



ENQUETES LGV POCL

Rapport final

Version 2

Décembre 2011

Sommaire

1	Contexte et objet de l'étude.....	7
1.1	Contexte	7
1.2	Objectifs de l'étude	7
2	Redressement et pondération des enquêtes	8
2.1	Le redressement des enquêtes	8
2.1.1	<i>Principes.....</i>	8
2.1.2	<i>Redressement par strate de population enquêtée</i>	8
2.1.3	<i>Redressement selon le collège des adhérents</i>	10
2.1.4	<i>Redressement par secteur géographique.....</i>	10
2.1.5	<i>Pondération globale des enquêtes</i>	12
2.2	Pondération des critères	13
2.2.1	<i>Analyses par axe</i>	13
2.2.2	<i>Analyses globales.....</i>	13
2.2.3	<i>Analyses des questions complémentaires (hors tableaux)</i>	13
3	Bilan des enquêtes	14
4	Analyses des résultats des enquêtes pour les 4 axes définis.....	16
4.1	Axe n°1 : favoriser l'aménagement et l'attractivité économique des territoires.....	16
4.1.1	<i>Analyse multicritère sur les quatre scénarios.....</i>	16
4.1.2	<i>Analyse multicritère sur les deux variantes</i>	18
4.1.3	<i>Analyses ciblées</i>	19
4.2	Axe n°2 : assurer une bonne desserte des villes et des fonctionnalités performantes.....	21
4.2.1	<i>Analyse multicritère sur les quatre scénarios.....</i>	21
4.2.2	<i>Analyses multicritères sur les deux variantes.....</i>	23
4.2.3	<i>Analyses ciblées</i>	25
4.3	Axe n°3 : minimiser les nuisances environnementales et lutter contre le changement climatique.....	27
4.3.1	<i>Analyses multicritères sur les quatre scénarios.....</i>	27
4.3.2	<i>Analyses multicritères sur les deux variantes.....</i>	29
4.3.3	<i>Analyses ciblées</i>	30
4.4	Axe n°4 : assurer la meilleure rentabilité pour la collectivité	32
4.5	Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes	34
4.5.1	<i>Les résultats avec le premier jeu de pondération.....</i>	34
4.5.2	<i>Les résultats avec le seconde jeu de pondération.....</i>	35
4.5.3	<i>Synthèse sur l'analyse multicritère</i>	36

5	Avis généraux des adhérents sur le projet et la méthodologie des études.....	37
6	Analyse des résultats par collège.....	40
6.1	Analyse multicritère sur les quatre scénarios par axe	40
6.2	Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes	44
6.3	Avis généraux	45
7	Analyse des résultats par région.....	48
7.1	Analyse multicritère sur les quatre scénarios par axe	48
7.2	Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes	52
7.3	Avis généraux	53

Tables des illustrations

Tableau 1 : structure des adhérents par type d'adhésion	8
Tableau 2 : pondération selon le collège des adhérents.....	10
Tableau 3 : proposition de pondération des questionnaires par secteur géographique.....	11
Tableau 4 : questions relatives à l'axe n°1 (rappel).....	13
Tableau 5 : taux de retour par mode d'envoi.....	14
Tableau 6 : taux de retour par type d'adhérents	14
Tableau 7 : taux de retour par collège	14
Tableau 8 : taux de retour par département.....	15
Tableau 9 : taux de retour par région.....	15
Tableau 10 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	16
Tableau 11 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	18
Tableau 12 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes.....	21
Tableau 13 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes.....	23
Tableau 14 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	27
Tableau 15 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	29
Tableau 16 : proposition de critères socio-économiques à ajouter à l'évaluation des scénarios.	33
Tableau 17 : Pondération n°1 de l'analyse globale des axes.....	34
Tableau 18 : pondération n°2 de l'analyse globale des axes.....	35
Tableau 19 : qualité de la méthodologie et des données fournies par RFF	39
Tableau 20 : propositions pour améliorer la méthodologie.....	39
Tableau 21 : commentaires	39
 Figure 1 : structure des adhérents par type d'adhésion en valeur absolue.....	 9
Figure 2 : structure des adhérents par type d'adhésion en valeur relative	9
Figure 3 : répartition géographique des adhérents	10
Figure 4 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	17
Figure 5 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	17
Figure 6 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	18
Figure 7 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires	19
Figure 8 : impact du projet sur l'activité ou le choix du lieu de résidence.....	19
Figure 9 : impact du projet sur le tourisme des régions Centre, Auvergne et Bourgogne.....	20

Figure 10 : impact du projet sur le développement économique régional.....	20
Figure 11 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes.....	22
Figure 12 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes	22
Figure 13 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes.....	24
Figure 14 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes	24
Figure 15 : changement des habitudes pour les déplacements vers l'Île de France.....	25
Figure 16 : Changement des habitudes pour les déplacements vers la province	25
Figure 17 : changement des habitudes de déplacements si gain de 5 min vers Lyon ou Paris.....	25
Figure 18 : arbitrage entre défendre un tracé et la réalisation du projet.....	26
Figure 19 : casus belli si le projet choisi est moins favorable.....	26
Figure 20 : importance de l'amélioration des temps de parcours sur les relations suivantes.....	27
Figure 21 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	28
Figure 22 : Scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	28
Figure 23 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	29
Figure 24 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique	30
Figure 25 : objectif du tracé de la LGV POCL	30
Figure 26 : Existence d'un tracé optimal parmi les scénarios proposés.....	31
Figure 27 : Le scénario jugé comme le tracé optimal.....	31
Figure 28 : différentiels de coûts d'investissement dans l'évaluation	32
Figure 29 : différentiels de rentabilité socio-économique dans l'évaluation des scénarios.....	32
Figure 30 : existence de critères non chiffrables et non intégrés par RFF	33
Figure 31 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales.....	33
Figure 32 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales.....	34
Figure 33 : préférence des scénarios – pondération n°1	35
Figure 34 : préférence des variantes – pondération n°1.....	35
Figure 35 : préférence des scénarios – pondération n°2	36
Figure 36 : préférence des variantes – pondération n°2.....	36
Figure 37 : scénario préféré en premier choix	37
Figure 38 : les scénarios préférés	37
Figure 39 : variante préférée	38
Figure 40 : scénario à exclure	38
Figure 41 : variante à exclure	38
Figure 42 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par collège	40
Figure 43 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par collège	40

Figure 44 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par collège	41
Figure 45 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par collège	41
Figure 46 : scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par collège	42
Figure 47 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par collège	42
Figure 48 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par collège	43
Figure 49 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par collège	43
Figure 50 : préférence des scénarios – pondération n°1 par collège	44
Figure 51 : préférence des variantes – pondération n°1 par collège	44
Figure 52 : préférence des scénarios – pondération n°2 par collège	45
Figure 53 : préférence des variantes – pondération n°2 par collège	45
Figure 54 : scénario préféré en premier choix par collège	46
Figure 55 : les scénarios préférés par collège	46
Figure 56 : La variante préférée par collège	47
Figure 57 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par région	48
Figure 58 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par région	48
Figure 59 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par région	49
Figure 60 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par région	49
Figure 61 : scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par région	50
Figure 62 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par région	50
Figure 63 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par région	51
Figure 64 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par région	51
Figure 65 : préférence des scénarios – pondération n°1 par région	52
Figure 66 : préférence des variantes – pondération n°1 par région	52
Figure 67 : préférence des scénarios – pondération n°2 par région	53
Figure 68 : préférence des variantes – pondération n°2 par région	53
Figure 69 : scénario préféré en premier choix par région	54
Figure 70 : les scénarios préférés par région	54
Figure 71 : variante préférée par région	55

1 CONTEXTE ET OBJET DE L'ETUDE

1.1 Contexte

En 2007, le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL) émerge. Il doit répondre aux enjeux suivants :

- une meilleure accessibilité des territoires du centre de la France,
- une désaturation de la LGV Paris-Lyon existante.

Ce projet consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de près de 500 km passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre. Les principaux objectifs commandés à RFF sont :

- de relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse,
- d'assurer un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Paris inférieur à deux heures,
- d'améliorer la desserte de Bourges et des villes principales du grand centre,
- de constituer un itinéraire complémentaire pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle.

Ainsi, le 2 mars 2011, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé d'organiser le débat public sur le projet de LGV POCL présenté par RFF, actuellement en cours.

1.2 Objectifs de l'étude

C'est dans ce contexte que l'Association TGV Grand Centre Auvergne a souhaité mener des enquêtes multicritères auprès de ces adhérents. Les résultats serviront à alimenter le débat public et leur cahier d'acteurs.

2 REDRESSEMENT ET PONDERATION DES ENQUETES

2.1 Le redressement des enquêtes

2.1.1 Principes

Le redressement des enquêtes permet de tenir compte des biais d'échantillonnage. Dans le cadre de cette enquête, les biais se situent à trois niveaux :

- l'échantillon ayant répondu à l'enquête n'est pas exactement représentatif de la population globale des adhérents ; il faut donc corriger ce biais en donnant à chaque enquête un poids inversement proportionnel au taux de sondage de la population enquêtée par strate,
- il est souhaitable que le poids des questionnaires des adhérents soit en relation avec la répartition de ces derniers par collège du Conseil d'Administration de l'association ; en effet, l'avis des collectivités et des chambres consulaires, qui ont la majorité des sièges au CA de l'association, doit avoir un poids plus important dans le cahier d'acteurs dans la mesure où elles interviennent directement dans le processus d'élaboration du projet et dans son financement à venir,
- les adhérents de l'association TGV Grand Centre Auvergne ne sont pas représentatifs, dans leur structure géographique, de la population globale des secteurs intéressés par la LGV POCL ; afin de ne pas surreprésenter les départements les mieux représentés dans l'association, nous affectons à chaque adhérent un poids dépendant de son secteur géographique.

2.1.2 Redressement par strate de population enquêtée

Nous avons redressé les échantillons ayant répondu à l'enquête selon le type d'adhérent (entreprises, particuliers, élus, collectivités locales...)

Pour ce faire, nous avons défini des classes suffisamment importantes en volumes (pas moins de 20 adhérents par classe) afin de ne pas obtenir de coefficients de redressement trop importants qui biaiserait le résultat des enquêtes.

Les tableaux et graphiques ci-dessous présentent la structure des adhérents de l'association selon cette strate.

	Nombre d'adhérents	Part d'adhérents
Entreprises	231	34%
Associations	35	5%
Acteurs économiques	31	5%
Collectivités locales	186	27%
Particuliers	94	14%
Elus	104	15%
Total	681	100%

Tableau 1 : structure des adhérents par type d'adhésion

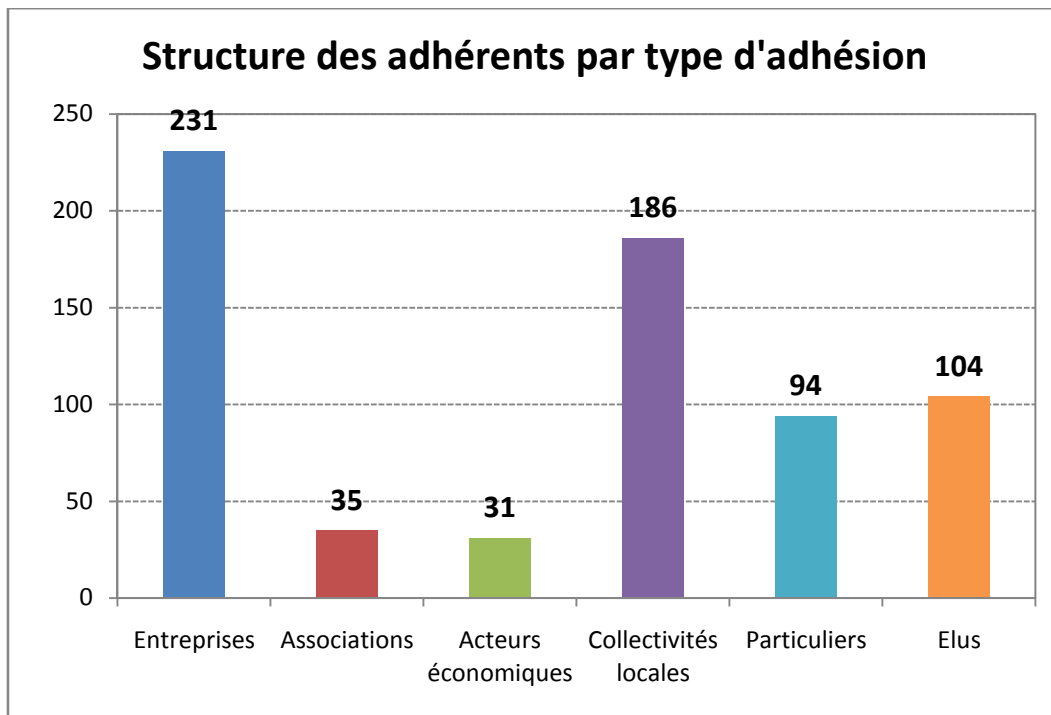


Figure 1 : structure des adhérents par type d'adhésion en valeur absolue

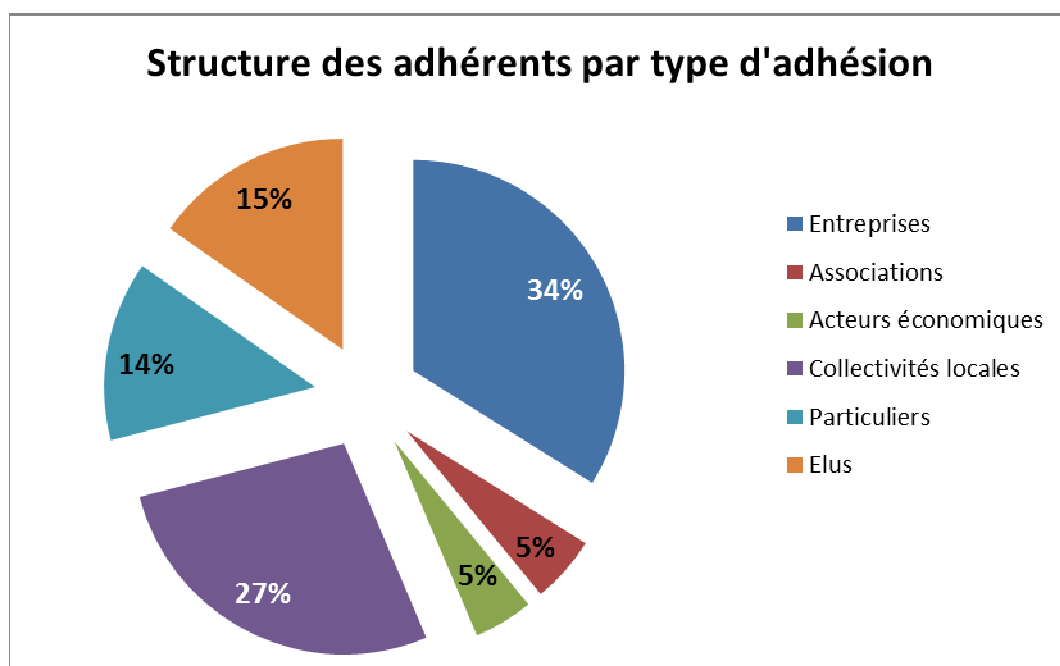


Figure 2 : structure des adhérents par type d'adhésion en valeur relative

Ainsi, un coefficient de pondération est attribué à chaque enquête et correspond au rapport du nombre de questionnaires retournés par classe sur le nombre d'adhérents de cette classe. Par exemple, si 50 enquêtes venant des collectivités locales, qui représentent au total 186 adhérents, nous sont retournées, le poids de chaque questionnaire retournés pour cette classe sera de $186 / 50 (= 3,72)$.

2.1.3 Redressement selon le collège des adhérents

Les adhérents de l'association TGV Grand Centre Auvergne sont répartis en trois collèges dans le Conseil d'Administration :

- collège n°1 : collectivités et chambres consulaires,
- collège n°2 : élus,
- collège n°3 : particuliers, entreprises et associations.

Le tableau suivant présente le poids de chaque collège en nombre d'adhérents et en nombre de sièges. Compte tenu du fait que le nombre de sièges n'est pas proportionnel au nombre d'adhérents et qu'il est souhaitable que la pondération des enquêtes soit représentative du poids de chaque collège au CA, nous avons donc retenu la pondération indiquée ci-dessous.

Répartition des adhérents par collège au CA	Nombre d'adhérents	Part d'adhérents	Nombre de sièges au CA	Part de sièges au CA	Coefficient de pondération
Collectivités / Chambres consulaires	205	30%	30	67%	2.21
Elus	104	15%	10	22%	1.46
Particuliers / Entreprises / Associations	372	55%	5	11%	0.20
Total	681	100%	45	100%	

Tableau 2 : pondération selon le collège des adhérents

Ainsi, chaque questionnaire remis par un particulier ou une entreprise est pondéré par le coefficient 0,20, alors que chaque questionnaire remis par une collectivité locale est pondéré par le coefficient 2,21.

2.1.4 Redressement par secteur géographique

Comme l'indique les tableaux et graphique ci-après, les adhérents de l'association ne sont pas représentatifs de la structure géographique de la population potentiellement intéressée par la LGV POCL, avec une représentation importante du département du Cher (59% des adhérents).

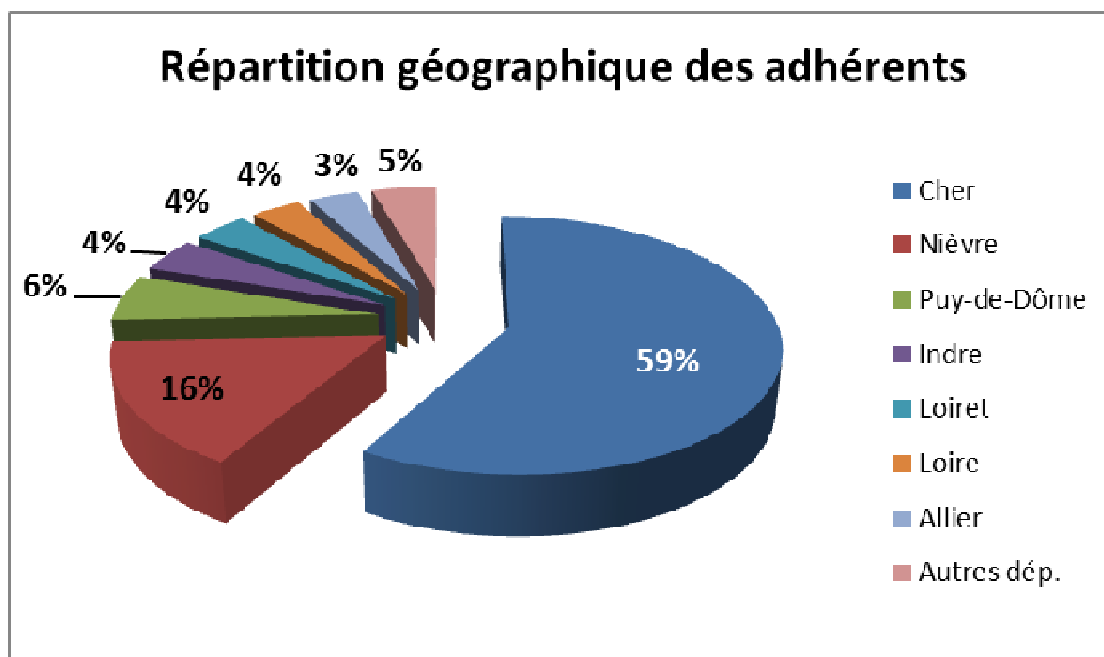


Figure 3 : répartition géographique des adhérents

Afin de prendre en compte dans l'exploitation des enquêtes ces différences de structure, nous appliquons, pour l'ensemble des départements directement concernés par le projet de LGV POCL et pour lequel le nombre d'adhérents est suffisamment important¹, un poids proportionnel à la population de ces départements:

- Cher (398 adhérents),
- Nièvre (108 adhérents),
- Puy-de-Dôme (40 adhérents),
- Indre (29 adhérents),
- Loiret (27 adhérents),
- Allier (24 adhérents),
- Loire (24 adhérents).

A noter que ces départements représentent environ 3 000 000 habitants.

Pour les autres départements, le coefficient de redressement serait de 1. Le tableau suivant illustre notre proposition.

Département	Nombre d'adhérents	Part d'adhérents	Part GCA	Part pop GCA	Pondération strate géo.
Nièvre	108	15.9%	16.6%	7.6%	0.46
Cher	398	58.4%	61.2%	10.5%	0.17
Aveyron	1	0.1%			1.00
Indre	29	4.3%	4.5%	7.7%	1.73
Loiret	27	4.0%	4.2%	18.9%	4.55
Hauts-de-Seine	1	0.1%			1.00
Corrèze	2	0.3%			1.00
Loir-et-Cher	6	0.9%			1.00
Allier	24	3.5%	3.7%	11.6%	3.15
Cantal	4	0.6%			1.00
Loire	24	3.5%	3.7%	24.3%	6.57
Puy-de-Dôme	40	5.9%	6.2%	19.5%	3.16
Côte d'Or	2	0.3%			1.00
Rhône	2	0.3%			1.00
Haute-Loire	4	0.6%			1.00
Creuse	1	0.1%			1.00
Essonne	1	0.1%			1.00
Val-de-Marne	1	0.1%			1.00
Paris	5	0.7%			1.00
Haute-Vienne	1	0.1%			1.00
Total	681	100%	100%	100%	

Tableau 3 : proposition de pondération des questionnaires par secteur géographique

Ces coefficients sont par la suite modulés, pour les trois principales régions desservies par le projet (Centre, Auvergne et Bourgogne), par des coefficients de pondération par région présentés ci-dessous.

¹ Afin de ne pas induire des coefficients de redressement trop élevés.

Région administrative	Nombre d'adhérents	Part d'adhérents	Part GCA	Part pop GCA
Centre	460	68%	72%	45%
Bourgogne	110	16%	17%	30%
Rhône-Alpes	26	4%		
Auvergne	72	11%	11%	25%
Limousin	4	1%		
Midi-Pyrénées	1	0%		
Île-de-France	8	1%		
Total	681	100%	100%	100%

Au final, c'est la moyenne (géométrique) des coefficients de pondération par département et par région qui sont appliqués en tant que pondération géographique.

2.1.5 Pondération globale des enquêtes

Le produit des différents coefficients de redressements susmentionnés est appliqué à chaque enquête afin de déterminer son poids global dans l'échantillon. C'est sur la base de ce poids que sont pondérées toutes les questions, aussi bien celles portant sur l'évaluation directe des scénarios/variantes par axe que celle portant sur les questions plus libres.

Afin de ne pas donner trop / trop peu de poids à certaines questionnaires par rapport à d'autres, des coefficients plancher et plafond (respectivement 0,20 et 4) ont été appliqués.

2.2 Pondération des critères

2.2.1 Analyses par axe

Les analyses par axe ont été réalisées en ne pondérant pas les différents critères figurant dans les tableaux. Ainsi, pour l'axe n°1 (cf. tableau ci-dessous), le critère de développement du tourisme (question 7) a un poids identique au critère de créations d'emplois dans les autres régions (question 9).

	Scénario le plus pertinent					Variante la plus pertinente		
	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Selon vous, quel est le scénario le plus pertinent en termes ... (plusieurs réponses possibles)								
De maîtrise de l'étalement urbain, par des relations rapides entre villes centres ?								
De recherche d'un développement équilibré entre les territoires ruraux et périurbains ?								
D'accès de la population, des actifs et des emplois au réseau à Grande Vitesse ?								
De raccordement à l'Île de France, Rhône-Alpes, au reste de la France et à l'Europe ?								
De développement des activités tertiaires, industrielles ou commerciales dans votre région ?								
De développement des activités tertiaires, industrielles ou commerciales dans les autres régions ?								
De développement du tourisme dans votre région ?								
De développement du tourisme dans les autres régions ?								
De créations d'emplois dans votre région ?								
De créations d'emplois dans les autres régions ?								

Tableau 4 : questions relatives à l'axe n°1 (rappel)

Au final, chaque réponse positive est sommée pour chacun des scénarios, et l'on définit ainsi la répartition des scénarios les plus pertinents pour chacun des axes.

2.2.2 Analyses globales

Pour la synthèse de l'enquête, nous avons retenu deux jeux de pondérations qui sont analysés au § 4.5.

2.2.3 Analyses des questions complémentaires (hors tableaux)

Ces analyses sont réalisées sur la base des coefficients de redressement indiqués au § 2. Elles font chacune l'objet d'un graphique commenté.

3 BILAN DES ENQUETES

678² questionnaires ont été envoyés aux adhérents dont 500 par e-mail, soit près de 74%, le reste ayant été transmis par courrier.

Les enquêtes sont un succès étant donné le taux de retour de 30 % ; ceci illustre une implication des adhérents de l'association TGV GCA au projet de la LGV POCL.

Les tableaux suivants indiquent que le taux de retour a été plus élevé pour les questionnaires envoyés par mail (36%) que pour les questionnaires envoyés par courrier (14%). Les adhérents ayant davantage retourné le questionnaire sont les associations, avec un taux de retour de 57%. Le plus faible taux de retour concerne les entreprises (21%) mais cela reste un taux de retour correct. Quel que soit le collège auquel les adhérents appartiennent, le taux de retour par collège varie entre 27% et 34%. Les adhérents du Cher ont été plus nombreux à répondre (33%) que les adhérents de la Nièvre (19%). Les taux de retour par région varient entre 20% et 36%, le plus faible taux de retour concerne la Bourgogne et le plus fort les régions non concernées directement par le cœur du projet (Île de France, Limousin, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées).

Mode d'envoi	Nb envois	Nb réponses	Taux de retour
Mail	500	178	36%
Courrier	178	25	14%
Total	678	203	30%

Tableau 5 : taux de retour par mode d'envoi

Type d'adhérents	Nb envois	Nb réponses	Taux de retour
Entreprises	230	49	21%
Associations	35	20	57%
Acteurs économiques	31	10	32%
Collectivités territoriales	184	62	34%
Elus	104	31	30%
Particuliers	94	31	33%
Total	678	203	30%

Tableau 6 : taux de retour par type d'adhérents

Collège du CA	Nb envois	Nb réponses	Taux de retour
Collectivités / Chambres consulaires	203	70	34%
Elus	104	31	30%
Particuliers / Entreprises / Associations	371	102	27%
Total	678	203	30%

Tableau 7 : taux de retour par collège

² Le nombre de questionnaires envoyés correspond aux nombres d'adhérents, mais il est arrivé qu'une collectivité/société, ait renvoyé 2 voire 3 questionnaires au lieu d'un. Ainsi nous avons attribué un poids 0,5 ou 0,33 à chacun de ces questionnaires renvoyés afin de les prendre en compte.

