du Val-de-Loire et du massif forestier de la Sologne. Cette analyse n'a pas toujours été partagée pendant le débat, l'intérêt d'un jumelage possible avec des infrastructures existantes en Sologne étant questionné ;

Paris, le 7 juin 2012

- Des éclairages nouveaux, apportés par les études complémentaires pendant le débat public, sur un passage à l'ouest d'Etampes ou s'appuyant sur le réseau existant en Essonne, ont été considérés nécessaires par le public pour compléter la vision du projet en Ile-de-France ;
- Le volet agricole et viticole fait l'objet d'attentes fortes de la part des professions concernées.

Considérant, sur la question socio-économique, que :

- Les scénarios Médian et Est présentent des bénéfices socio-économiques supérieurs aux scénarios Ouest-Sud et Ouest, grâce à de meilleures performances sur les liaisons Paris – Sud-Est, permettant d'optimiser le report modal de l'avion vers le train. Ces résultats n'ont pas toujours été partagés pendant le débat, leurs hypothèses et les valorisations retenues prêtant pour certains acteurs à réexamen.

Considérant, sur la question du financement, que :

- Le débat public a montré la sensibilité des acteurs à l'importance de l'enjeu du financement ;
- Le niveau de l'implication financière de l'ensemble des partenaires conditionne la faisabilité du projet ;
- Les premiers éclairages présentés ont mis en évidence un niveau d'autofinancement possible du projet supérieur dans les scénarios Médian et Est.

A décidé d'étudier les conditions de la poursuite du projet de LGV POCL par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée d'un an, sur la base des orientations suivantes :

1. confirmer les objectifs initiaux du projet :
 - assurer à terme un temps de parcours de référence entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures,
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
 - améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre de la France,
 - constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon.
2. retenir l'objectif complémentaire suivant : concevoir une infrastructure dont les performances permettront aux partenaires concernés de réunir les conditions d'une desserte à grande vitesse pertinente entre Clermont-Ferrand et Lyon, en prenant en compte les conditions d'arrivée sur Lyon (articulation avec la problématique du nœud ferroviaire lyonnais).
3. définir les conditions de la faisabilité financière du projet.
4. approfondir lors de cette étape préliminaire l'évaluation socio-économique du projet, de ses avantages et de leurs bénéficiaires.

Paris, le 7 juin 2012

5. retenir les scénarios Ouest et Médian dans leur variante Roanne comme scénarios de base de l'étape préliminaire, avec des adaptations possibles, notamment :
 - en Ile-de-France pour prendre en compte l'élargissement de l'option de passage à l'ouest d'Etampes et un passage préférentiel au droit de Juvisy et Brétigny plutôt que par Lieusaint ;
 - en région Centre pour tenir compte des forts enjeux environnementaux, agricoles et viticoles, et des attentes exprimées sur l'équilibre de la desserte de la région ;
 - en Auvergne pour répondre aux attentes exprimées concernant d'une part la fiabilité des liaisons avec Paris et Lyon pour Clermont-Ferrand, d'autre part la qualité des dessertes envisageables pour Vichy, Montluçon et Moulins.
6. approfondir lors de cette étape préliminaire les sujets suivants :
 - l'horizon de saturation de la LGV Paris – Lyon existante, en actualisant les perspectives de développement du trafic (au regard de l'état d'avancement des autres projets de LGV) et d'augmentation de capacité de la ligne ;
 - l'évaluation du risque d'impact environnemental et les conséquences en terme de coûts, en développant la comparaison des options de passage en Sologne d'une part, ou à proximité du Sancerrois d'autre part ;
 - les performances des dessertes envisageables selon les différents scénarios, notamment les reports depuis la LGV existante Paris – Lyon ;
 - l'articulation du projet avec la modernisation du réseau existant, ainsi que la cohérence avec les autres projets de développement du réseau à grande vitesse ;
 - les conditions de la pertinence d'une réalisation phasée de l'infrastructure nouvelle ;
 - en Ile-de-France, la possibilité de développer avec les partenaires concernés une approche commune aux transports à grande vitesse (LGV POCL) et aux transports du quotidien.
7. mener les études complémentaires nécessaires sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales participant au financement des études, et déployer un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents acteurs à sa mise au point ; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.


Catherine BERGER-LEFEBVRE

SEANCE DU 4 JUILLET 2012

DÉCISION N° 2012 / 32 / 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.121-13-1,
 - vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 7 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, à la suite du débat public,
 - vu la lettre en date du 27 juin 2012 du Président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant,
-
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De désigner Madame Mélanie GOFFI en qualité de garante de la concertation et de l'information du public dans le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, d'une durée d'un an.

Le Président


Philippe DESLANDES

SEANCE DU 3 JUILLET 2013

DÉCISION N° 2013 / 40 / POCL / 8

**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.121-13-1,
 - vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 7 juin 2012 relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, à la suite du débat public,
 - vu la lettre en date du 27 juin 2012 du Président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant,
 - vu sa décision n° 2012/32/POCL/7 du 4 juillet 2012 désignant Mme GOFFI garante de cette concertation post-débat public,
 - vu la lettre en date du juin 2013 du Président de RFF sollicitant la prolongation de la mission de Mme GOFFI, garante de la concertation post-débat public,
-
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

La mission de Madame Mélanie GOFFI en qualité de garante de la concertation et de l'information du public dans le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique, est prolongée jusqu'à la conclusion de cette étape préliminaire.

Le Président



Christian LEYRIT