



**156<sup>ème</sup> 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 BERGER-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,**

**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-LEFEBURE