Département	Nb envois	Nb réponses	Taux de retour
Cher	395	130	33%
Nièvre	108	21	19%
Autres départements	175	52	30%
Total	678	203	30%

Tableau 8 : taux de retour par département

Région	Nb envois	Nb réponses	Taux de retour
Centre	457	149	33%
Auvergne	72	18	25%
Bourgogne	110	22	20%
Autres régions	39	14	36%
Total	678	203	30%

Tableau 9 : taux de retour par région

4 ANALYSES DES RESULTATS DES ENQUETES POUR LES 4 AXES DEFINIS

4.1 Axe n°1 : favoriser l'aménagement et l'attractivité économique des territoires

4.1.1 Analyse multicritère sur les quatre scénarios

Le scénario Ouest Sud est préféré par les adhérents sur la majorité des critères relatifs à l'aménagement et l'attractivité économique des territoires, avec au global un score de 36%. Ensuite arrivent le scénario Ouest, avec 33%, puis le scénario Médian avec 19%.

En analysant plus finement les résultats des enquêtes, on s'aperçoit que le scénario Ouest Sud obtient les scores les plus élevés pour 8 critères sur 10. Le scénario Ouest est privilégié dans le cadre de la maîtrise de l'étalement urbain et du développement des activités dans les autres régions.

	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure
Maîtrise de l'étalement urbain	35%	40%	17%	0%	8%
Recherche d'un développement territorial équilibré	38%	33%	19%	1%	8%
Accès à la population au réseau LGV	39%	35%	21%	1%	4%
Raccordement à la France et à l'Europe	35%	29%	20%	3%	13%
Développement des activités dans votre région	41%	34%	18%	2%	4%
Développement des activités dans les autres régions	31%	32%	19%	2%	16%
Développement du tourisme dans votre région	39%	32%	20%	2%	6%
Développement du tourisme dans les autres régions	28%	27%	19%	3%	23%
Créations d'emplois dans votre région	40%	36%	19%	2%	3%
Création d'emplois dans les autres régions	29%	26%	18%	3%	24%
Total	36%	33%	19%	2%	11%

Tableau 10 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

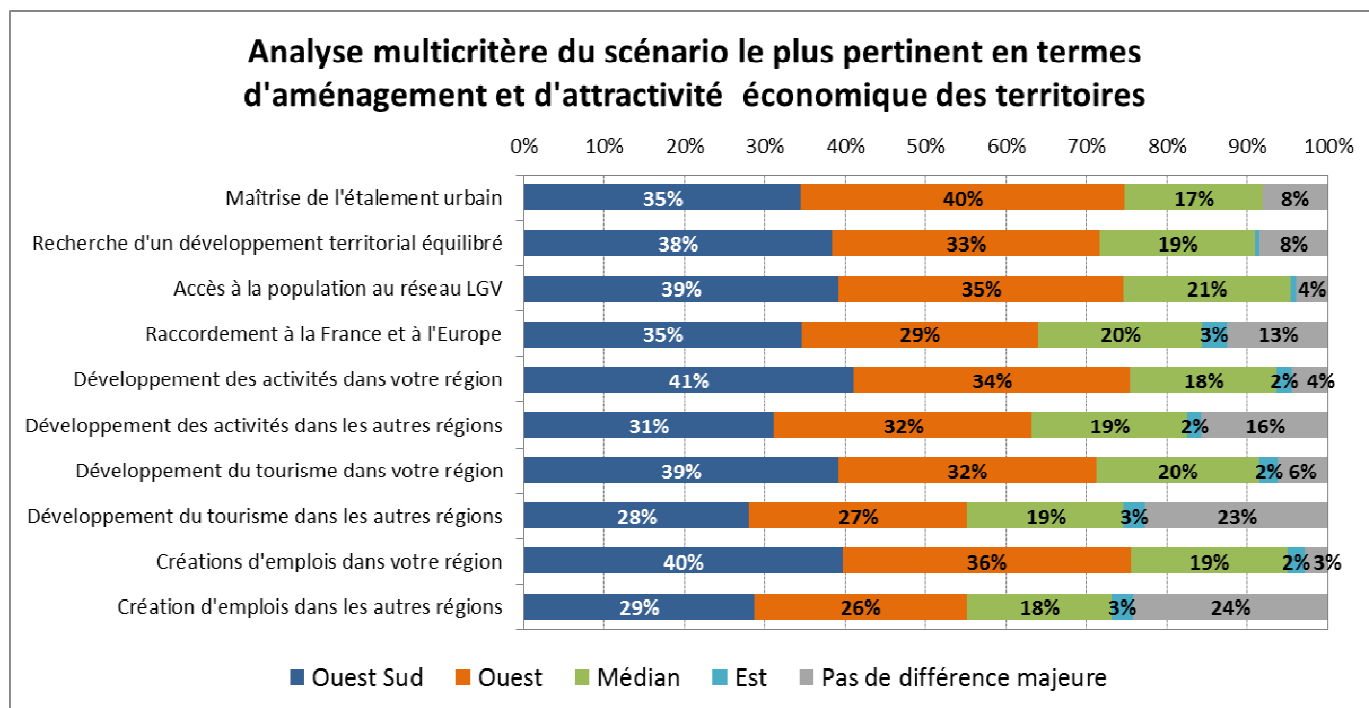


Figure 4 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

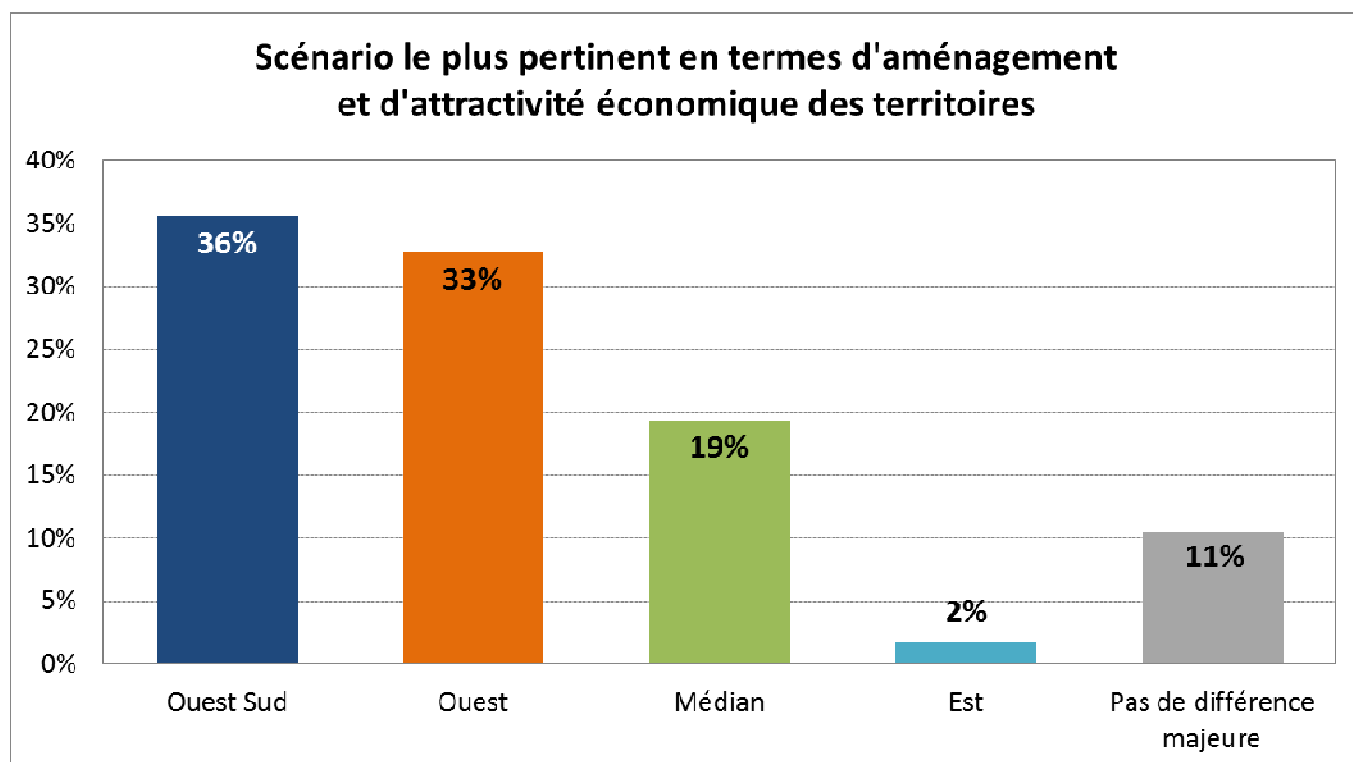


Figure 5 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

4.1.2 Analyse multicritère sur les deux variantes

La variante Roanne a été choisie quels que soient les critères avec une part de 72%, contre seulement 3% pour la variante Mâcon. Les 25% restants ont jugé qu'il n'y avait pas de différence majeure entre les deux variantes.

	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Maîtrise de l'étalement urbain	70%	3%	27%
Recherche d'un développement territorial équilibré	72%	2%	26%
Accès à la population au réseau LGV	75%	2%	23%
Raccordement à la France et à l'Europe	69%	5%	26%
Développement des activités dans votre région	74%	2%	24%
Développement des activités dans les autres régions	75%	2%	23%
Développement du tourisme dans votre région	67%	5%	28%
Développement du tourisme dans les autres régions	75%	4%	21%
Créations d'emplois dans votre région	69%	2%	28%
Création d'emplois dans les autres régions	70%	3%	28%
Total	72%	3%	25%

Tableau 11 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

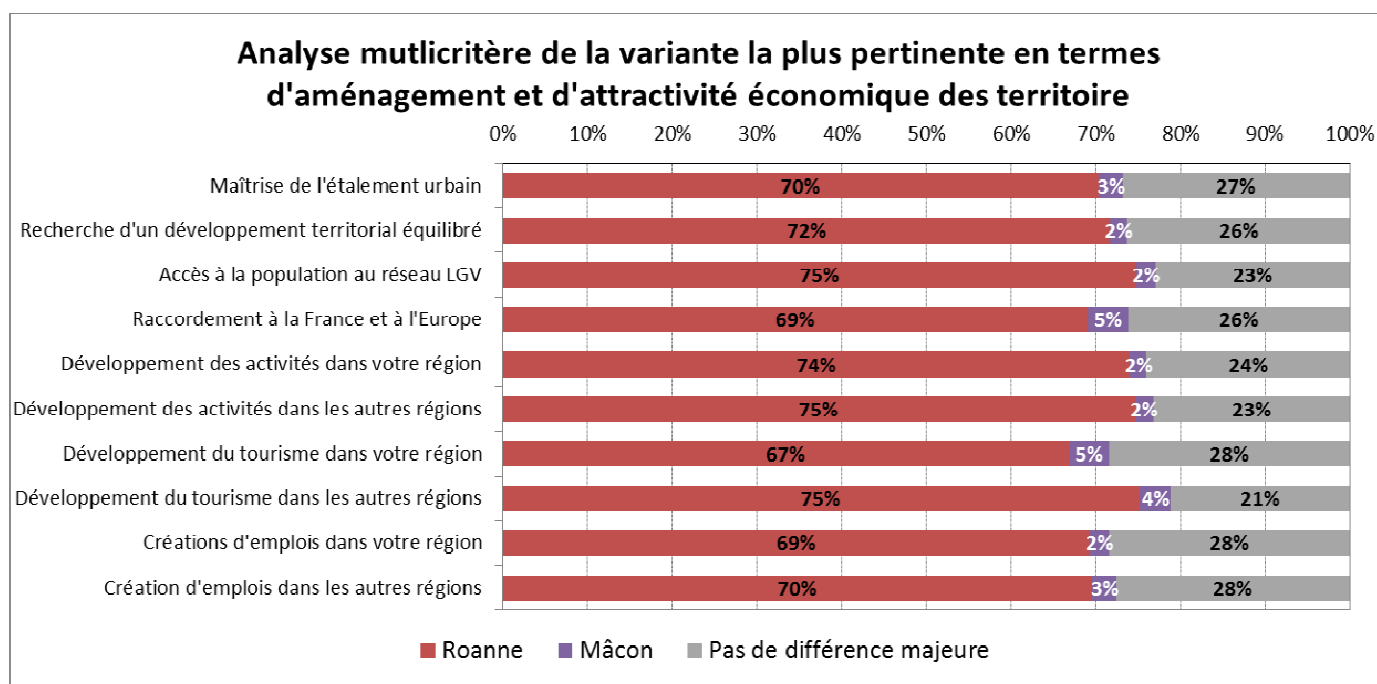


Figure 6 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

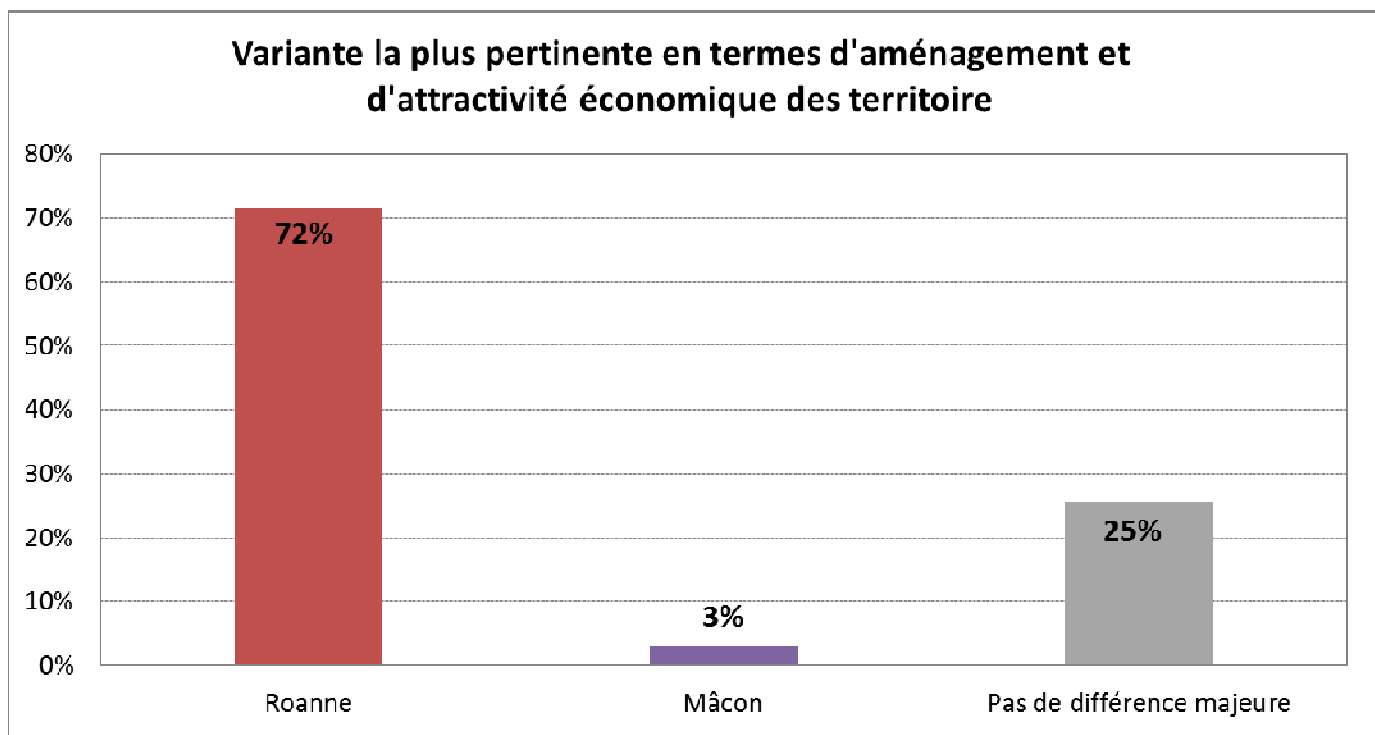


Figure 7 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires

4.1.3 Analyses ciblées

82% des adhérents déclarent que le projet de LGV POCL aura une incidence sur le choix de la localisation de leurs activités ou de leurs résidences.

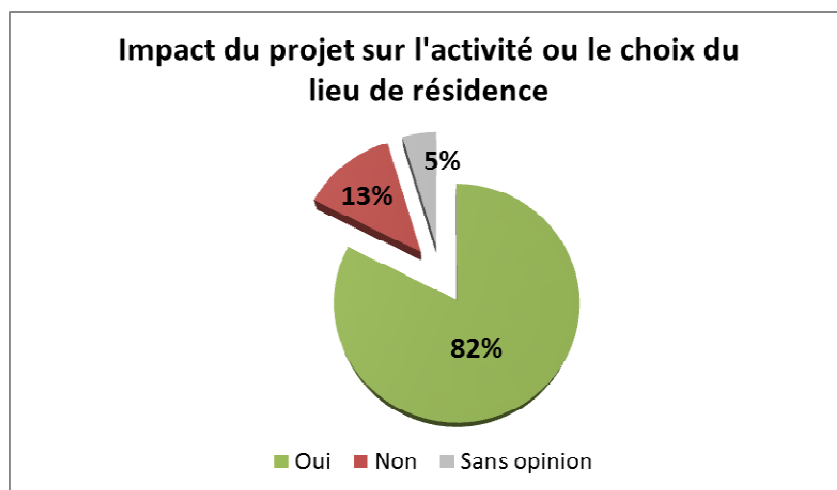


Figure 8 : impact du projet sur l'activité ou le choix du lieu de résidence

76% des adhérents pensent être incités à visiter davantage les régions Centre, Auvergne et Bourgogne du fait de la réalisation de la LGV POCL.

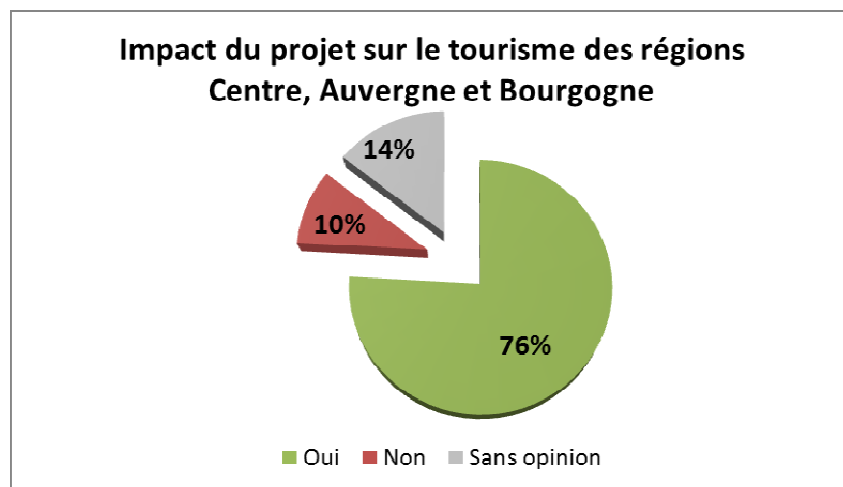


Figure 9 : impact du projet sur le tourisme des régions Centre, Auvergne et Bourgogne

La grande majorité des adhérents estiment que le projet aura un impact sur le développement économique régional des régions Centre (86%) et Auvergne (81%). Les autres régions ne bénéficieraient d'impacts sur le développement économique que pour la minorité des adhérents (33% pour la Bourgogne et 26% pour Rhône-Alpes).

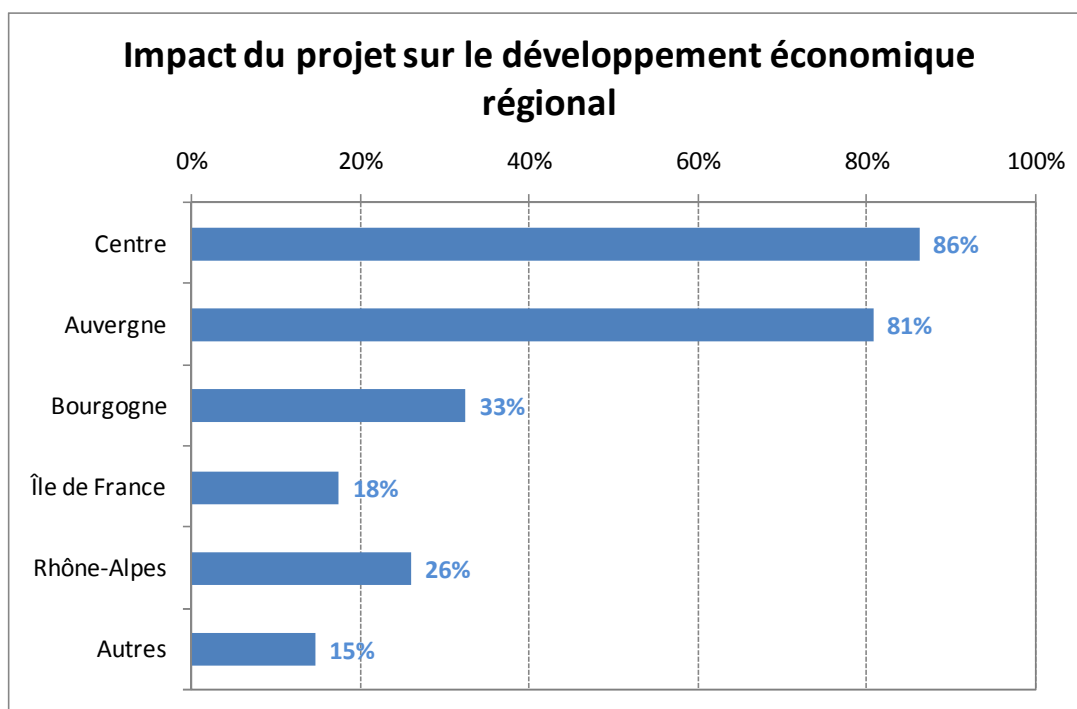


Figure 10 : impact du projet sur le développement économique régional

4.2 Axe n°2 : assurer une bonne desserte des villes et des fonctionnalités performantes

4.2.1 Analyse multicritère sur les quatre scénarios

Le scénario Ouest Sud est, selon les adhérents, celui qui assure la meilleure desserte des villes et des territoires, avec un score global de 37%, soit un peu plus que pour l'axe n°1 (36%). Ensuite arrivent le scénario Ouest (28%), puis le scénario Médian (18%).

En analysant plus finement les résultats, on s'aperçoit que le scénario Ouest sud est choisi pour 15 critères sur 19. Le scénario Ouest est privilégié pour les liaisons entre l'Île de France et Centre et comme desserte efficace entre Orléans et Lyon. Le scénario Médian pour les liaisons entre l'Île de France et la Bourgogne et entre l'Île de France et le sud est.

	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure
Entre l'Île de France et le Centre	39%	42%	14%	0%	4%
Entre l'Île de France et l'Auvergne	46%	28%	16%	0%	9%
Entre l'Île de France et la Bourgogne	4%	14%	34%	32%	15%
Entre l'Île de France et le sud-est	11%	14%	30%	16%	28%
Entre l'Île de France et le sud-ouest	45%	30%	10%	2%	13%
Entre le GCA et le nord-ouest	42%	32%	10%	0%	16%
Entre le GCA et nord-est	31%	26%	20%	7%	17%
Entre le GCA et le sud-est	38%	28%	22%	5%	7%
Entre le GCA et le sud-ouest	46%	33%	10%	0%	12%
Entre le GCA et et l'ouest de la France	43%	35%	10%	0%	11%
A l'intérieur du GCA	43%	28%	17%	1%	11%
Meilleure connexion du GCA aux aéroports parisiens	35%	29%	18%	1%	17%
Meilleure connexion du GCA à l'aéroport de Lyon	37%	24%	18%	2%	19%
La desserte la plus efficace entre Orléans et Lyon	39%	39%	16%	1%	5%
La desserte la plus efficace entre Clermont-Ferrand et Lyon	43%	23%	14%	1%	19%
La desserte régionale la plus efficace entre les autres agglomérations	36%	32%	23%	1%	8%
La meilleure complémentarité avec le réseau régional existant	41%	30%	19%	0%	11%
L'interconnexion la plus facile avec le Limousin via la ligne POLT	49%	38%	4%	0%	9%
Une désaturation efficace de la LGV Paris-Lyon	30%	13%	27%	1%	29%
Total	37%	28%	27%	18%	14%

Tableau 12 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

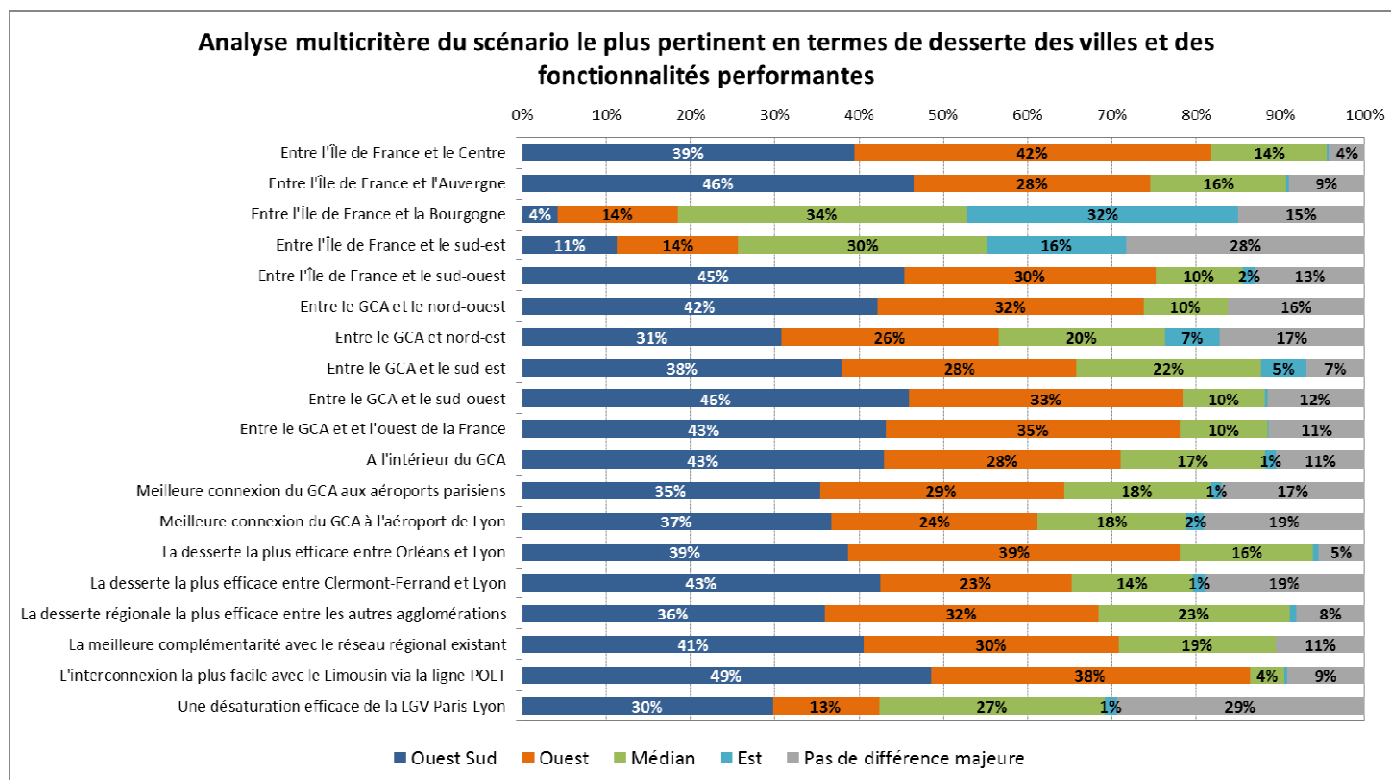


Figure 11 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

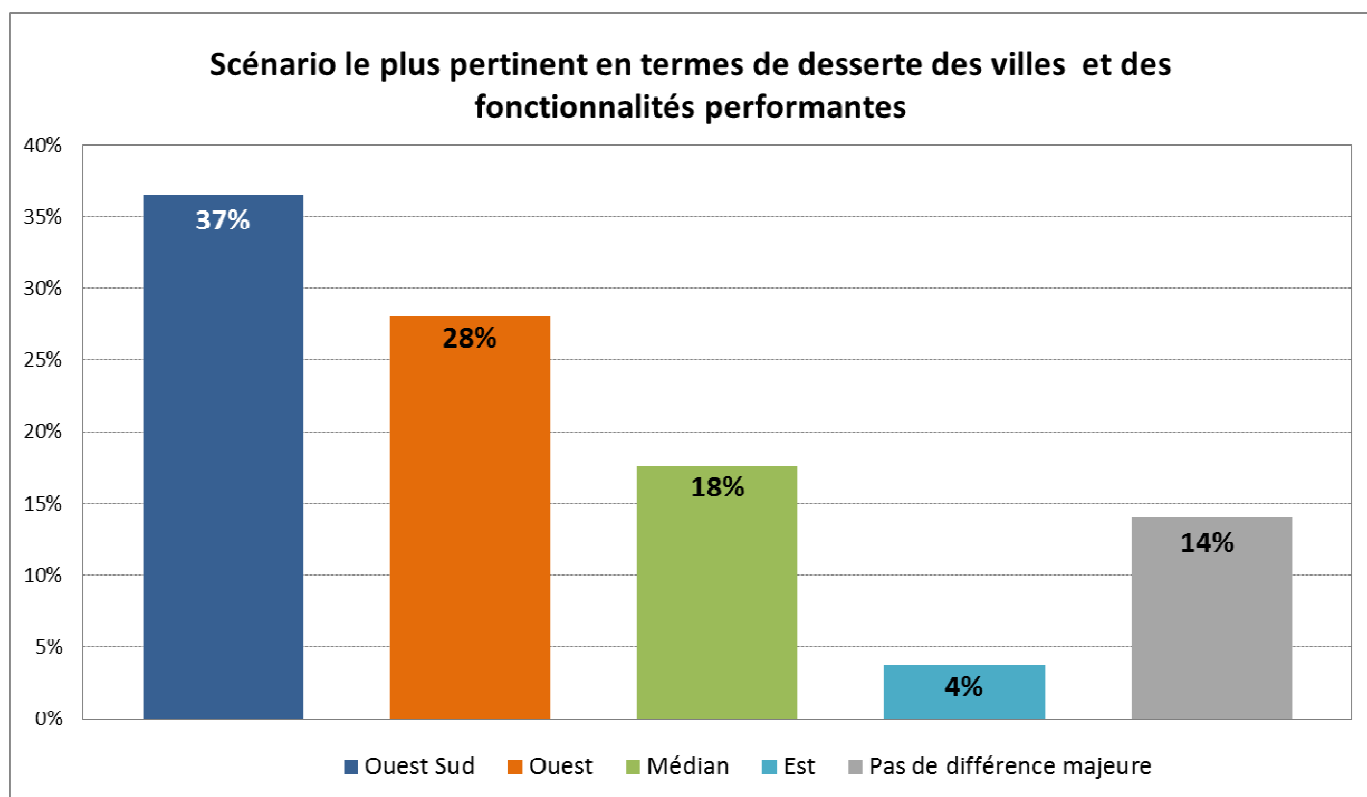


Figure 12 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

4.2.2 Analyses multicritères sur les deux variantes

Contrairement à l'axe n°1, la variante Roanne n'a pas été choisie pour tous les critères mais reste celle qui a la préférence des adhérents avec un score de 67%. La variante Mâcon a été privilégiée pour les liaisons entre l'Île de France et la Bourgogne.

	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Entre l'Île de France et le Centre	54%	1%	46%
Entre l'Île de France et l'Auvergne	73%	1%	26%
Entre l'Île de France et la Bourgogne	32%	34%	34%
Entre l'Île de France et le sud-est	61%	7%	33%
Entre l'Île de France et le sud-ouest	51%	2%	47%
Entre le GCA et le nord-ouest	63%	1%	36%
Entre le GCA et nord-est	59%	5%	36%
Entre le GCA et le sud-est	84%	3%	13%
Entre le GCA et le sud-ouest	65%	1%	34%
Entre le GCA et et l'ouest de la France	61%	1%	38%
A l'intérieur du GCA	72%	1%	27%
Meilleure connexion du GCA aux aéroports parisiens	65%	0%	35%
Meilleure connexion du GCA à l'aéroport de Lyon	83%	1%	16%
La desserte la plus efficace entre Orléans et Lyon	72%	4%	24%
La desserte la plus efficace entre Clermont-Ferrand et Lyon	86%	0%	13%
La desserte régionale la plus efficace entre les autres agglomérations	87%	0%	13%
La meilleure complémentarité avec le réseau régional existant	75%	0%	24%
L'interconnexion la plus facile avec le Limousin via la ligne POLT	57%	3%	41%
Une désaturation efficace de la LGV Paris-Lyon	75%	1%	24%
Total	67%	4%	30%

Tableau 13 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

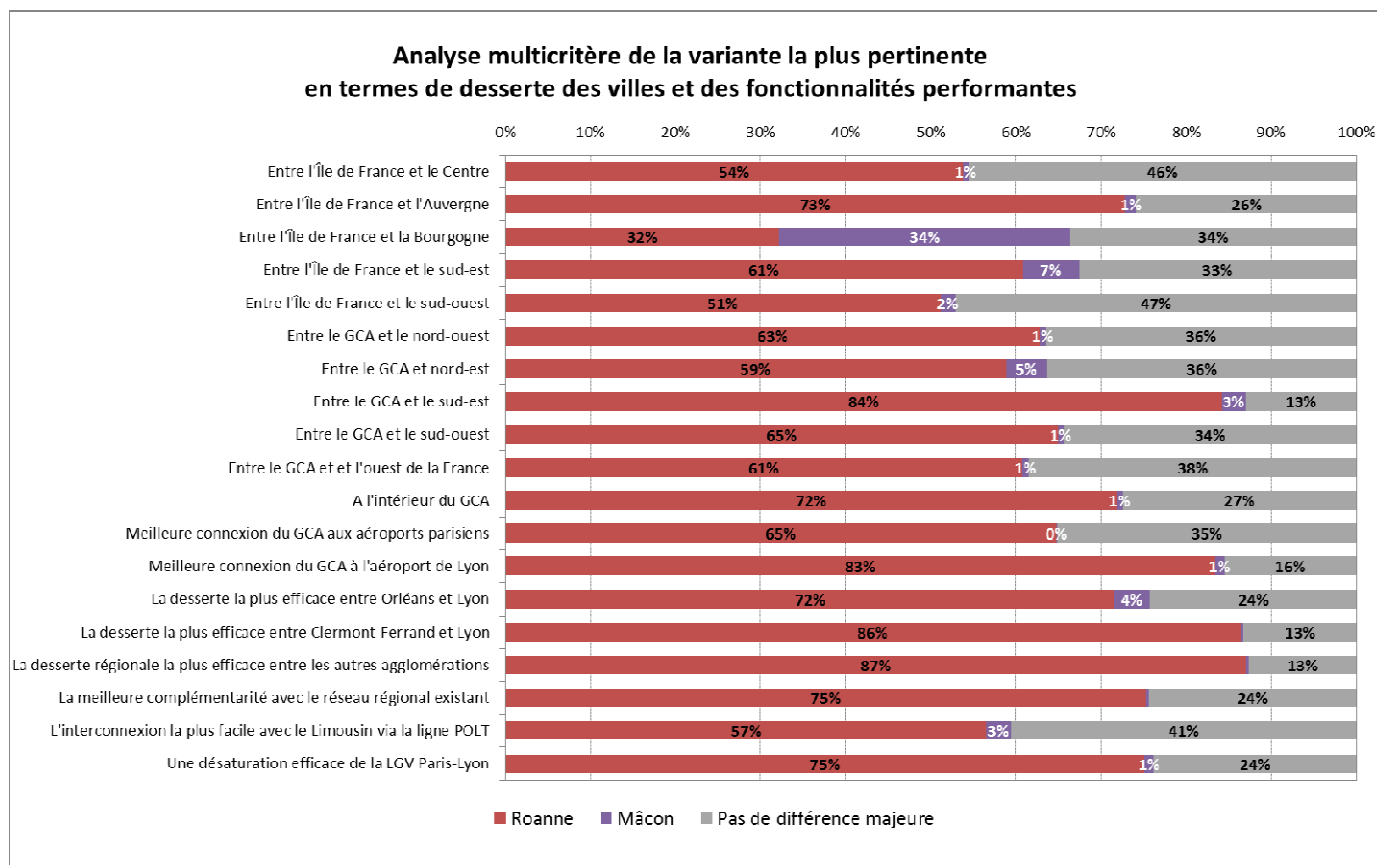


Figure 13 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

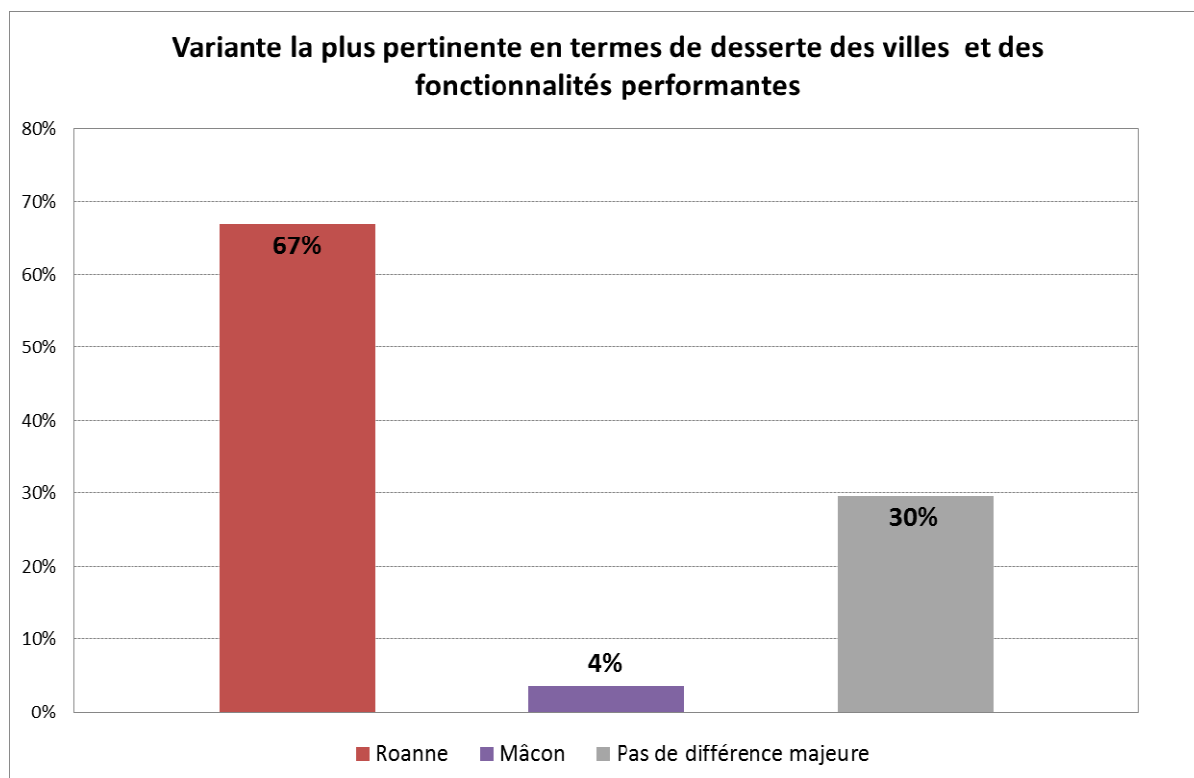


Figure 14 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes

4.2.3 Analyses ciblées

94% des adhérents ont déclarés que la ligne POCL changera leurs habitudes de déplacements vers l'Île de France et 90 % vers la province. Cependant, si le gain de temps n'est que de l'ordre de 5 minutes pour les déplacements vers Lyon ou Paris, 73% d'entre eux déclarent que cela ne changera pas leurs habitudes de déplacements.

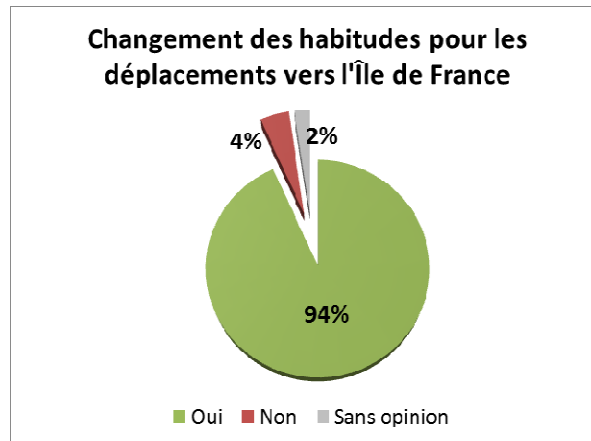


Figure 15 : changement des habitudes pour les déplacements vers l'Île de France

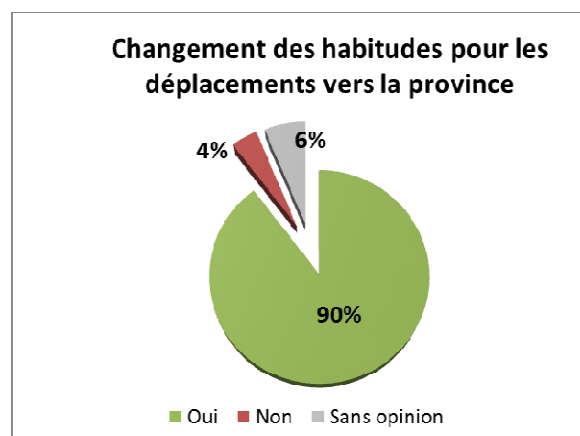


Figure 16 : Changement des habitudes pour les déplacements vers la province

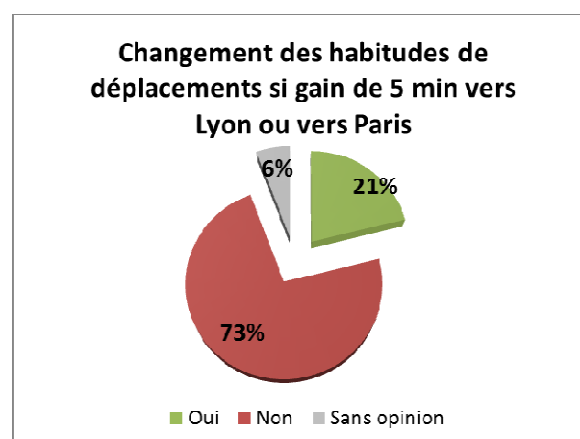


Figure 17 : changement des habitudes de déplacements si gain de 5 min vers Lyon ou Paris

La majorité des adhérents préfèrent avoir la garantie que le projet de la LGV POCL se réalise même si le tracé n'est pas celui défendu (78% contre 22%). Cependant, un tiers d'entre eux prétend que si le tracé le moins favorable est choisi, ce serait alors un casus belli.

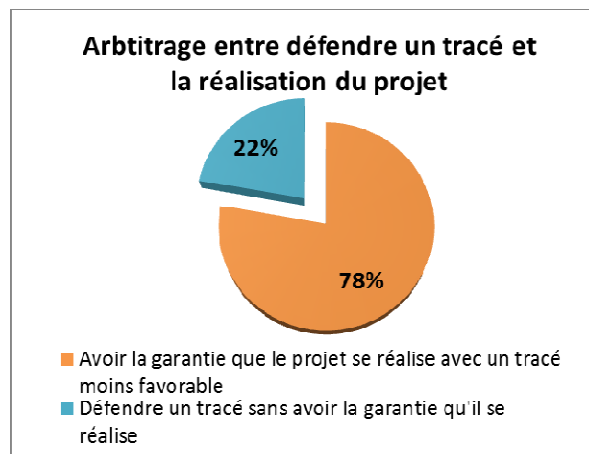


Figure 18 : arbitrage entre défendre un tracé et la réalisation du projet

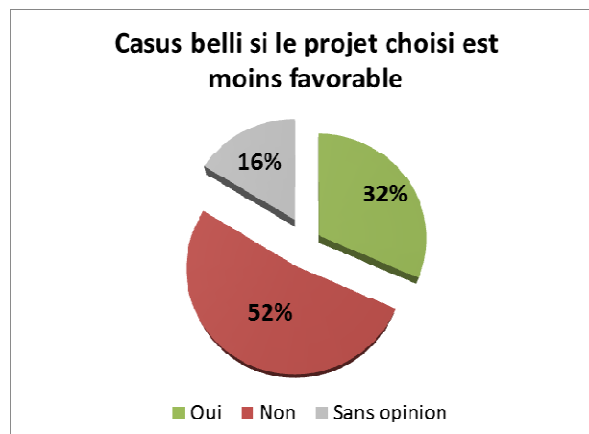


Figure 19 : casus belli si le projet choisi est moins favorable

Les améliorations des temps de parcours permises par la LGV POCL sont attendues essentiellement entre Paris et les régions Auvergne/Centre/Bourgogne (51%) et entre Lyon et ces mêmes régions (49%).

Les autres relations sur lesquelles existent de fortes attentes en termes de réductions de temps de parcours sont les dessertes des aéroports (8%), ainsi que les relations internationales (5%).

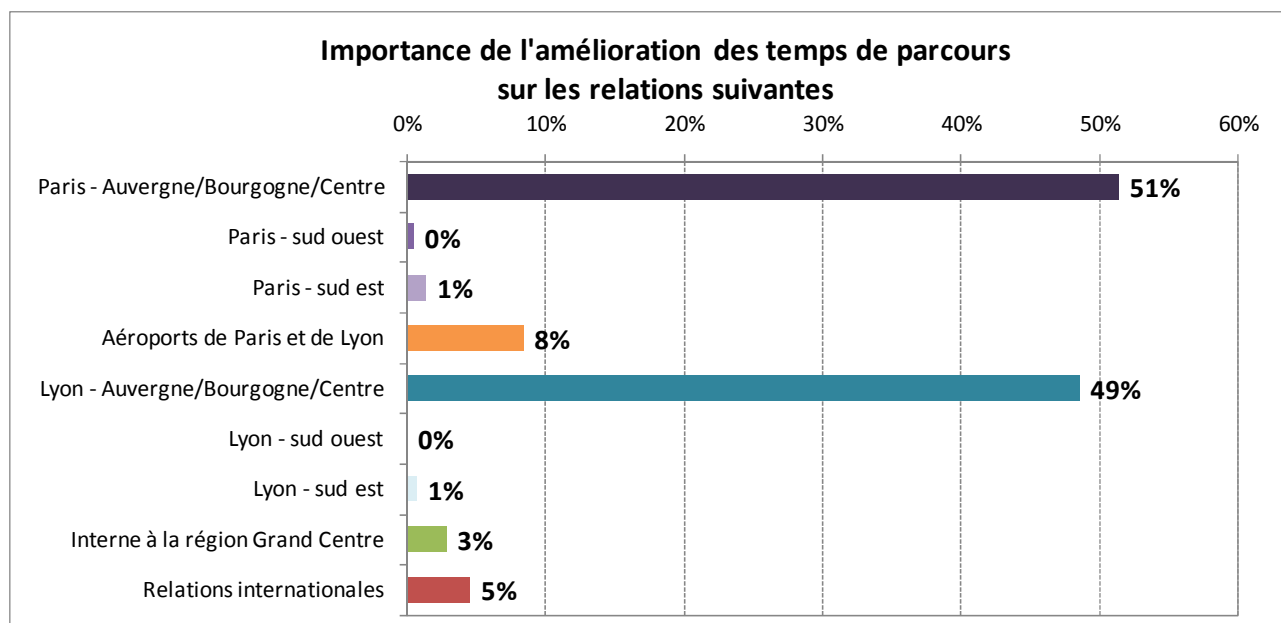


Figure 20 : importance de l'amélioration des temps de parcours sur les relations suivantes

4.3 Axe n°3 : minimiser les nuisances environnementales et lutter contre le changement climatique

4.3.1 Analyses multicritères sur les quatre scénarios

Le scénario Ouest est préféré par les adhérents sur la majorité des critères relatifs à l'environnement et à la lutte contre le changement climatique avec un score de 32%. Ensuite, ce sont les scénarios Médian et Ouest Sud, avec respectivement 21% et 20%.

En analysant plus finement les résultats, on s'aperçoit que le scénario Ouest est choisi pour 5 critères sur 7. Les autres critères (impact environnemental en Île-de-France et au niveau du nœud ferroviaire lyonnais) ont été plutôt jugés peu discriminants pour les quatre scénarios.

	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure
En Île de France	16%	20%	14%	4%	46%
Dans la traversée de la Sologne	28%	33%	21%	10%	8%
Dans la traversée du Pays Fort et du Sancerrois	27%	39%	17%	7%	10%
Dans la traversée de la Loire et de l'Allier	20%	27%	24%	13%	16%
A l'arrivée du nœud ferroviaire lyonnais	10%	25%	21%	4%	40%
La réduction la plus significative de CO2	20%	26%	25%	21%	8%
Le plus large consensus sur son tracé	14%	50%	27%	4%	5%
Total	20%	32%	21%	9%	18%

Tableau 14 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

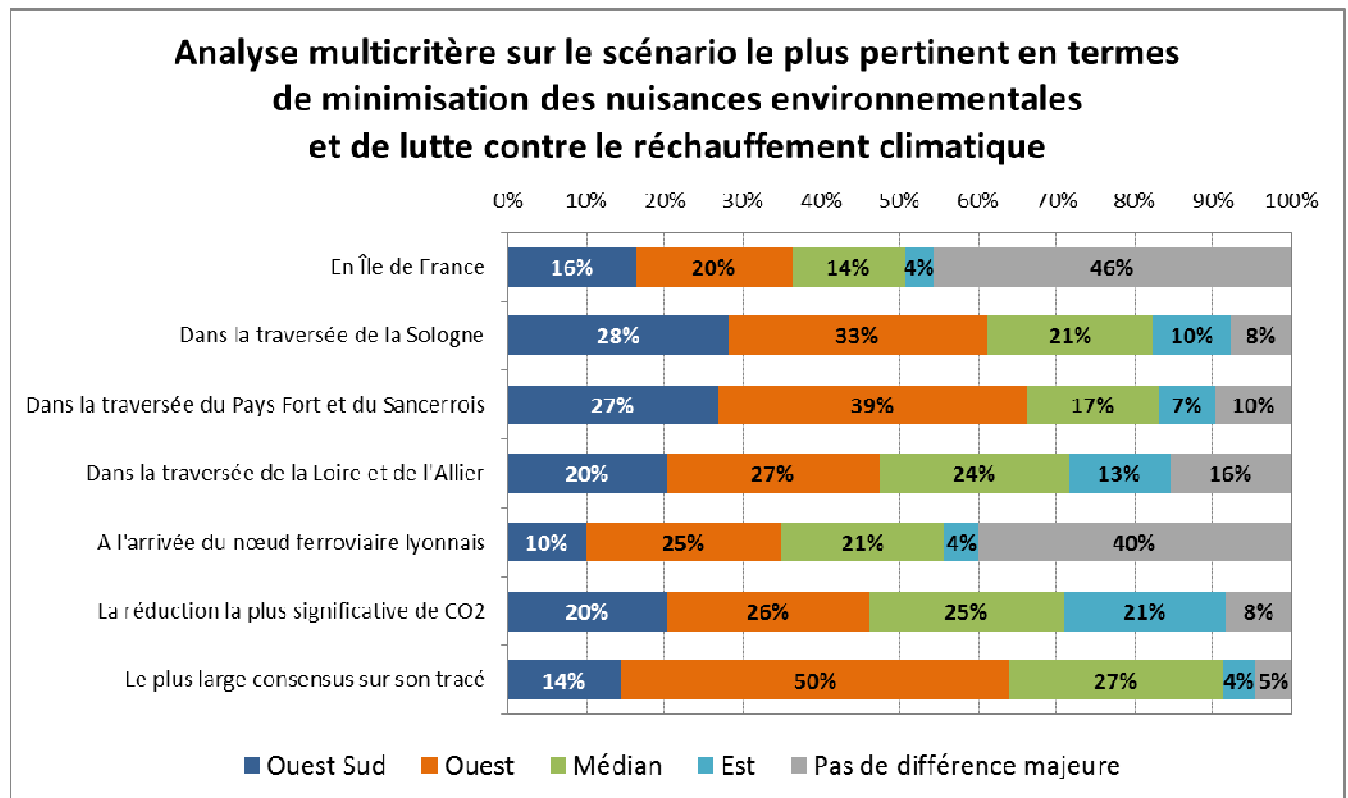


Figure 21 : analyse multicritère du scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

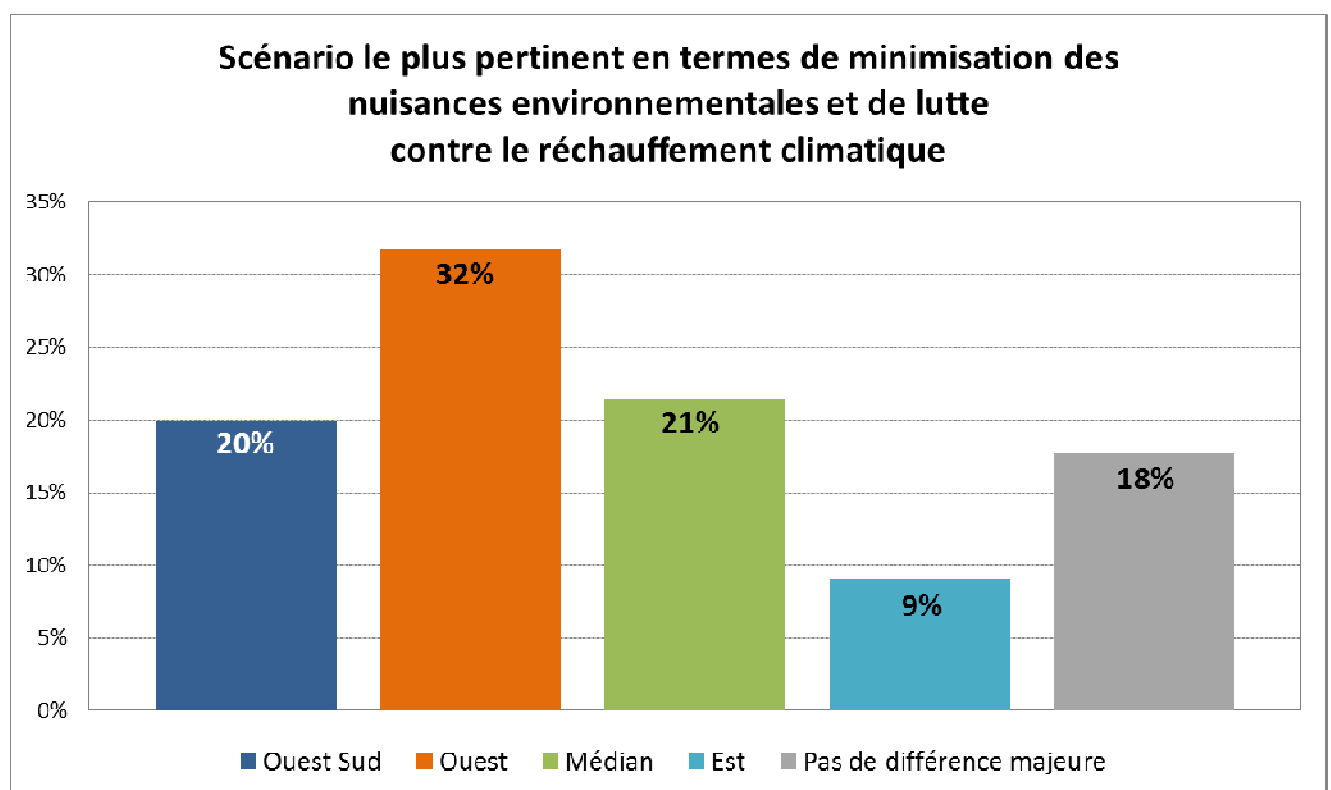


Figure 22 : Scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

4.3.2 Analyses multicritères sur les deux variantes

Contrairement à l'axe n°1 et l'axe n°2 pour lesquels les préférences pour la variante Roanne étaient nettement marquées, la moitié des adhérents jugent qu'il n'y a pas de différence majeure entre les deux variantes.

	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
En Île de France	39%	1%	60%
Dans la traversée de la Sologne	35%	0%	65%
Dans la traversée du Pays Fort et du Sancerrois	34%	0%	66%
Dans la traversée de la Loire et de l'Allier	44%	10%	46%
A l'arrivée du nœud ferroviaire lyonnais	49%	12%	38%
La réduction la plus significative de CO2	63%	9%	28%
Le plus large consensus sur son tracé	72%	1%	27%
Total	48%	5%	47%

Tableau 15 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

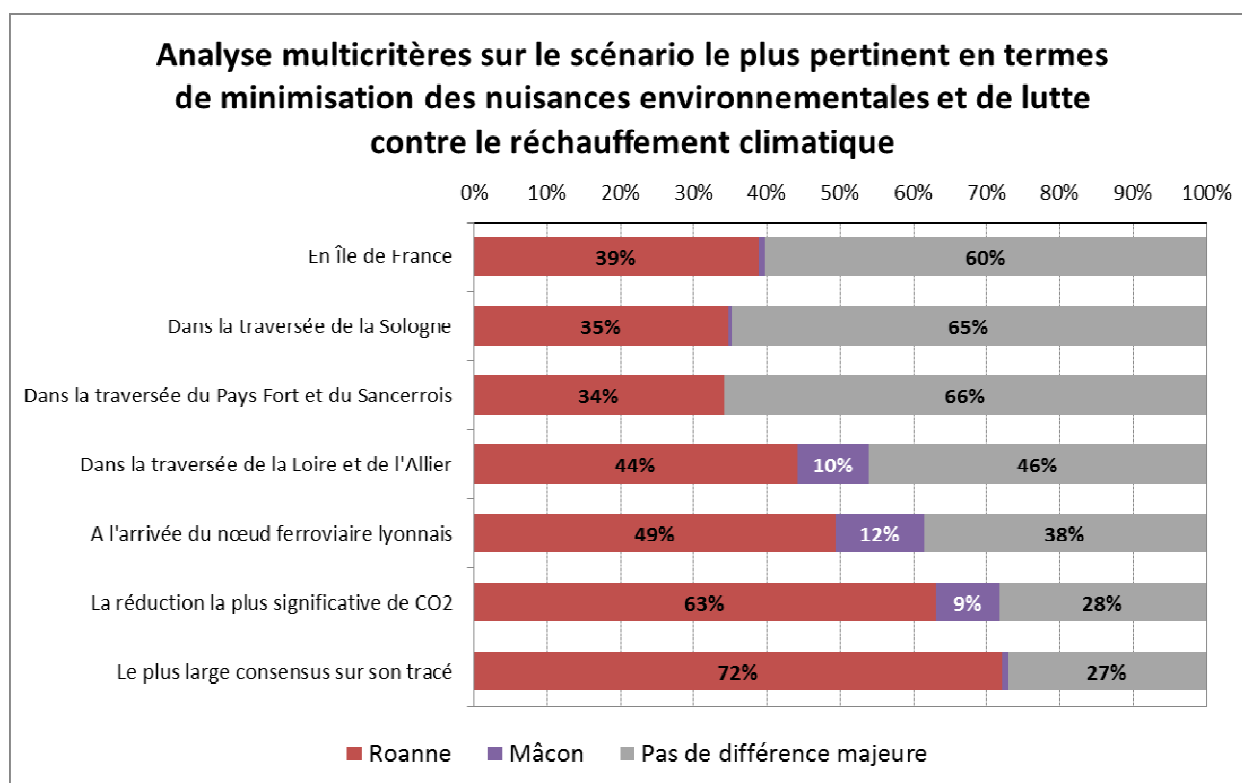


Figure 23 : analyse multicritère de la variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

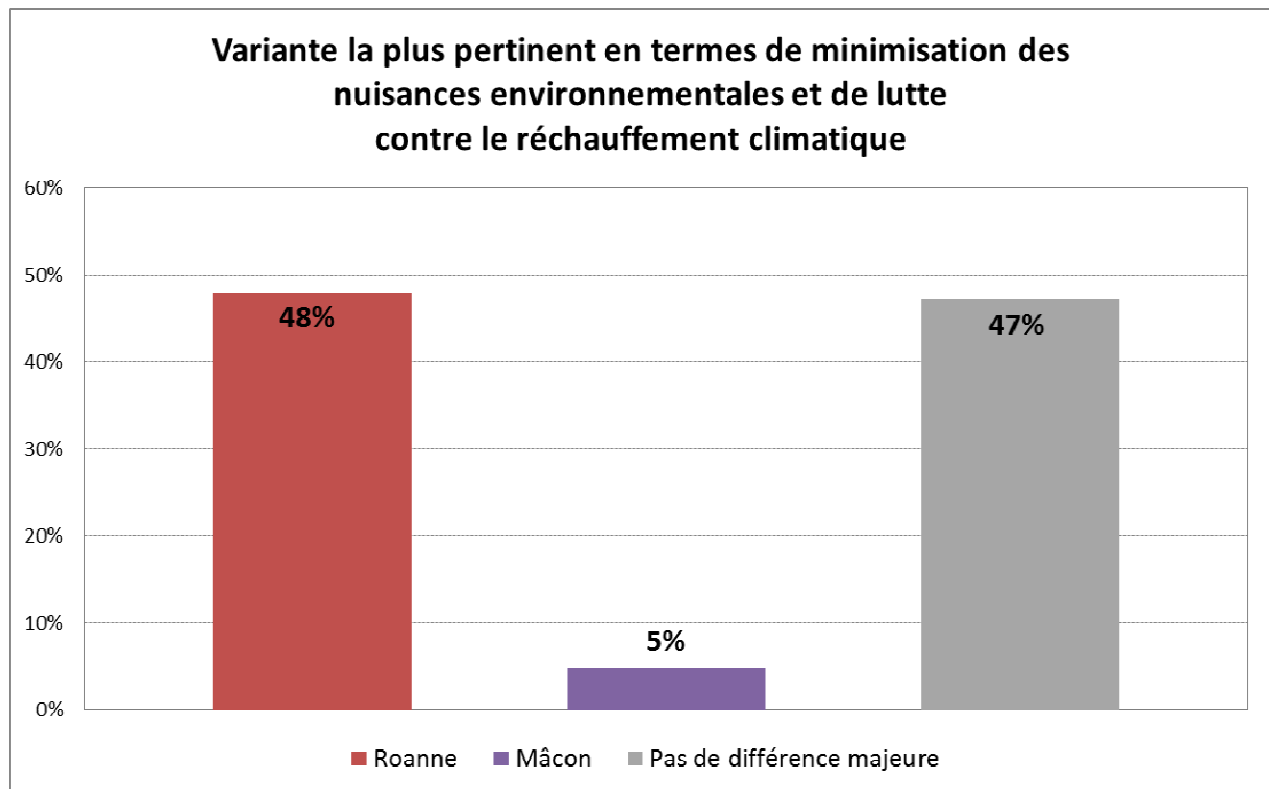


Figure 24 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique

4.3.3 Analyses ciblées

Plus de la moitié des adhérents pensent que le principal objectif à poursuivre concernant le choix du tracé de la LGV POCL est d'utiliser les corridors de transports existants.

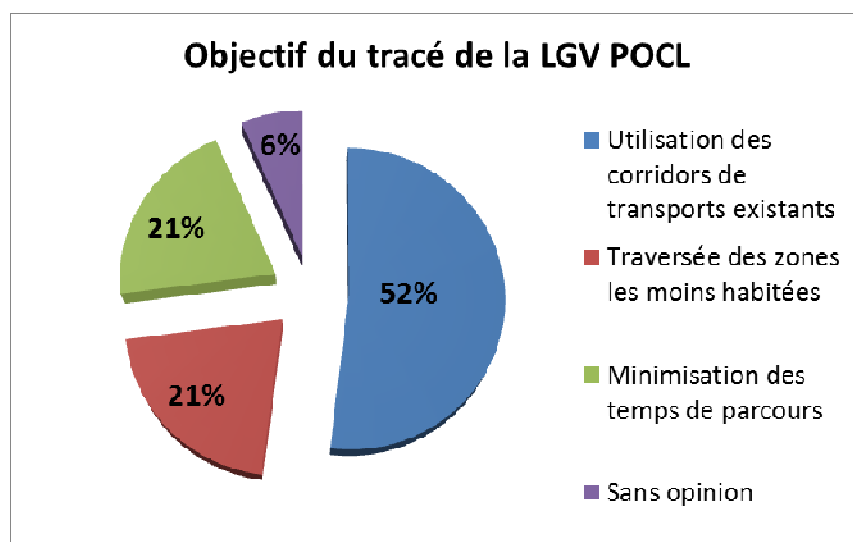


Figure 25 : objectif du tracé de la LGV POCL

Parmi les 4 scénarios proposés, 88% des adhérents pensent que le scénario optimal de la LGV POCL se trouve dans les scénarios proposés par RFF.

Parmi, ces 88%, 42% jugent que le tracé optimal se trouve dans le scénario Ouest, 29% le scénario Médian, 27% le scénario Ouest Sud et 2% le scénario Est.

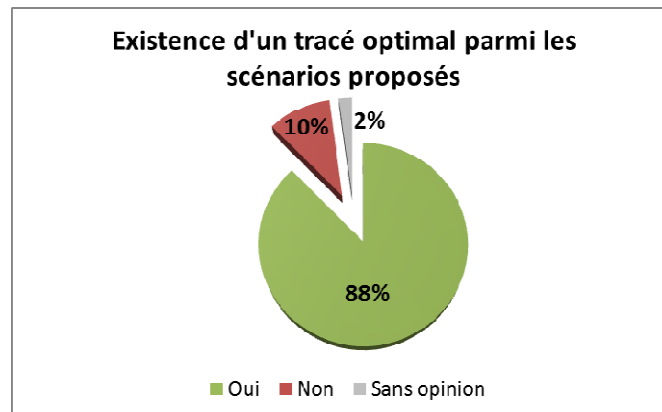


Figure 26 : Existence d'un tracé optimal parmi les scénarios proposés

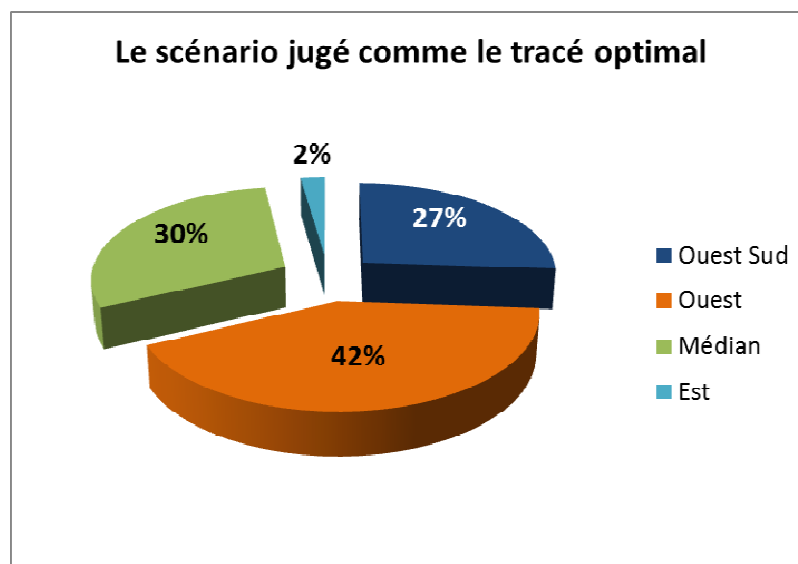


Figure 27 : Le scénario jugé comme le tracé optimal

4.4 Axe n°4 : assurer la meilleure rentabilité pour la collectivité

53% des adhérents pensent que les différentiels de coûts d'investissement ne sont pas suffisamment importants pour intervenir dans l'évaluation des scénarios. De même, 57% d'entre eux jugent que les différentiels de rentabilité ne doivent pas l'être également.

Parallèlement, plus de la moitié trouvent que d'autres critères socio-économiques non chiffrables et non intégrés par RFF existent. Parmi les principaux critères cités, 37% souhaitent que les impacts de la LGV POCL sur l'attractivité économique soit mieux pris en compte, 25% veulent que les voyageurs de la ligne POLT soit ajoutés aux calculs, 24% demandent que le trafic additionnel entraîné par la LGV POCL soit chiffré³.

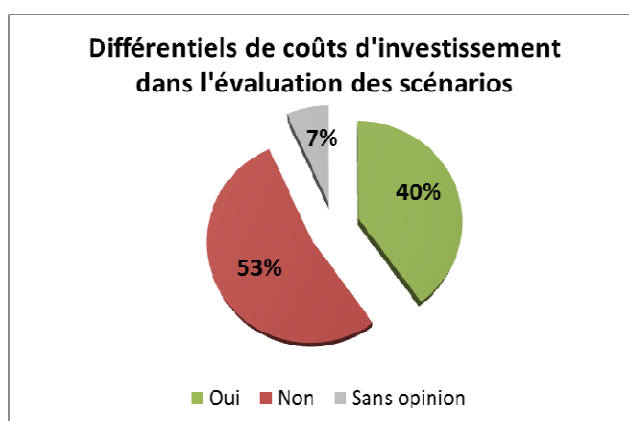


Figure 28 : différentiels de coûts d'investissement dans l'évaluation

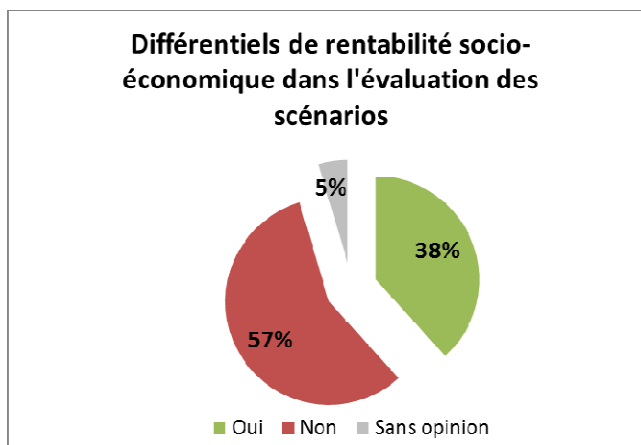


Figure 29 : différentiels de rentabilité socio-économique dans l'évaluation des scénarios

³ Ce qui est pourtant le cas dans les études de RFF.

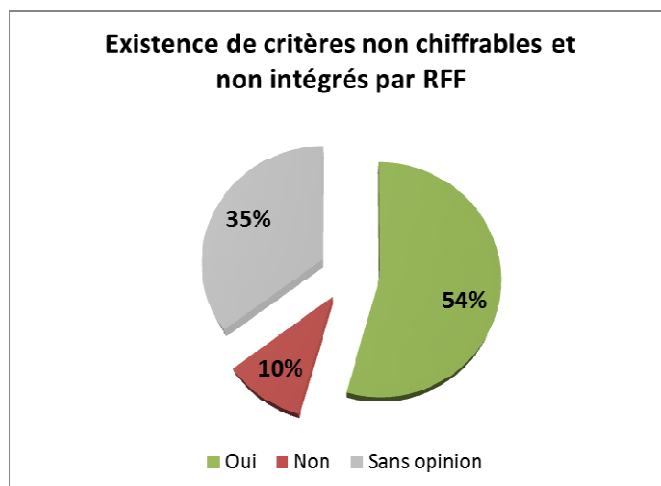


Figure 30 : existence de critères non chiffrables et non intégrés par RFF

	Répartition en %
Les impacts en termes d'attractivité économique	37%
Ajout des voyageurs de la ligne POLT	25%
Mesurer le trafic additionnel qu'entraînera la LGV POCL	24%
Les impacts au niveau qualité de vie (respect des sites, nuisances sonores, ...)	8%
La fréquence des dessertes	4%
La relation desserte et consommation d'énergie de la LGV POCL	2%
Total	100%

Tableau 16 : proposition de critères socio-économiques à ajouter à l'évaluation des scénarios.

Plus d'un tiers des adhérents pensent que le scénario Ouest obtiendra le meilleur financement des collectivités territoriales, moins d'un tiers qu'il s'agit du scénario Ouest Sud. En ce qui concerne les variantes, une grande majorité juge que c'est la variante Roanne qui permettrait d'obtenir le meilleur financement.

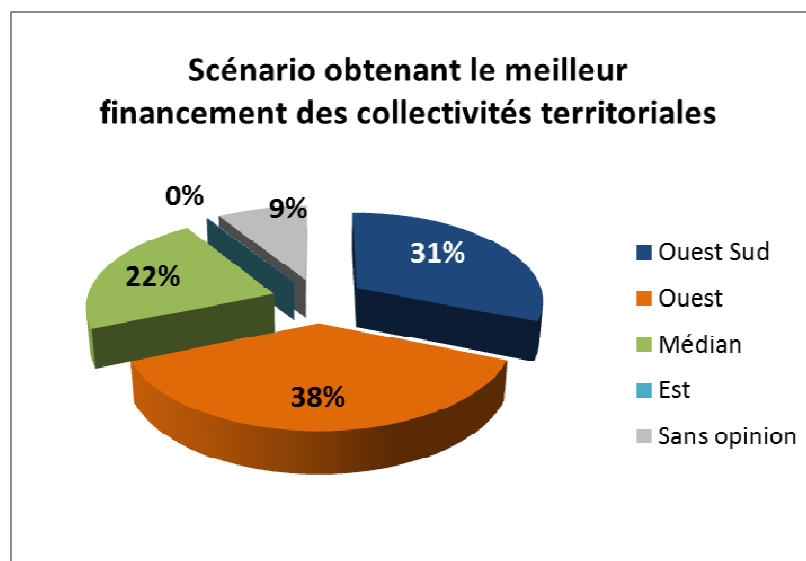


Figure 31 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales

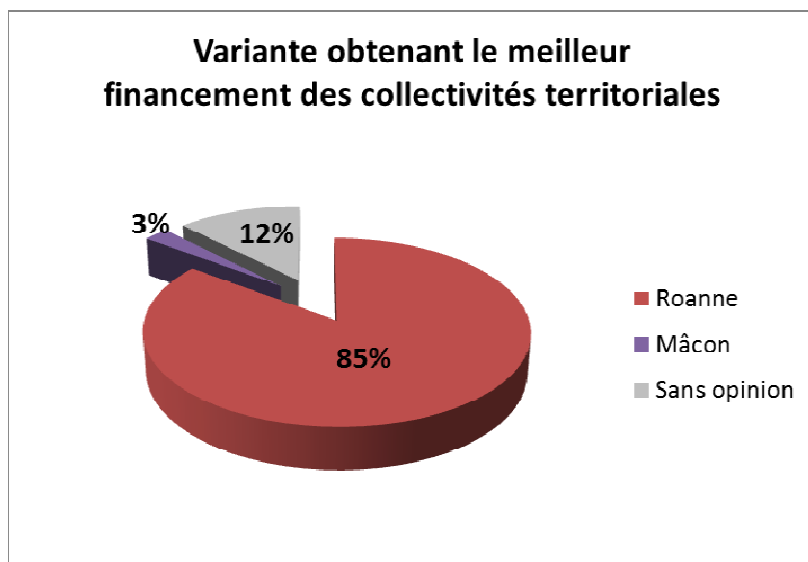


Figure 32 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales

4.5 Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes

Une analyse multicritère globale a été réalisée avec une pondération selon les axes.

Deux jeux de pondérations ont été proposés. Le premier met en avant l'axe aménagement et attractivité économique des territoires, le second valorise les axes n°1 (aménagement et attractivité économique des territoires) et n°4 (rentabilité pour la collectivité).

4.5.1 Les résultats avec le premier jeu de pondération

Avec la pondération présentée dans le tableau ci-dessous, l'analyse multicritère globale montre que les scénarios Ouest (33%) et Ouest Sud (32%) semblent être les scénarios privilégiés par les adhérents. Le scénario Est n'a recueilli que 3%. Plus de 70% d'entre eux choisissent la variante Roanne.

Pondération n°1	
Axe	Coefficient
Axe 1	0.4
Axe 2	0.2
Axe 3	0.2
Axe 4	0.2

Tableau 17 : Pondération n°1 de l'analyse globale des axes

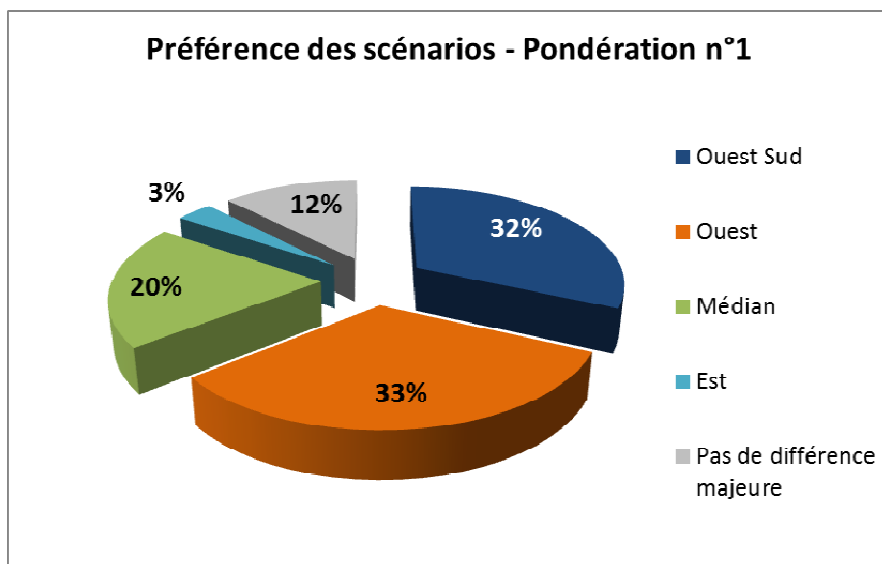


Figure 33 : préférence des scénarios – pondération n°1

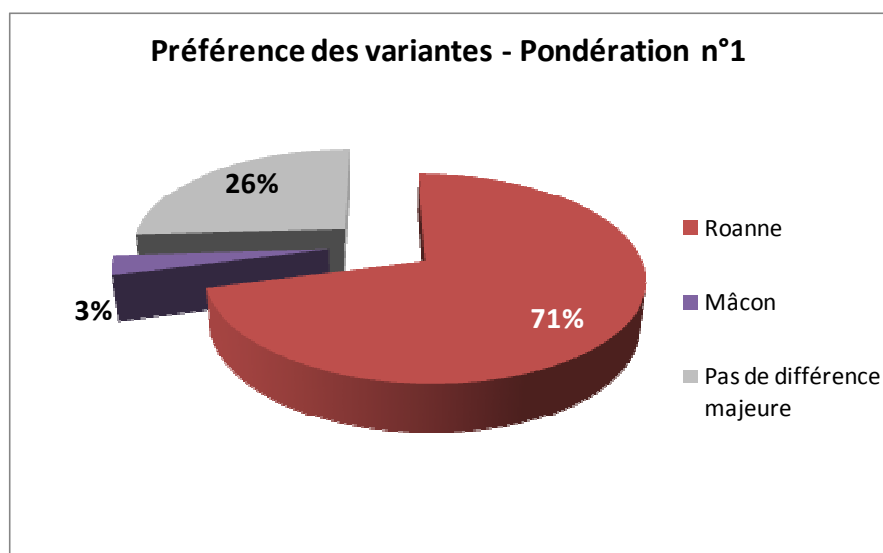


Figure 34 : préférence des variantes – pondération n°1

4.5.2 Les résultats avec le seconde jeu de pondération

Avec le second jeu de pondération présenté ci-dessous, l'analyse multicritère globale met légèrement en avant le scénario Ouest (34%). 32% des adhérents préfèrent le scénario Ouest Sud. Les autres scénarios ont les mêmes parts qu'avec le premier jeu de pondération. C'est également la variante Roanne qui est privilégiée. On constate peu de différences entre les deux jeux de pondération.

Pondération n°2	
Axe	Coefficient
Axe 1	0.35
Axe 2	0.15
Axe 3	0.15
Axe 4	0.35

Tableau 18 : pondération n°2 de l'analyse globale des axes

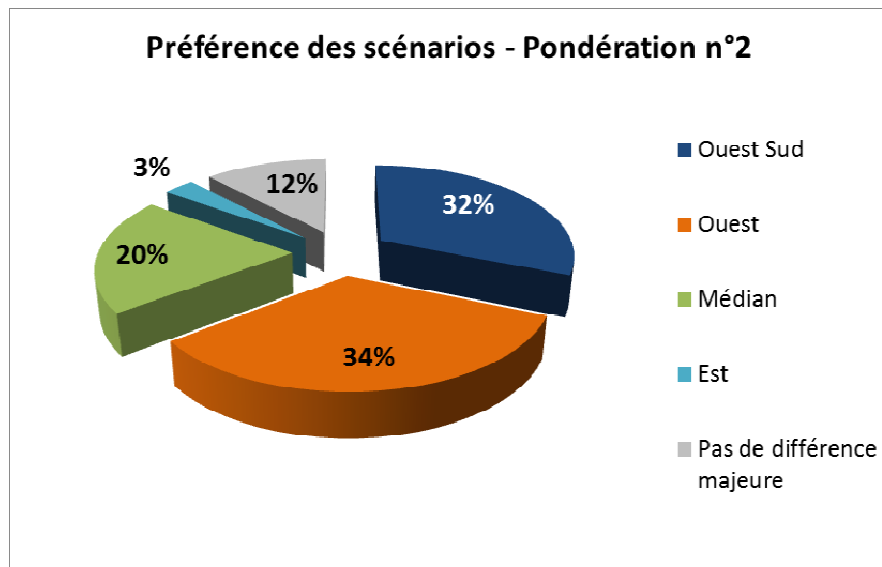


Figure 35 : préférence des scénarios – pondération n°2

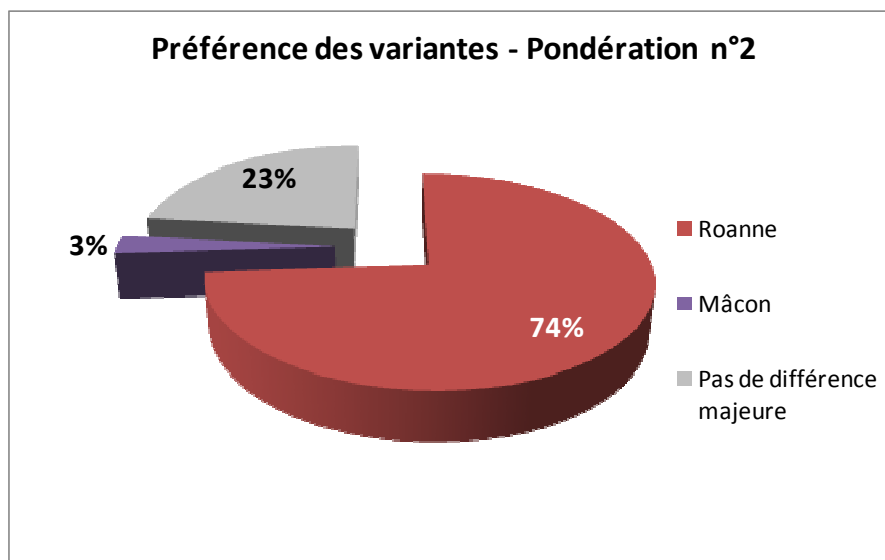


Figure 36 : préférence des variantes – pondération n°2

4.5.3 Synthèse sur l'analyse multicritère

Quel que soit le jeu de pondération choisi, les analyses globales mettent en évidence la préférence pour les scénarios Ouest et Ouest Sud (avec une légère préférence pour le scénario Ouest), combiné avec la variante Roanne.

5 AVIS GENERAUX DES ADHERENTS SUR LE PROJET ET LA METHODOLOGIE DES ETUDES

Les questions relatives aux préférences globales pour les scénarios / variantes (hors analyses détaillées des différents critères mentionnés dans l'enquête) montrent une préférence marquée pour le scénario Ouest Sud (43%), devant le scénario Médian (31%) et le scénario Ouest (26%).

Toutefois, lorsque les enquêtés sont interrogés sur leurs deux scénarios préférentiels, c'est le scénario Ouest qui ressort assez largement (42%), devant le scénario Ouest Sud (35%) et le scénario Médian (22%). Cela signifie que 84% des adhérents à l'association retient le scénario Ouest comme l'un des deux meilleurs scénarios. Il apparaît donc que le scénario Ouest semble apporter le meilleur consensus global pour les adhérents de l'association.

En ce qui concerne la variante préférentielle, c'est la variante Roanne qui remporte la majorité des suffrages, la variante Mâcon étant jugée à exclure pour 77% d'entre eux.

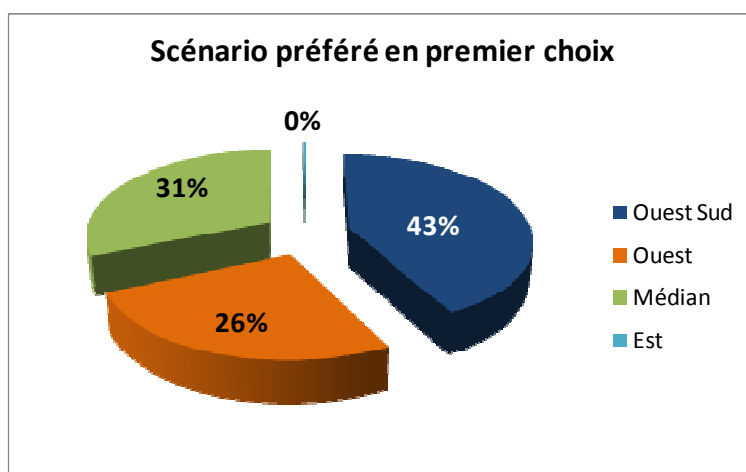


Figure 37 : scénario préféré en premier choix

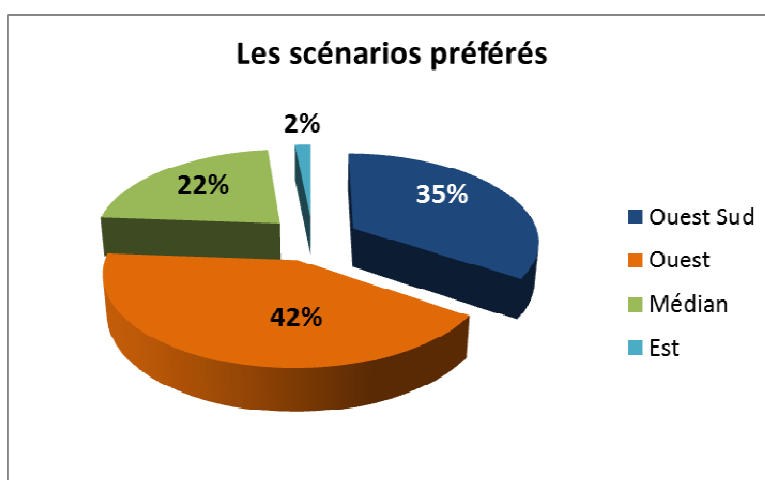


Figure 38 : les scénarios préférés

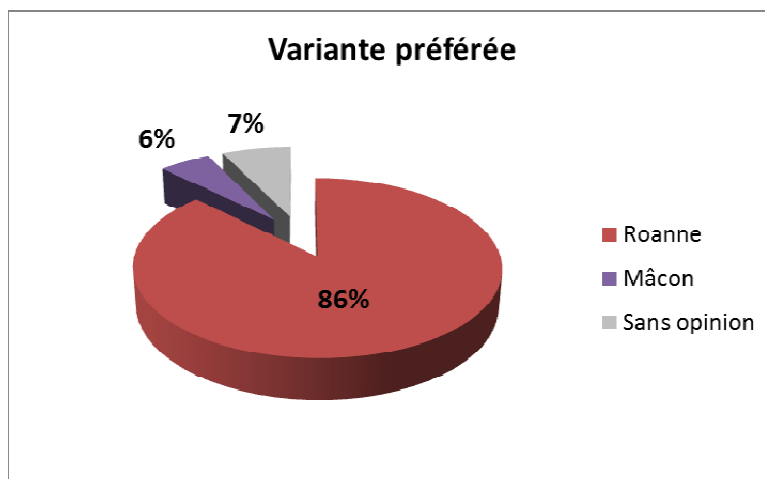


Figure 39 : variante préférée

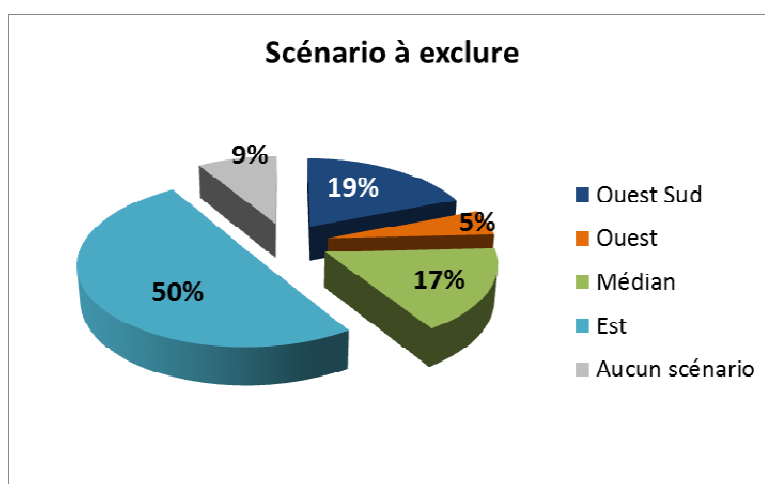


Figure 40 : scénario à exclure

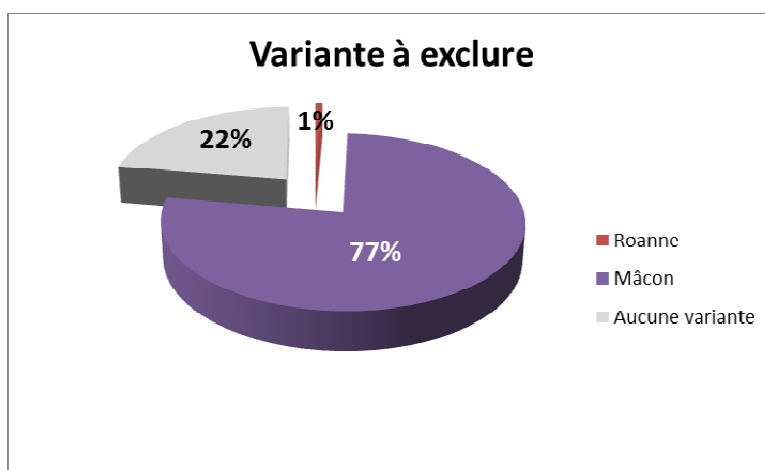


Figure 41 : variante à exclure

Plus d'un tiers des adhérents ont qualifié la qualité de la méthodologie et des données fournies par RFF de bonne. Par contre, 17% d'entre eux, l'ont trouvée insuffisante, 5% mauvaise.

Ils contestent globalement les hypothèses de desserte et de fonctionnalité du projet (43%) et la non prise en compte de l'interconnexion entre POLT et POCL (28%). 37% d'entre eux souhaitent que la LGV POCL desserve les principales agglomérations des régions Auvergne/Bourgogne/Centre.

	Répartition en %
Très bonne	12%
Bonne	36%
Acceptable	25%
Insuffisante	17%
Mauvaise	5%
Sans opinion	6%
Total	100%

Tableau 19 : qualité de la méthodologie et des données fournies par RFF

	Répartition en %
Révisions des hypothèses de desserte et de fonctionnalité du projet	43%
Prendre en compte l'interconnexion entre POLT et POCL	28%
Etablir une meilleure évaluation qualitative	20%
Révisions des hypothèses macroéconomiques	5%
Révisions des hypothèses financières du projet	4%
Impliquer davantage avec les acteurs locaux au projet	1%
Total	100%

Tableau 20 : propositions pour améliorer la méthodologie

	Répartition en %
Le projet devra desservir les principales agglomérations de l'Auvergne/Bourgogne/Centre	37%
Choisir le scénario pouvant faire consensus	29%
Etudier l'hypothèse d'une complémentarité POLT/POCL	13%
Le scénario choisi doit suivre le réseau ferroviaire existant	9%
Communiquer davantage sur le projet	6%
Modifier les tracés des scénarios	5%
Total	100%

Tableau 21 : commentaires

6 ANALYSE DES RESULTATS PAR COLLEGE

6.1 Analyse multicritère sur les quatre scénarios par axe

Pour les collectivités / chambres consulaires et pour les élus, le scénario le plus pertinent pour l'axe n°1 est le scénario Ouest Sud, alors que pour le collège restant (particuliers / entreprises / associations), il s'agit du scénario Ouest.

La variante préférentielle pour la thématique aménagement et attractivité économique des territoires est Roanne pour l'ensemble des collèges.

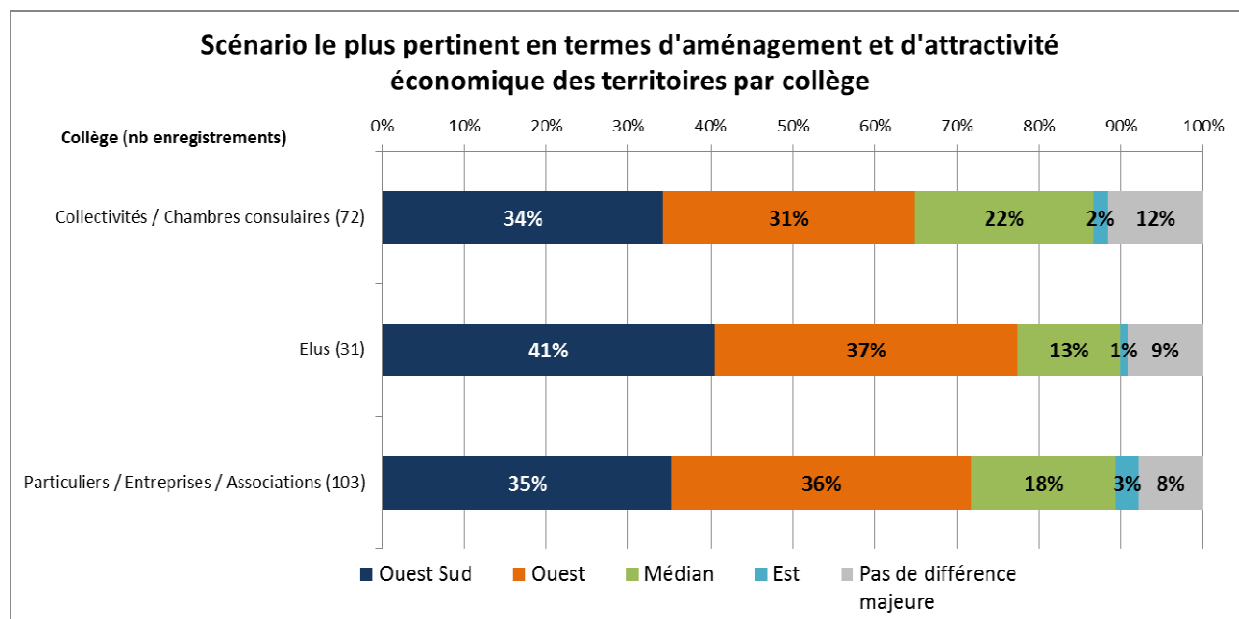


Figure 42 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par collège

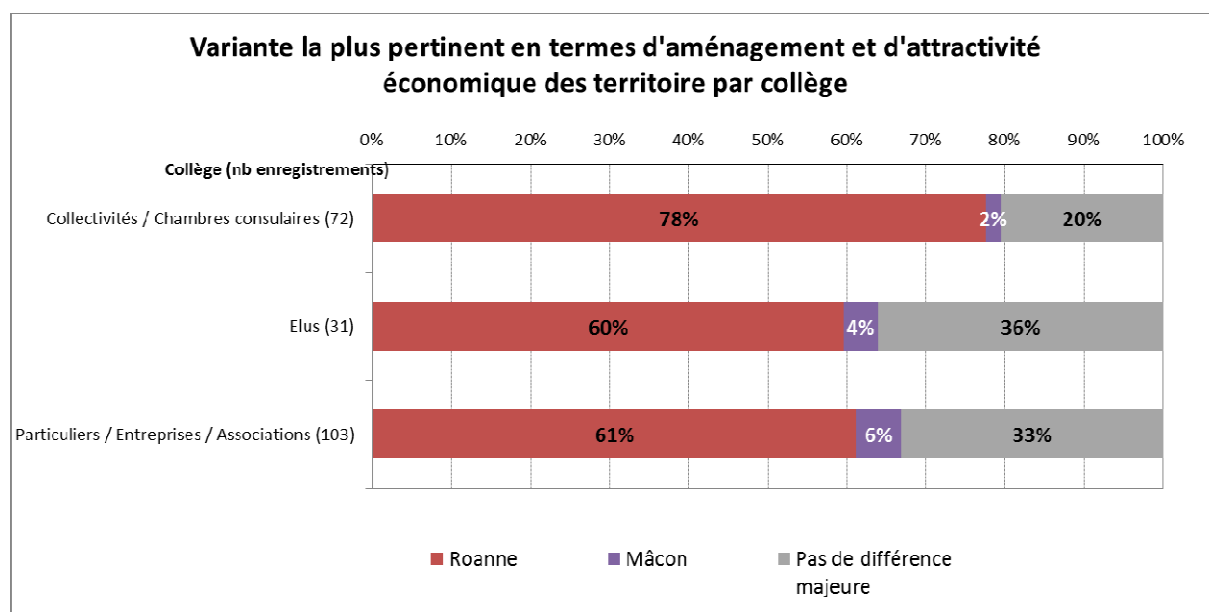


Figure 43 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par collège

Tous les collèges s'accordent à dire que le scénario Ouest Sud est le plus pertinent du point de vue de la desserte des villes et de fonctionnalités performantes. Il en est de même pour le choix de la variante Roanne.

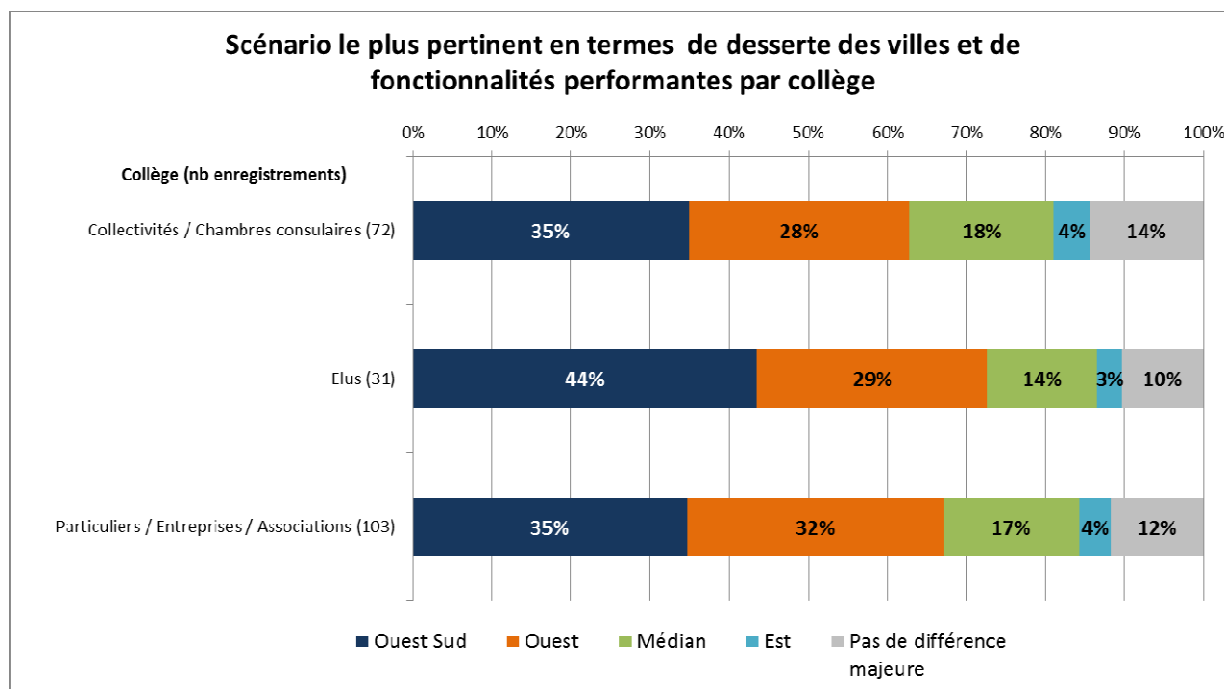


Figure 44 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et de fonctionnalités performantes par collège

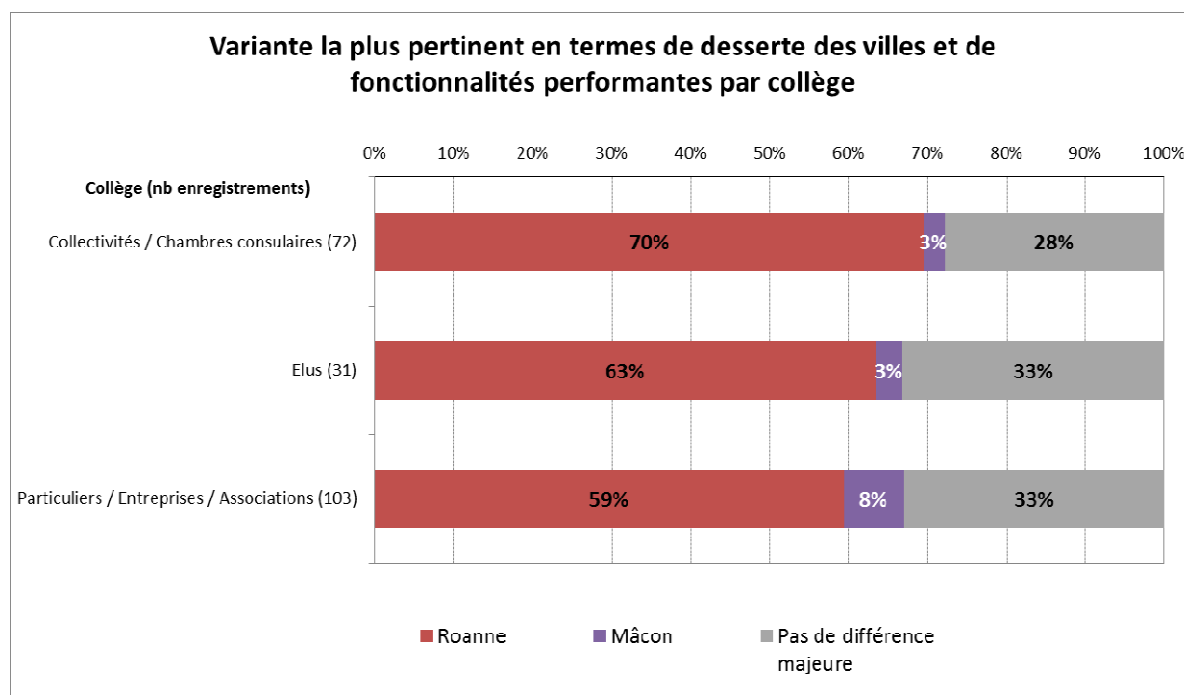


Figure 45 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et de fonctionnalités performantes par collège

Alors que les élus optent également pour le scénario Ouest Sud sur la thématique environnementale, les deux autres collèges privilégient le scénario Ouest. En ce qui concerne la variante, le choix se porte sur Roanne pour les trois collèges.

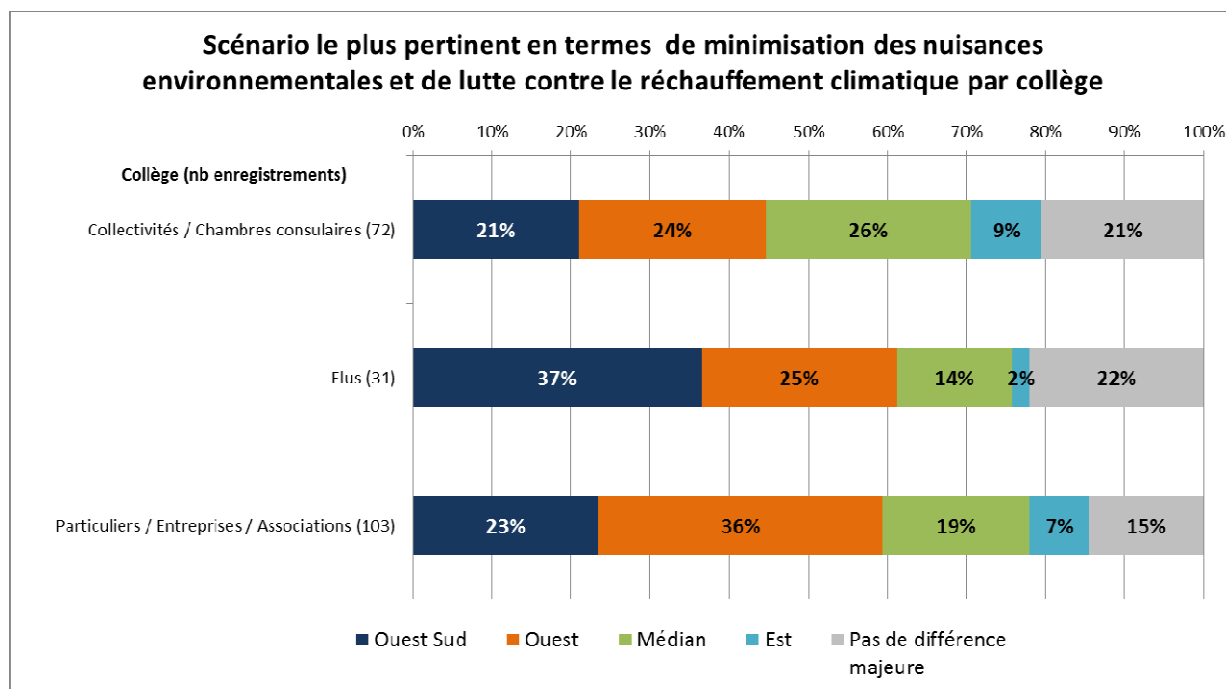


Figure 46 : scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par collège

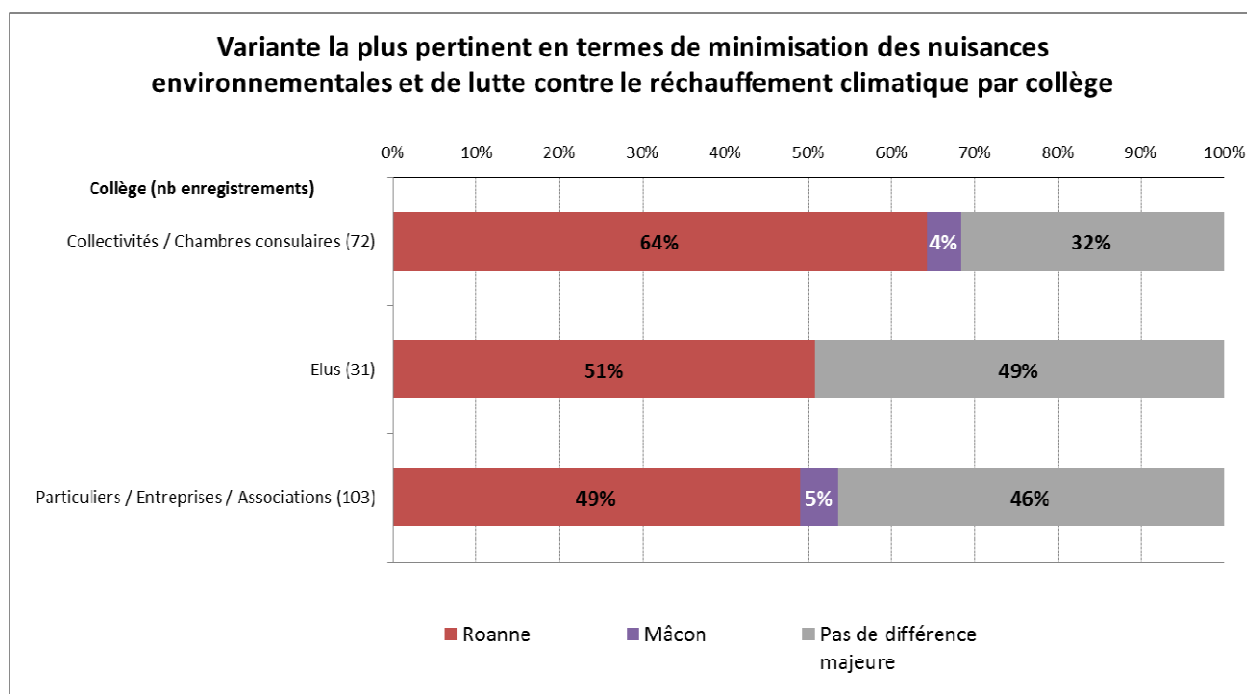


Figure 47 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par collège

Pour les collectivités/chambres consulaires et les particuliers /entreprises/associations, le scénario Ouest est celui qui est susceptible d'obtenir le meilleur financement des collectivités territoriales, les élus optant plutôt pour le scénario Ouest Sud sur ce critère. La variante Roanne est encore choisie quel que soit le collège.

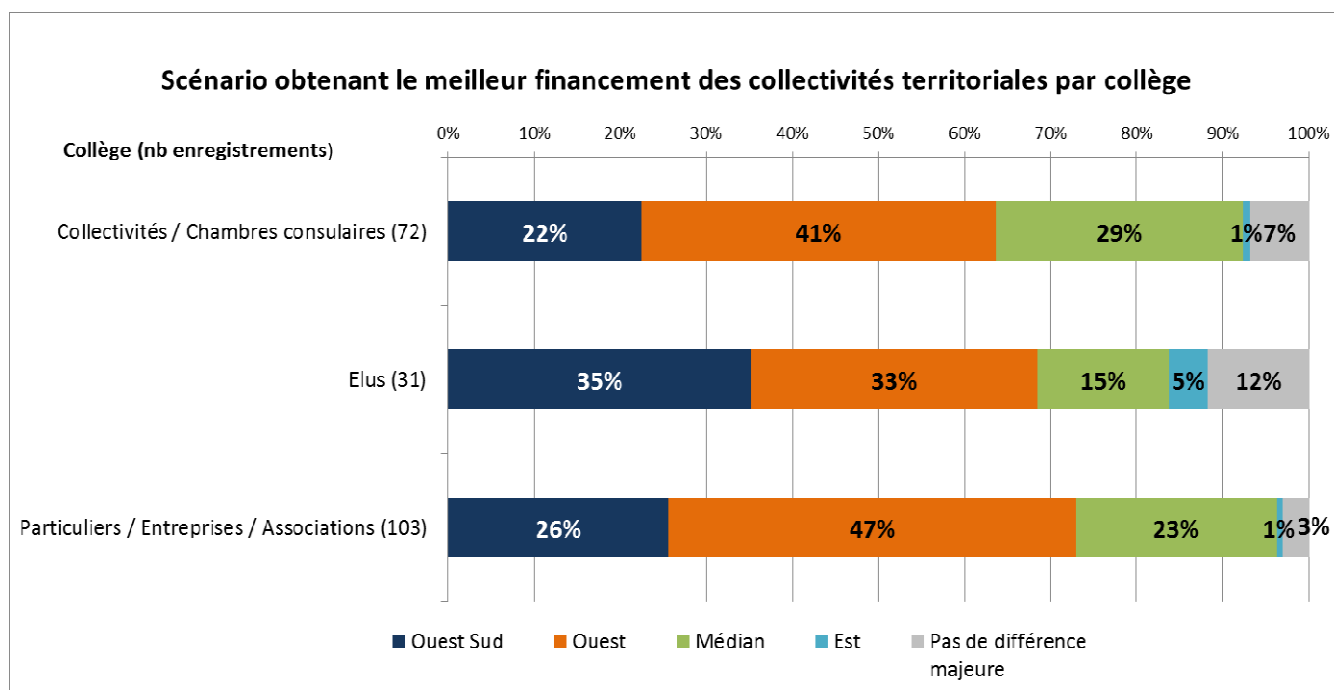


Figure 48 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par collège

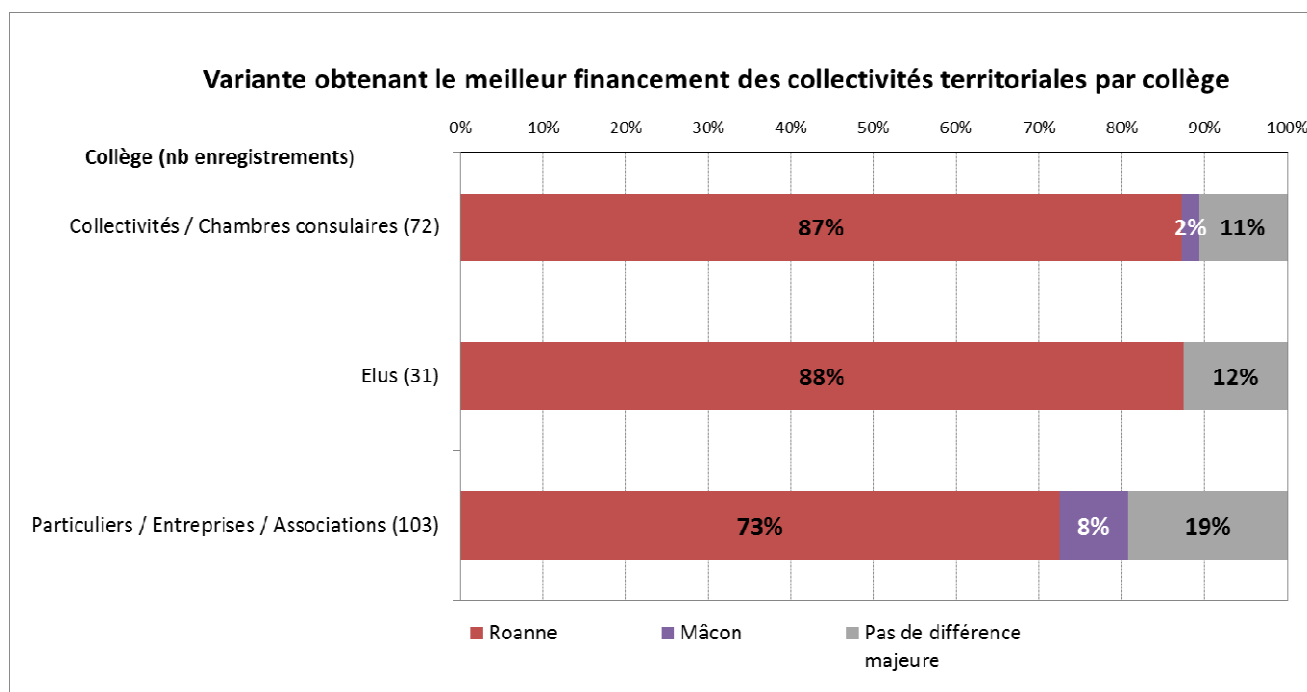


Figure 49 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par collège

6.2 Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes

Quel que soit le jeu de pondération, on observe que le scénario préféré par les élus est Ouest Sud alors que pour les deux autres collèges, il s'agit du scénario Ouest. La variante préférée est Roanne pour les trois collèges.

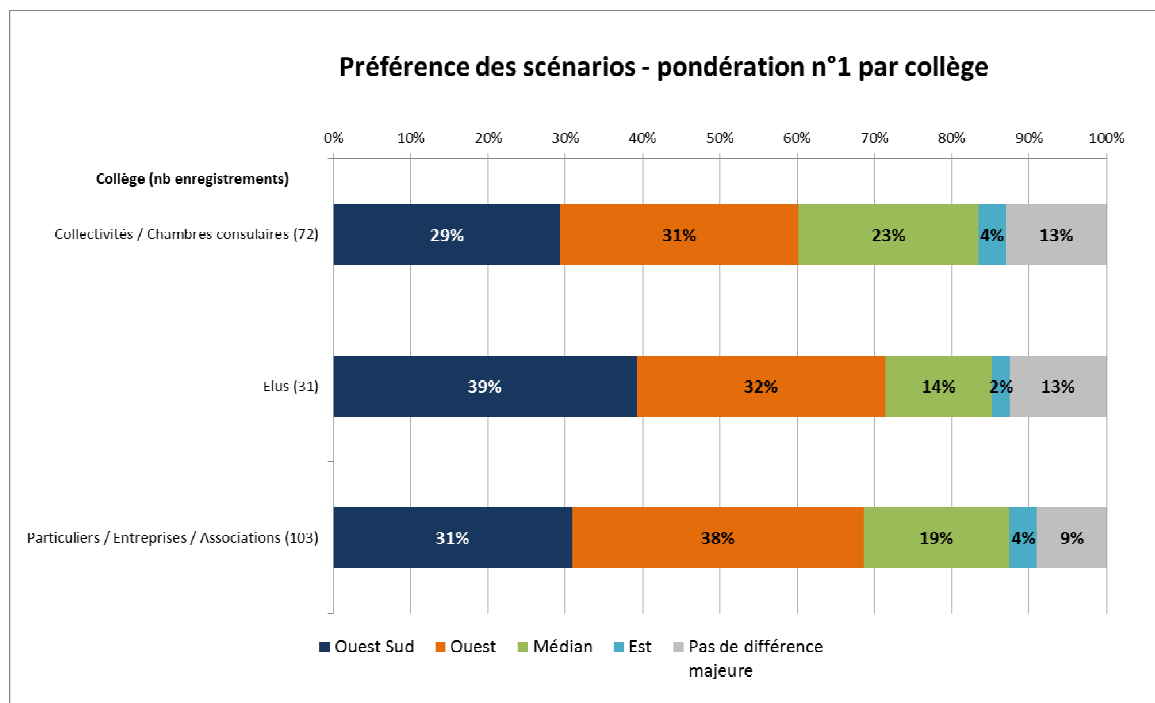


Figure 50 : préférence des scénarios – pondération n°1 par collège

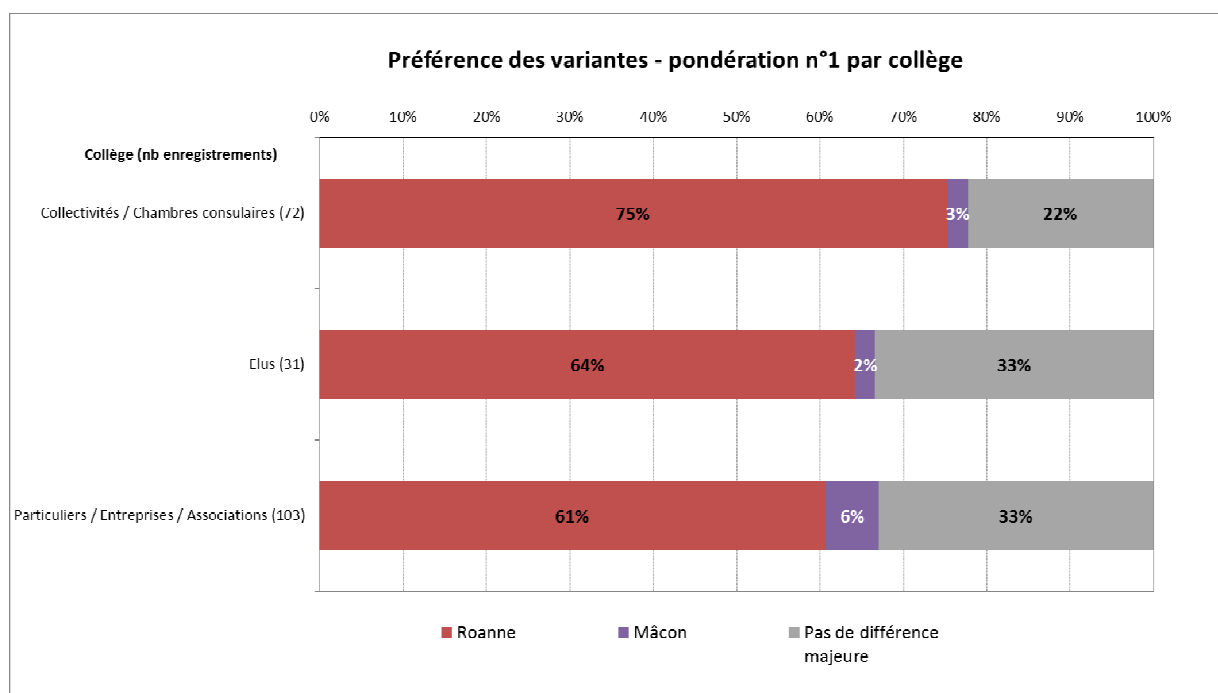


Figure 51 : préférence des variantes – pondération n°1 par collège

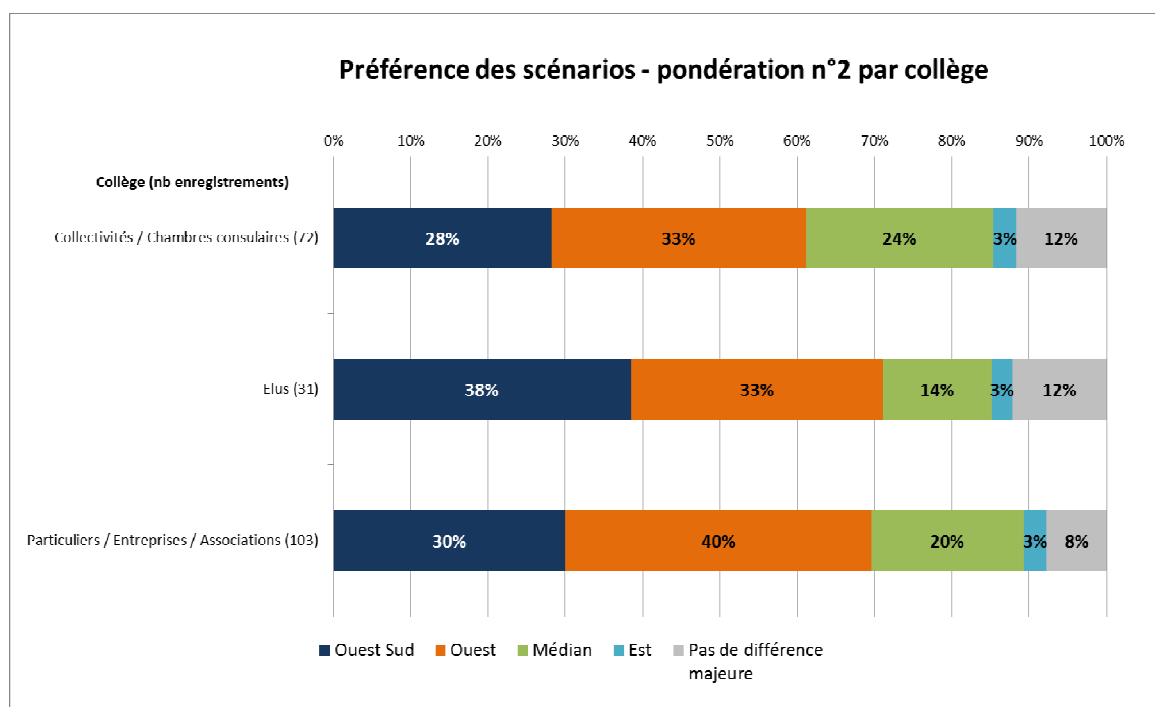


Figure 52 : préférence des scénarios – pondération n°2 par collège

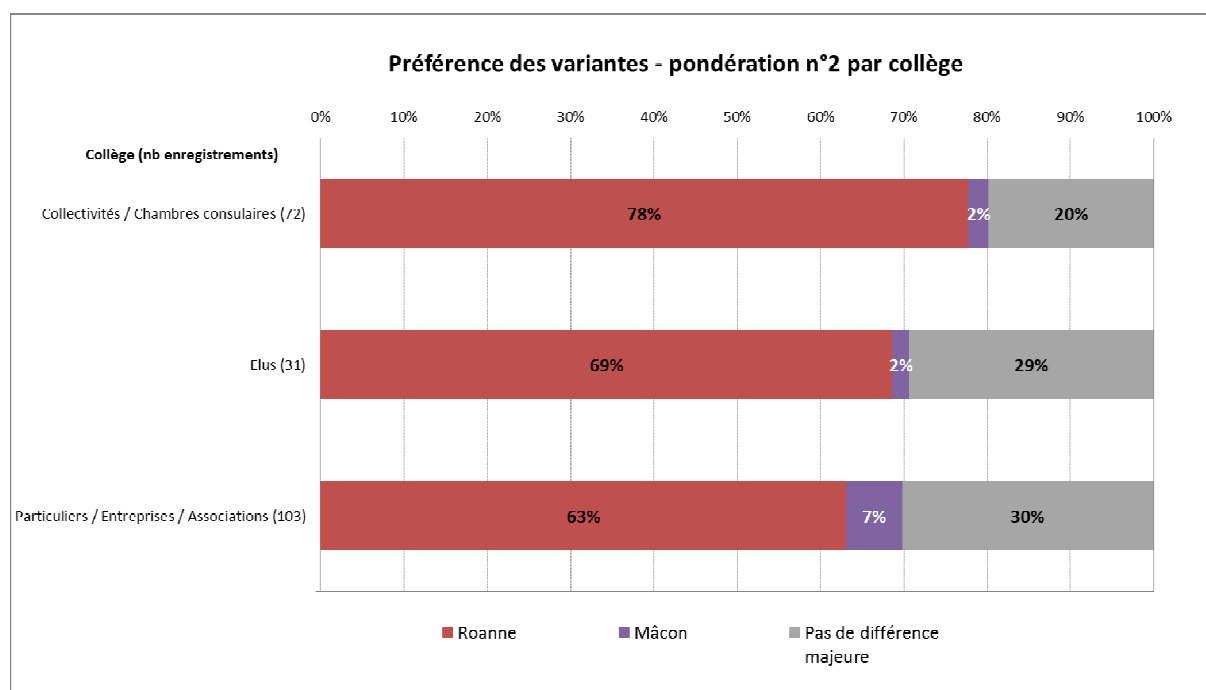


Figure 53 : préférence des variantes – pondération n°2 par collège

6.3 Avis généraux

Le premier scénario choisi par les collectivités/chambres consulaires et les élus est le scénario Ouest Sud (avec respectivement 48% et 42%), alors que les particuliers/entreprises/associations optent plutôt pour le scénario Ouest (40%). La variante préférée est Roanne pour tous les collèges, notamment pour les collectivités et chambres consulaires (86%).

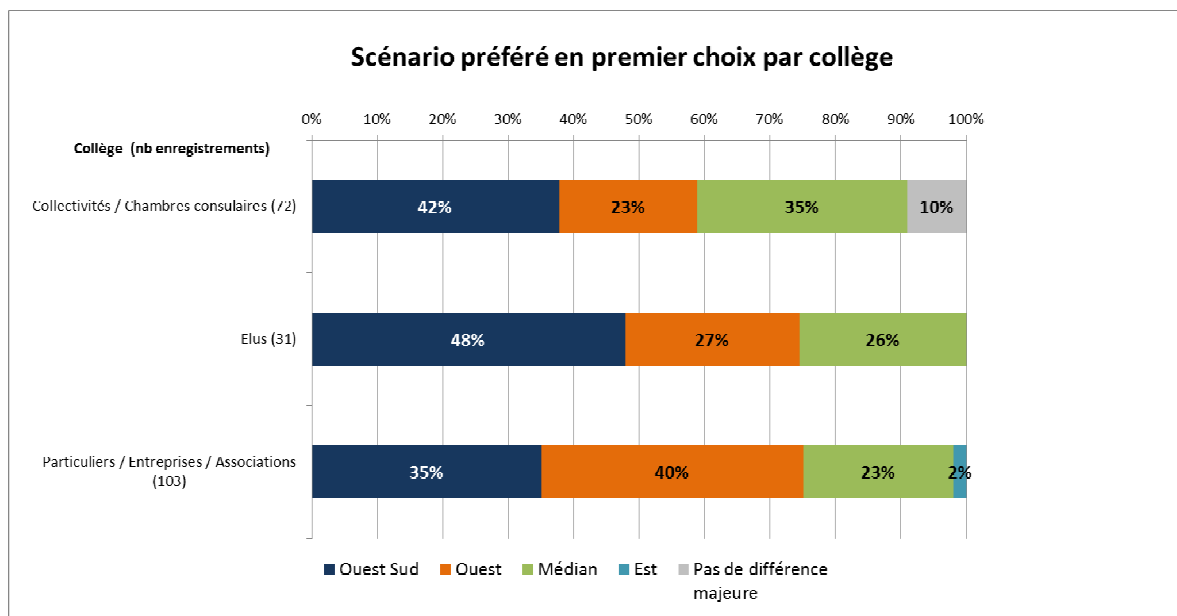


Figure 54 : scénario préféré en premier choix par collège

En revanche, si on analyse les deux scénarios préférentiels, le scénario Ouest ressort pour tous les collèges en première position, avec un score allant de 39% à 43%. Ce scénario semble donc permettre un meilleur consensus pour l'ensemble des collèges.

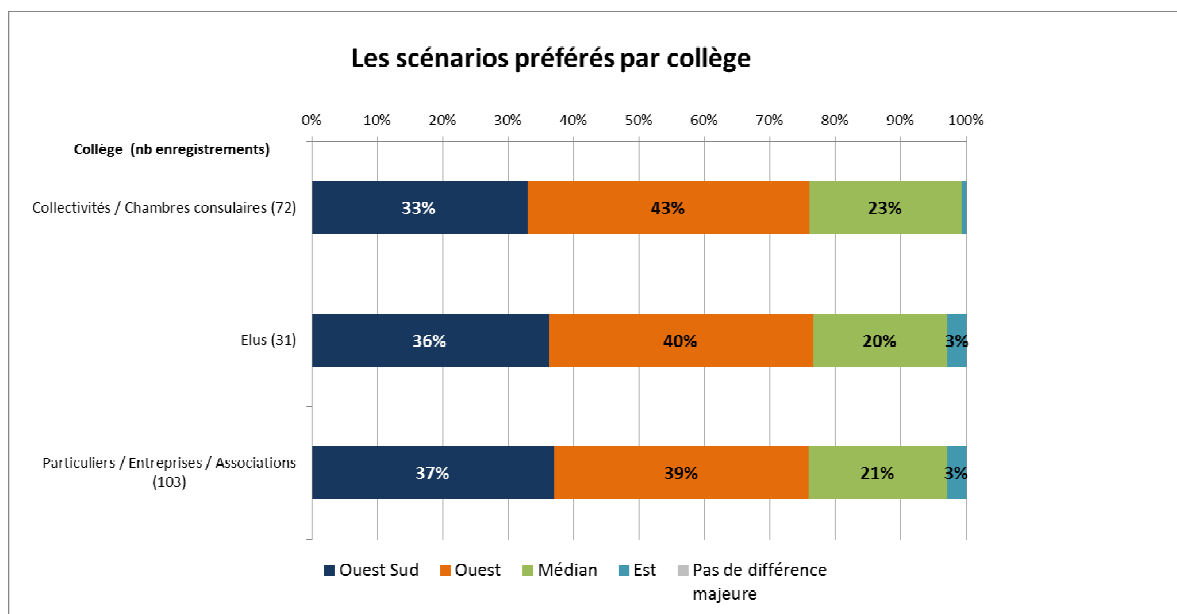


Figure 55 : les scénarios préférés par collège

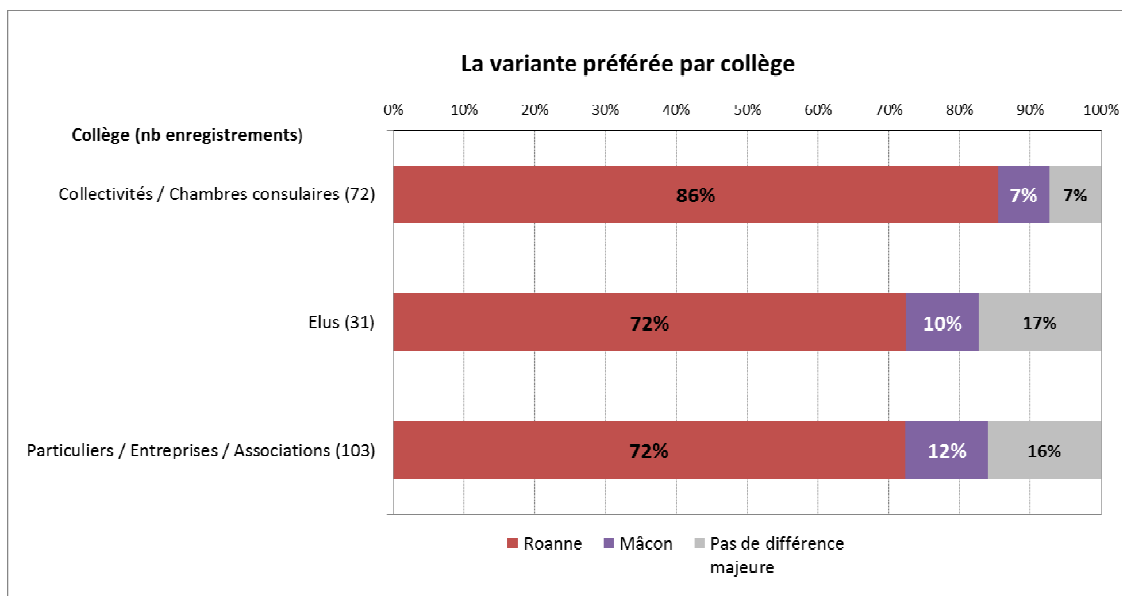


Figure 56 : La variante préférée par collège

7 ANALYSE DES RESULTATS PAR REGION

7.1 Analyse multicritère sur les quatre scénarios par axe

Les avis relatifs au critère d'aménagement du territoire divergent fortement selon la région des adhérents :

- les adhérents de la région Centre optent plutôt pour le scénario Ouest (44%),
- les adhérents des régions Auvergne et des autres régions optent majoritairement pour le scénario Ouest Sud (entre 50% et 55%),
- les adhérents bourguignons optent majoritairement pour le scénario médian (61%).

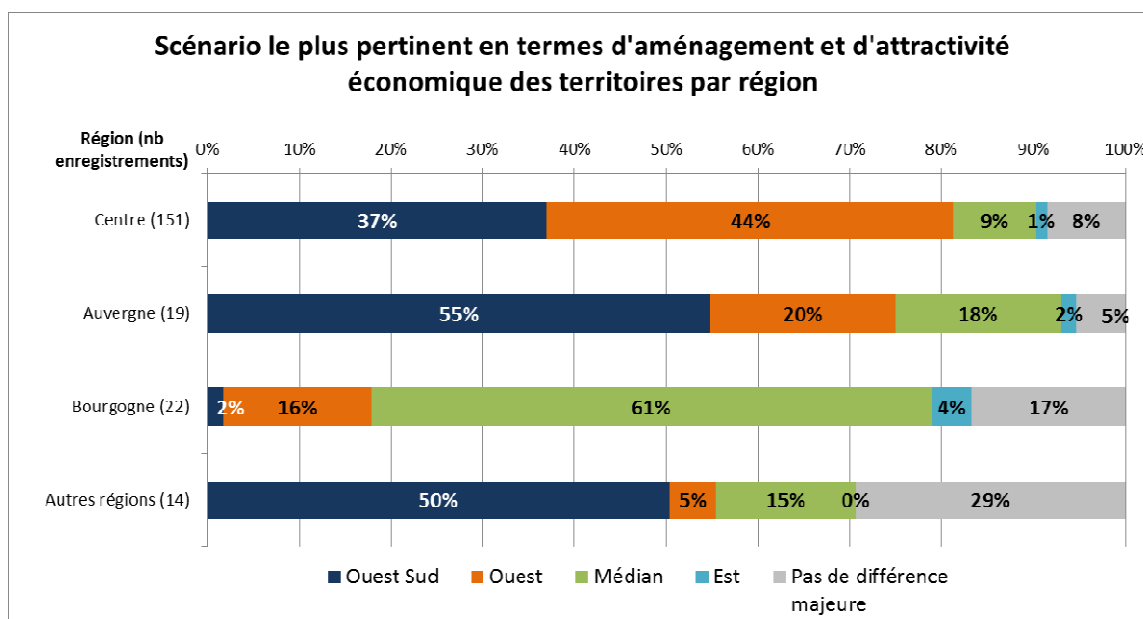


Figure 57 : scénario le plus pertinent en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par région

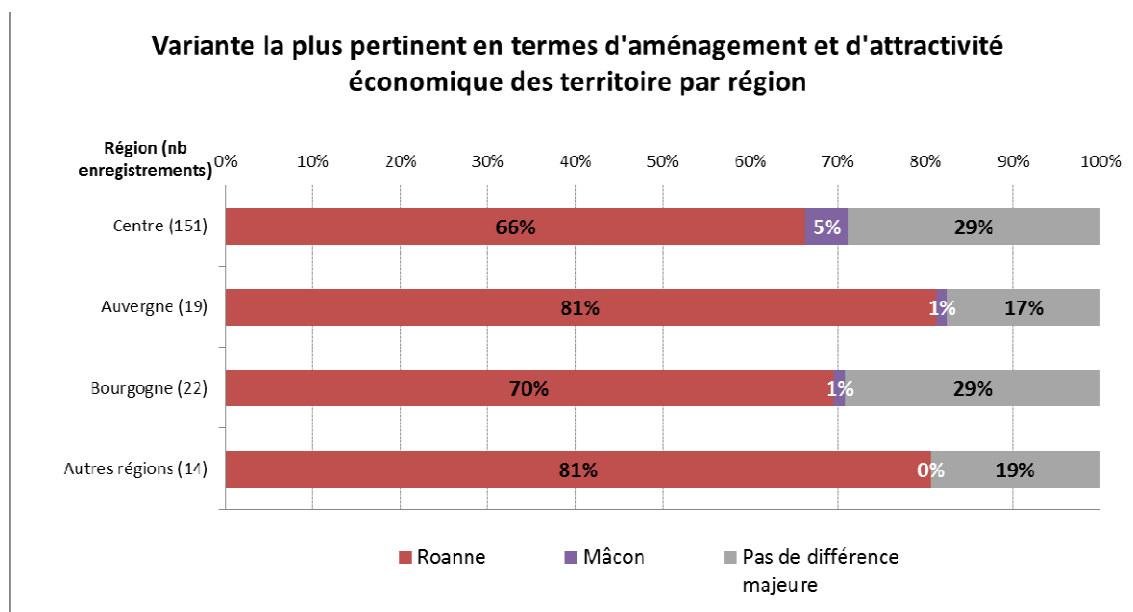


Figure 58 : variante la plus pertinente en termes d'aménagement et d'attractivité économique des territoires par région

Sur la thématique de desserte des villes et de fonctionnalités performantes, la région Centre se partage entre les scénarios Ouest Sud et Ouest alors que les autres régions font un choix quasiment similaire au choix fait pour l'axe n°1.

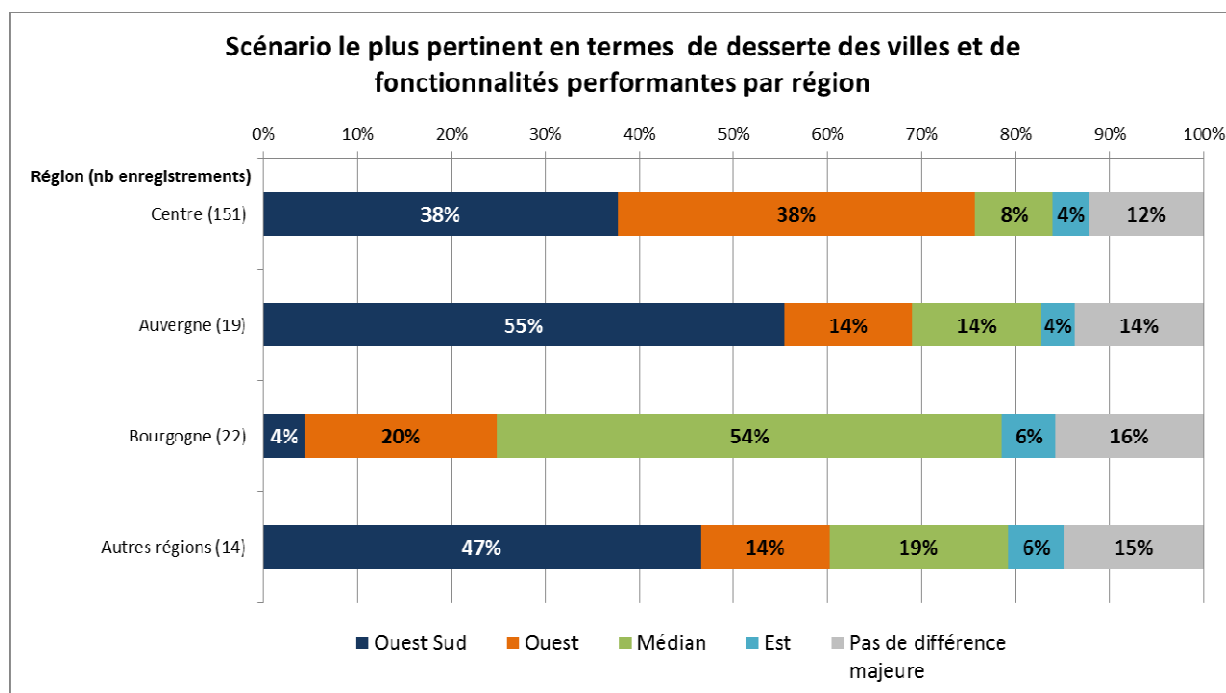


Figure 59 : scénario le plus pertinent en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par région

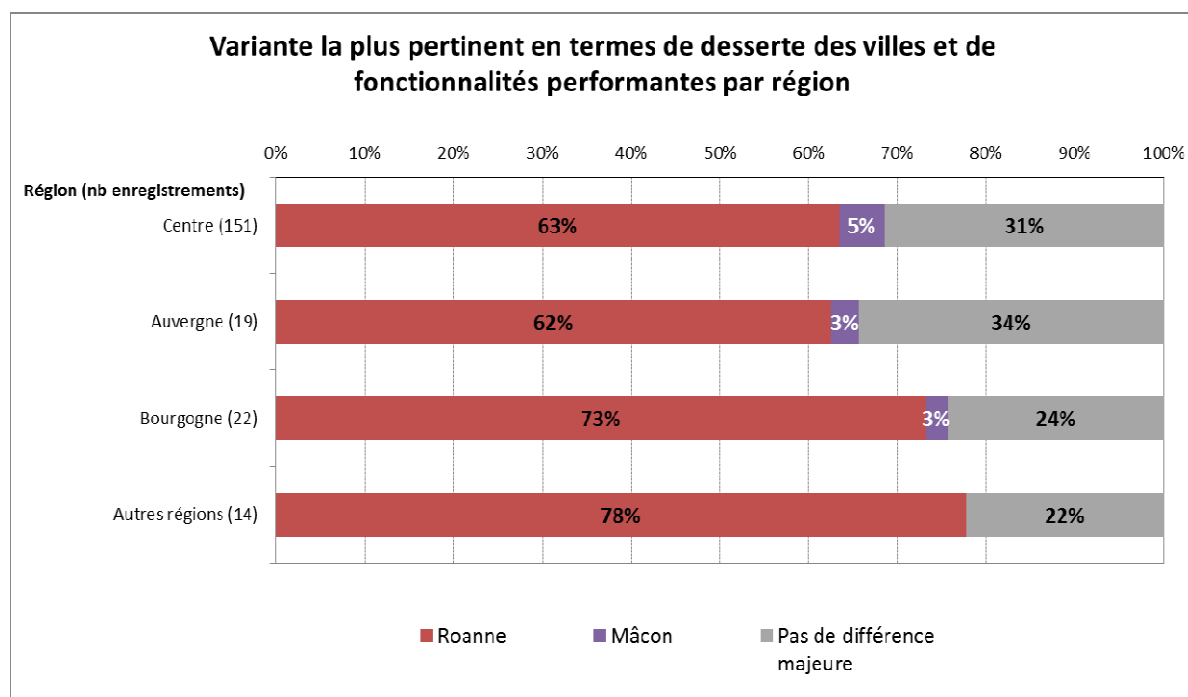


Figure 60 : variante la plus pertinente en termes de desserte des villes et des fonctionnalités performantes par région

Les adhérents bourguignons estiment que le scénario Médian est le plus pertinent pour répondre à la minimisation des nuisances environnementales et la lutte contre le réchauffement climatique. Pour la région Centre, il s'agit du scénario Ouest. Les adhérents des autres régions n'ont pas d'avis très tranché sur ce critère.

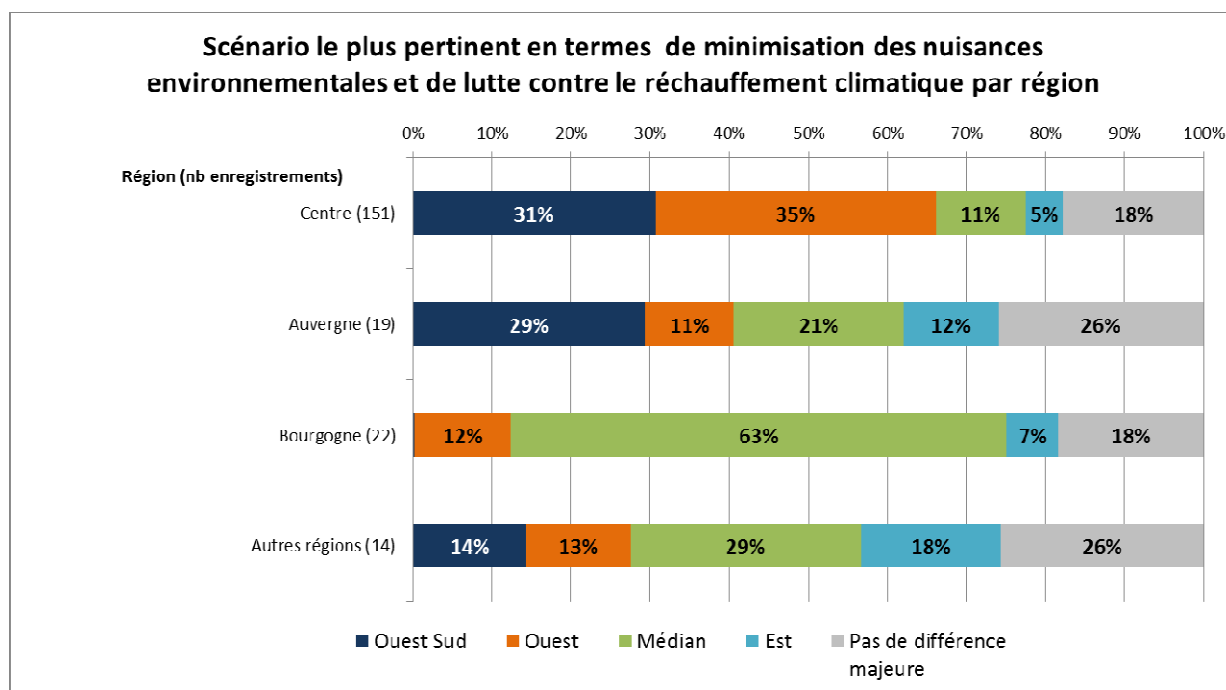


Figure 61 : scénario le plus pertinent en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par région

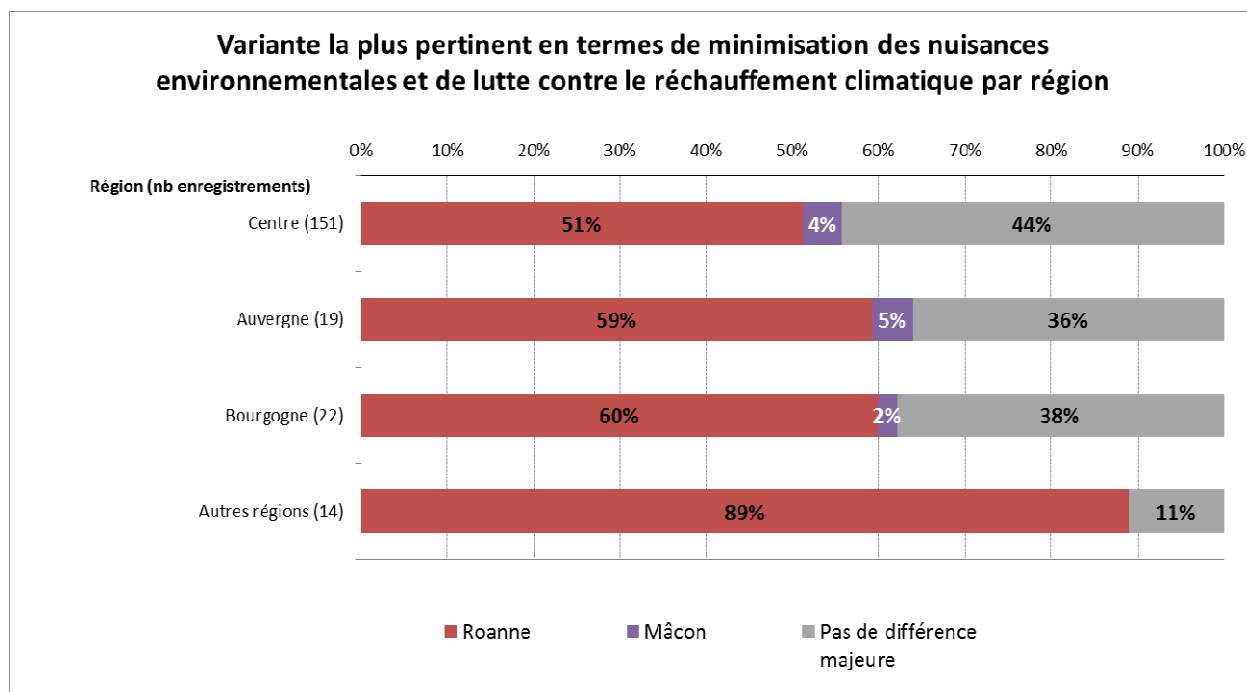


Figure 62 : variante la plus pertinente en termes de minimisation des nuisances environnementales et de lutte contre le changement climatique par région

Les adhérents de la région Centre et des autres régions pensent que le scénario Ouest obtiendra le meilleur financement des collectivités territoriales, alors que les adhérents bourguignons estiment très majoritairement qu'il s'agira du scénario médian (71%). Quant aux adhérents auvergnats, ils estiment que le meilleur financement pourra être obtenu par le scénario Ouest Sud.

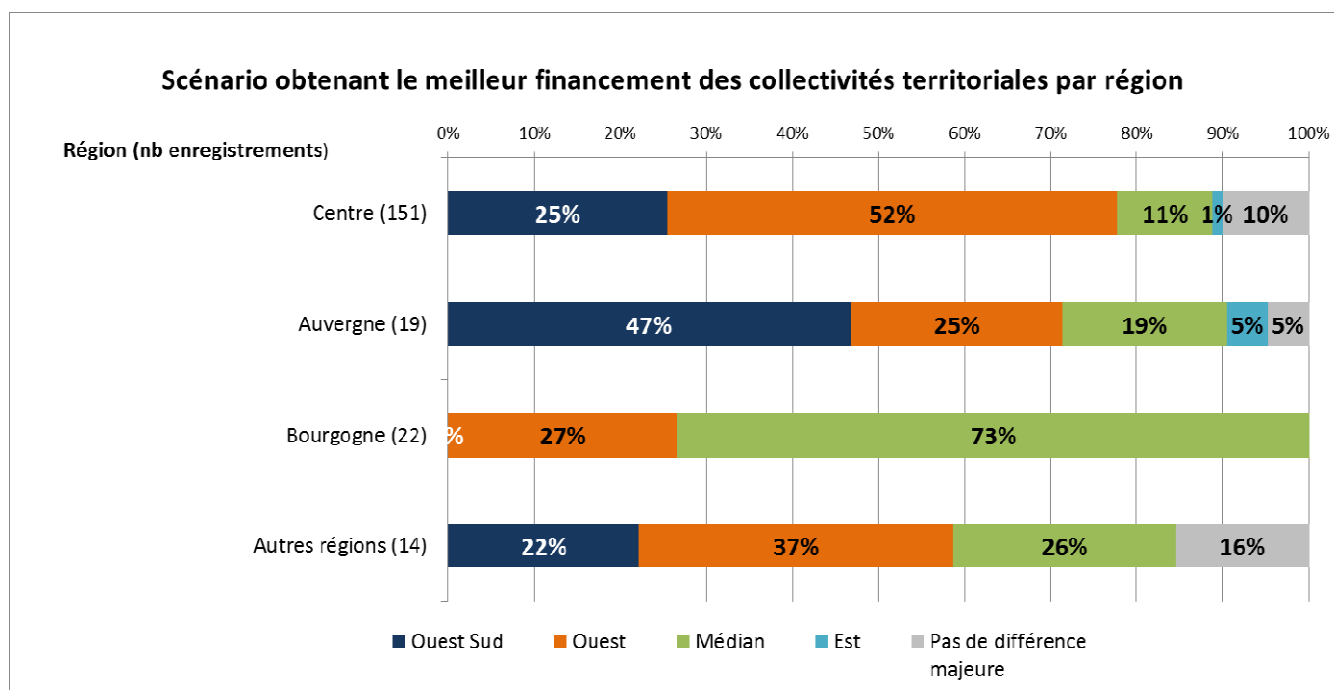


Figure 63 : scénario obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par région

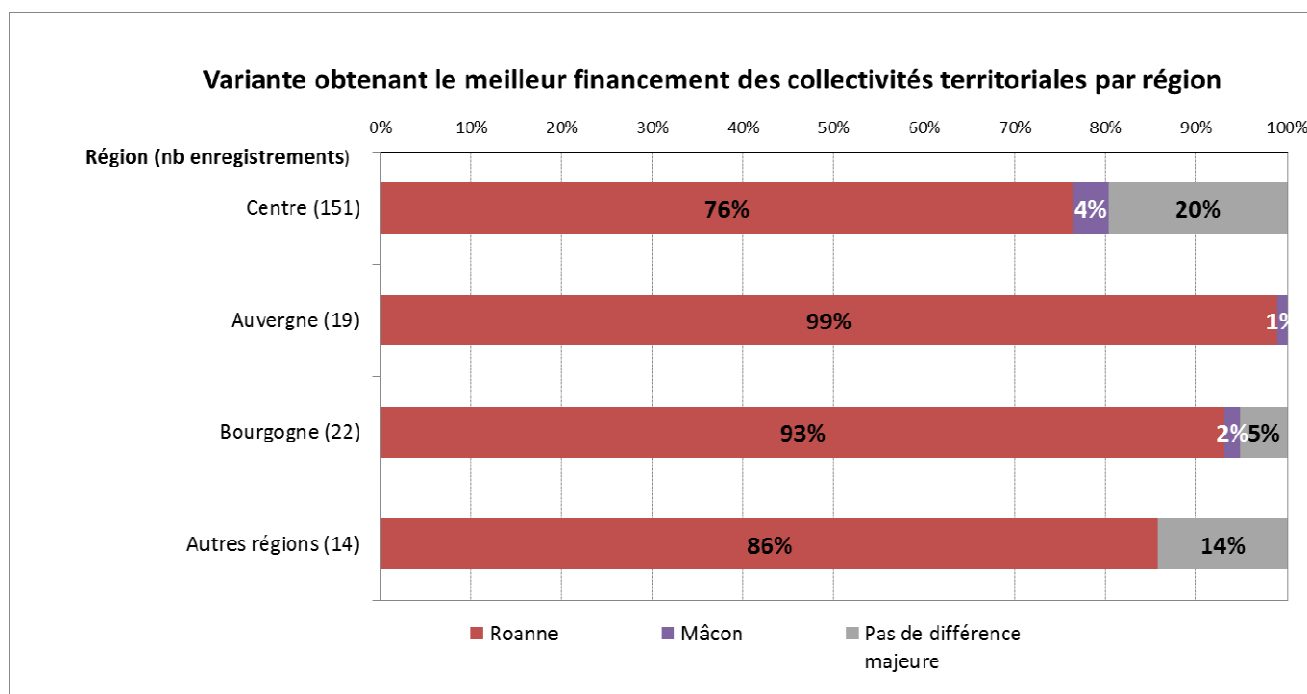


Figure 64 : variante obtenant le meilleur financement des collectivités territoriales par région

7.2 Analyse multicritère globale sur l'ensemble des axes

Quel que soit le jeu de pondération, les adhérents de la région Centre indiquent une nette préférence pour le scénario Ouest (43%), alors que les adhérents auvergnats et des autres régions privilégient le scénario Ouest Sud (respectivement à 48% et 37%). Les adhérents bourguignons indiquent une préférence marquée pour le scénario médian. La variante Roanne est préférée quelle que soit la région d'origine des adhérents.

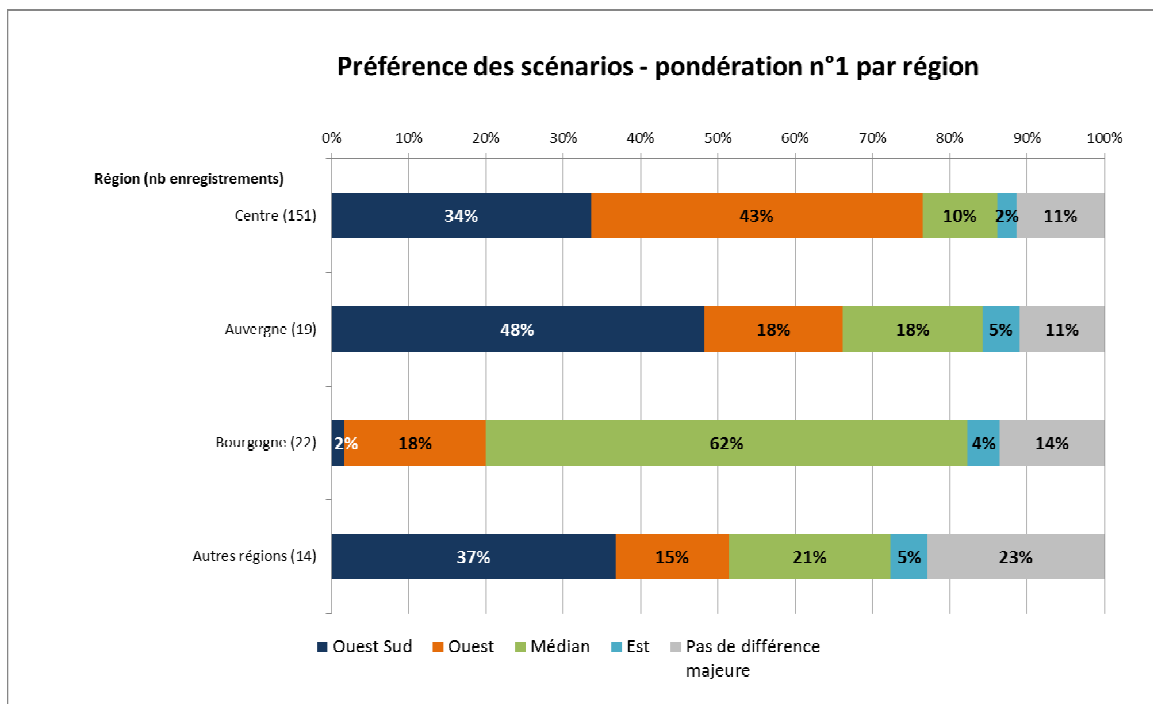


Figure 65 : préférence des scénarios – pondération n°1 par région

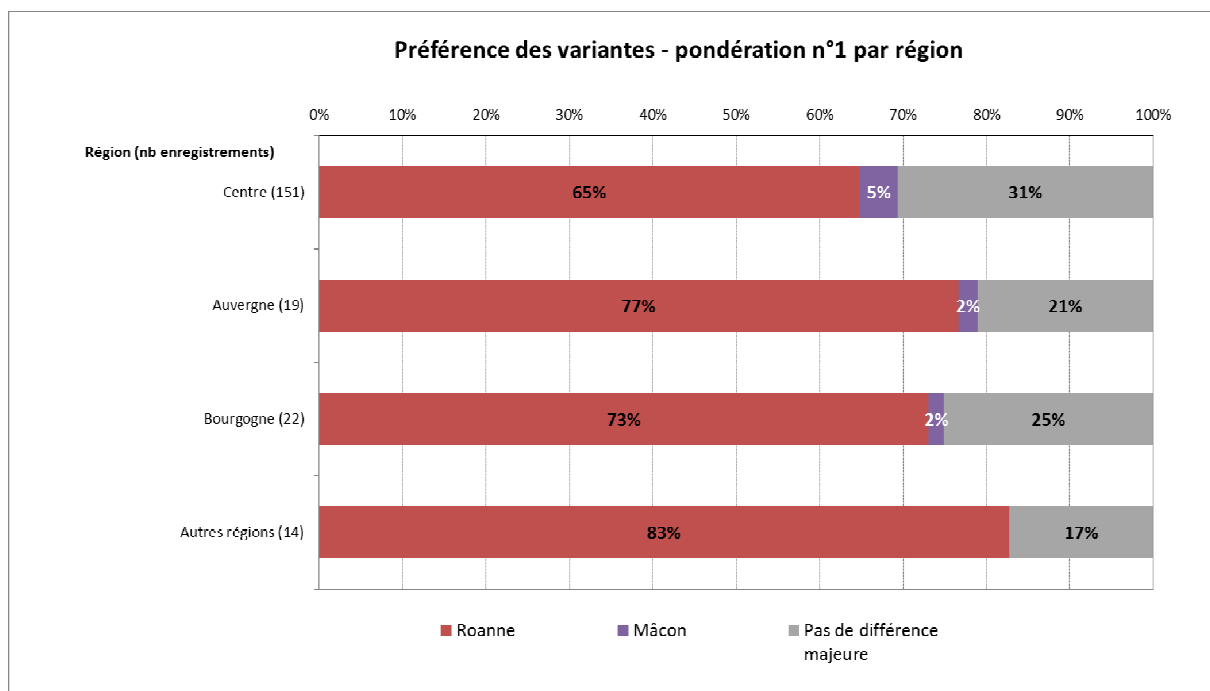


Figure 66 : préférence des variantes – pondération n°1 par région

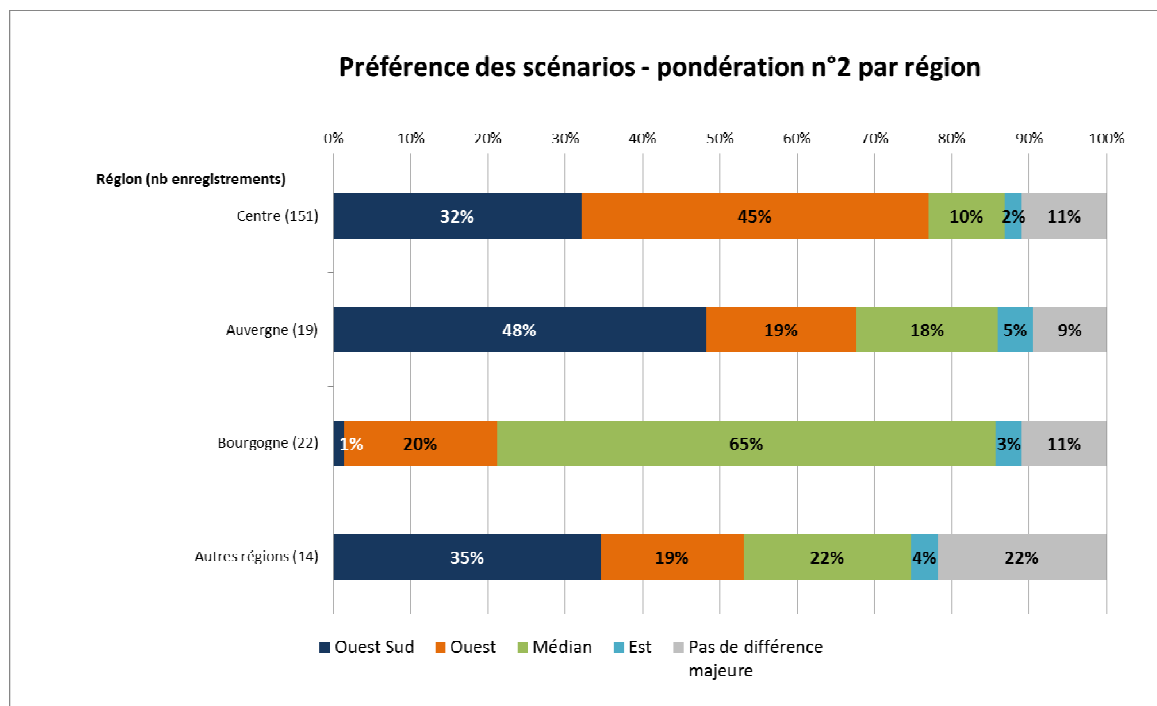


Figure 67 : préférence des scénarios – pondération n°2 par région

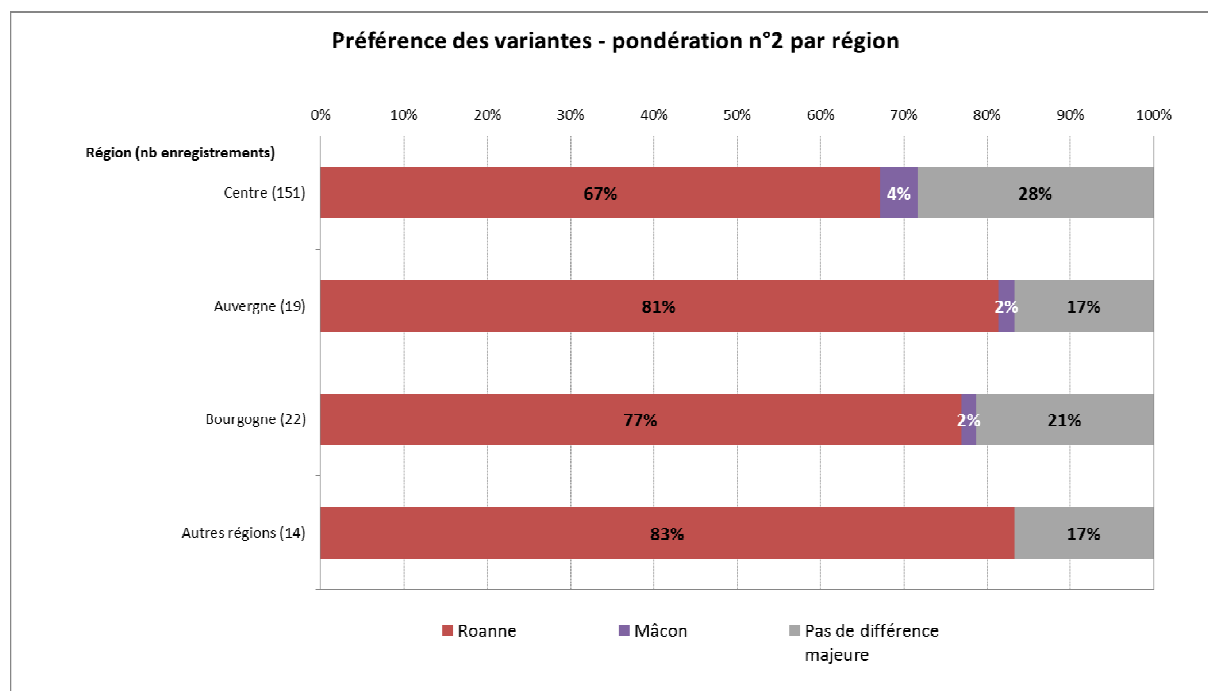


Figure 68 : préférence des variantes – pondération n°2 par région

7.3 Avis généraux

Le scénario préféré en premier choix est le scénario Ouest Sud pour les adhérents des régions Centre et Auvergne et le scénario Médian pour les adhérents de la Bourgogne et des autres régions.

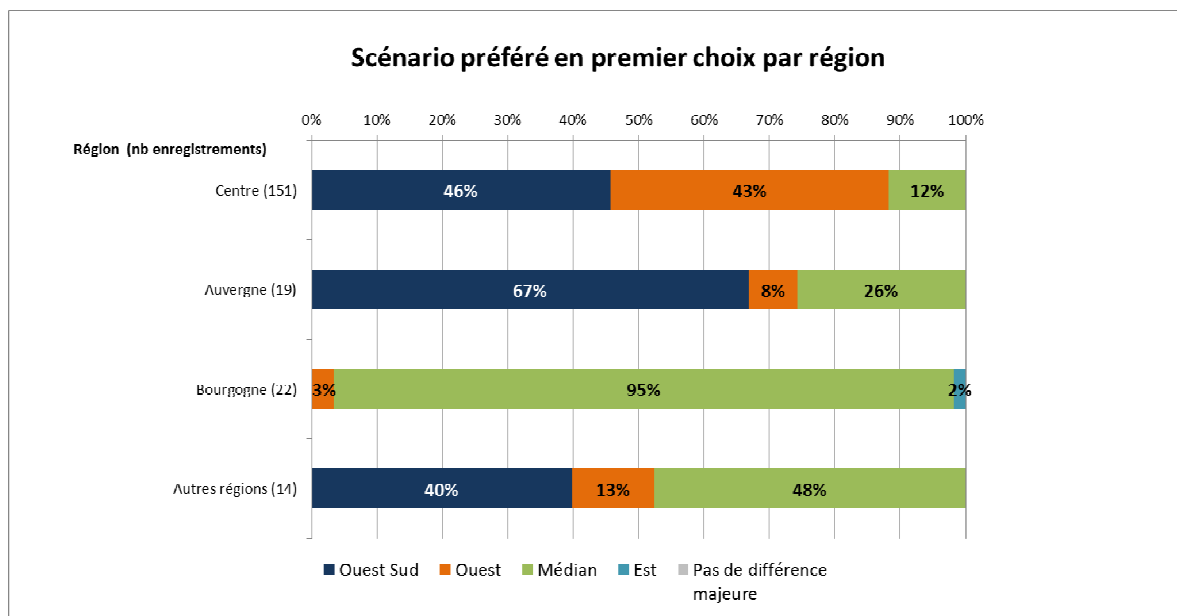


Figure 69 : scénario préféré en premier choix par région

Si on analyse les deux scénarios privilégiés par les adhérents en fonction de leur région, on note une préférence marquée pour le scénario Ouest Sud pour les adhérents de la région Centre, pour le scénario médian pour les adhérents bourguignons et pour le scénario Ouest Sud pour les adhérents des autres régions.

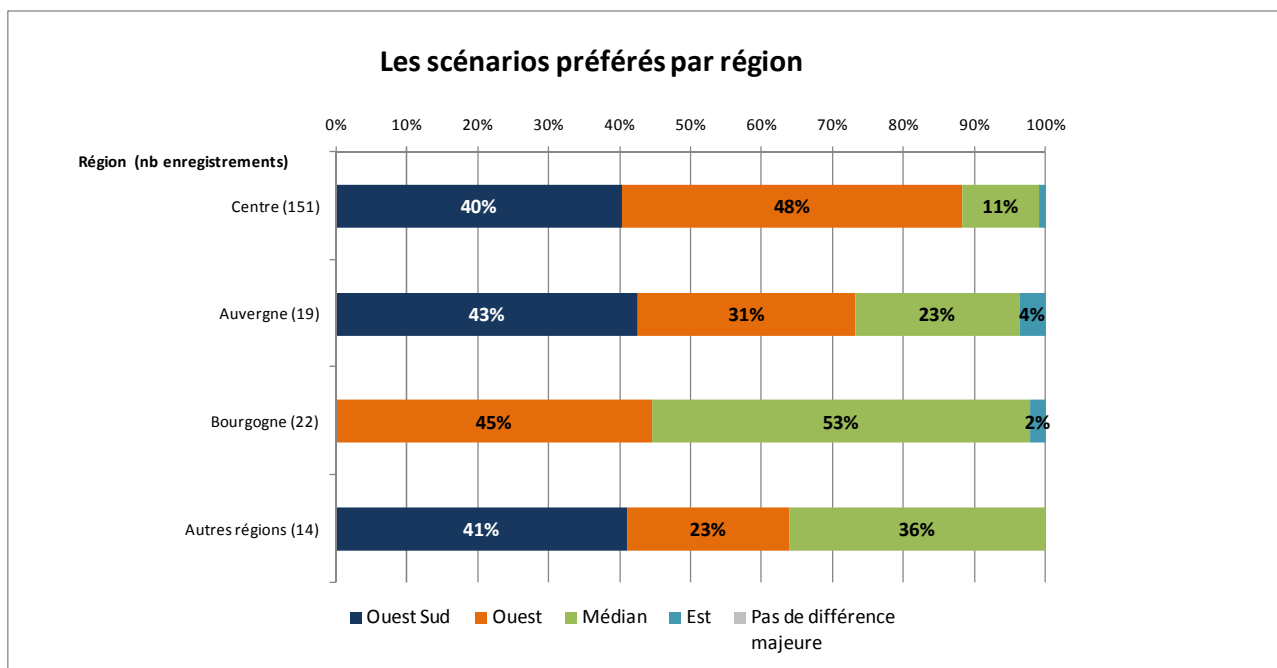


Figure 70 : les scénarios préférés par région

La variante Roanne est privilégiée quelle que soit la région d'origine des adhérents.

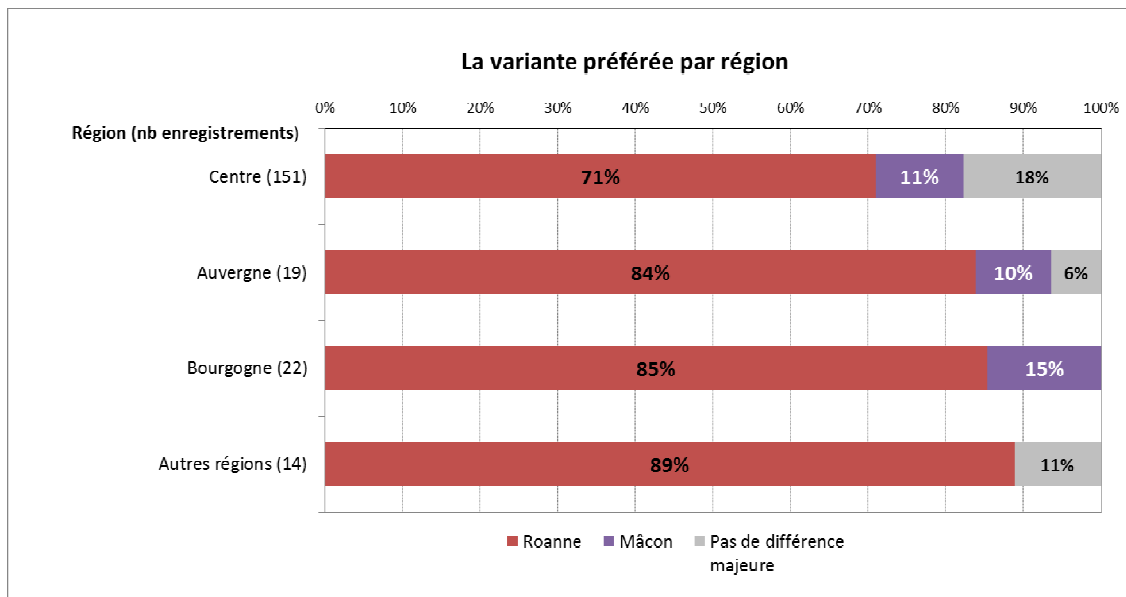


Figure 71 : variante préférée par région

ANNEXE 1 : questionnaire



TRES IMPORTANT : cette enquête vise à alimenter le Débat Public et notre cahier d'acteurs de la Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Nous vous remercions de bien vouloir prendre le temps d'y répondre (30 minutes environ) en n'oubliant pas d'inscrire vos coordonnées dans le bandeau situé en haut de la page 9.

Le Président

A tous les adhérents

Bourges, le 4 novembre 2011,

Mesdames, Messieurs les adhérents,

Lors de l'Assemblée Générale de l'Association TGV Grand Centre Auvergne qui s'est déroulée à Paris le 22 juin 2011, l'Assemblée a annoncé la mise en place d'un système d'évaluation des scénarios de la LGV POCL pour nous aider à exprimer nos choix en remplissant des grilles multicritères sur les quatre tracés et leurs options de la façon la plus objective possible.

Le 30 août dernier, j'ai réuni les membres du bureau afin d'élaborer un dossier permettant à tous d'évaluer les quatre scénarios, que j'ai par la suite porté à la connaissance d'un bureau d'études indépendant, Trafalgare, familier de ce type de démarche, qui nous a aidé à finaliser le dossier que nous soumettons aujourd'hui à votre appréciation. Ce dernier comprend trois volets :

- un **résumé de la contribution de l'Association** à ce projet,
- un **extrait des passages relatifs aux scénarios retenus par RFF dans son Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public**, dont vous trouverez l'intégralité à l'adresse suivante : <http://debatpublic-lgv-pocl.org/>,
- des **grilles d'analyses multicritères, à remplir par vos soins**, permettant d'estimer les avantages et inconvénients des différents scénarios selon les critères retenus par l'Association et couramment utilisés dans ce type de démarche ; parmi ces critères figurent, en particulier, la possibilité de financement par les régions concernées selon le bénéfice qu'elles peuvent escompter du projet en termes d'impact économique sur leur territoire.

Le remplissage de cette grille devra reposer à la fois sur la **synthèse des résultats des études RFF** présentée dans ce dossier mais aussi, et surtout, sur votre **appréciation personnelle** de la pertinence des différents scénarios. Les analyses étant faites par secteur géographique et par collège, nous vous remercions de faire figurer au début du questionnaire (p. 9) vos nom / prénom / raison sociale.

Nous demandons ainsi à chaque adhérent de bien vouloir retourner son dossier complété **avant le 25 novembre 2011** au bureau d'études Trafalgare qui se chargera de la collecte des questionnaires et de l'analyse des grilles et dont les coordonnées sont les suivantes :



trafalgare@trafalgare.fr



09.81.70.62.63



TRAFALGARE
3, square Stalingrad
13001 MARSEILLE

Vous remerciant par avance, veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les adhérents, l'expression de mes sincères salutations.

Très cordialement à vous

Noël

Rémy POINTEREAU

Sénateur du Cher
Président de l'Association
TGV Grand Centre Auvergne

1^{er} volet : contribution de l'Association TGV Grand Centre Auvergne

1 L'ASSOCIATION TGV GRAND CENTRE AUVERGNE

L'association TGV Grand Centre Auvergne, créée le 15 décembre 2007 à Vierzon, regroupe actuellement plus de 500 adhérents, unis pour mener à son terme un projet commun, **désenclaver le centre de la France avec pour objectifs principaux, commandés à RFF :**

- de relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- d'assurer un temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Paris inférieur à deux heures,
- d'améliorer la desserte de Bourges et des villes principales du grand centre,
- de constituer un itinéraire complémentaire pertinent à la LGV Paris-Lyon actuelle.

2 RAPPEL DES FONDAMENTAUX DE L'ASSOCIATION TGV GRAND CENTRE AUVERGNE

2.1 Une volonté de désenclaver des territoires nouveaux : le Centre, l'Auvergne, le Cher, la Nièvre, l'Indre, la Loire, l'Allier,...

C'est en effet un grand projet d'aménagement du territoire pour des régions, des départements, des villes jusqu'ici non desservis par la grande vitesse. C'est aussi la raison pour laquelle il est fédérateur tant par le nombre de bénéficiaires que par l'ampleur des zones géographiques qui seront desservies par le TGV Grand Centre Auvergne.

Neuf régions : Centre, Auvergne, Rhône-Alpes, Bourgogne et l'Île de France, grâce à l'interconnexion sud et à l'aménagement de la gare d'Austerlitz, ainsi que les régions **PACA, Languedoc-Roussillon, Pays de Loire et Limousin** bénéficieront de ce projet. C'est une quinzaine de départements, et plus de vingt agglomérations qui seront incluses dans le réseau des lignes à grande vitesse. Le TGV Grand Centre Auvergne empruntera aussi des lignes existantes, dont le POLT, déjà modernisées, et desservira directement un grand nombre de villes.

2.2 Des fonctionnalités avec des objectifs d'innovation sur la vitesse (360km/h) et l'intermodalité qui en font un projet de tout premier ordre

L'opportunité d'un nouveau tracé doublant la ligne à l'ouest de la ligne à grande vitesse actuelle Paris/Lyon s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire national avec la desserte des régions du Centre de la France vers l'Île de France, le Lyonnais, le sud de la France et les autres pays d'Europe. Il permettra à la fois de désaturer la ligne actuelle Paris – Lyon et la gare de Paris Gare de Lyon, mais reliera directement de nombreuses villes, jusqu'ici non desservies, au réseau à grande vitesse, comme Orléans, Blois, Bourges, Châteauroux, Limoges, Nevers, Roanne, Moulins, Montluçon, Vichy... et permettra de desservir Clermont-Ferrand en moins de 2 heures depuis Paris.

L'importance de ce projet aura un effet de développement de l'activité économique et l'emploi dans des domaines très divers, tant pour les entreprises d'envergure internationale que pour les PME intéressées par les chantiers locaux et la sous-traitance. Cette ligne favorisera la cohésion des territoires en stimulant les synergies de nos activités économiques dans les domaines industriels, touristiques, universitaires...

Une nouvelle grande ligne TGV permettra à la France de maintenir son « leadership » dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire face aux pays qui s'équipent ou s'équiperont avec leur propre industrie dans ce domaine (Espagne, Japon, Corée, Allemagne et Chine pour l'essentiel). Les industries ferroviaires françaises du matériel roulant, tout comme celles en charge des installations fixes et de leur maintenance, en y incluant le secteur des travaux publics bénéficieront de ce grand projet. L'ingénierie ferroviaire profitera aussi des retombées de ce projet en termes d'image et de promotion du savoir-faire français à l'international.

2.3 Un projet en phase avec la loi du Grenelle de l'environnement avec plus 200 milliers de tonnes de CO₂ économisées par an

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a clairement positionné notre projet dans son article 12 : « *le projet ferroviaire TGV Grand Centre Auvergne s'inscrit parfaitement dans une démarche de Développement Durable ; il contribue à la lutte contre le réchauffement climatique en étant le plus efficace parmi ceux actuellement étudiés pour réduire l'impact des transports sur le climat* ». Il arrive en tête des gains de CO₂ avec plus de 200 milliers de tonnes de CO₂ évitées pour 600 kilomètres de ligne à grande vitesse.

3 LES 7 POINTS INCONTOURNABLES DEFENDUS PAR L'ASSOCIATION

1. le respect de la loi du Grenelle de l'Environnement et de ses amendements garantissant une desserte efficace et le développement économique des deux capitales régionales, Orléans et Clermont Ferrand aujourd'hui non desservies par les TGV,
2. la volonté de désenclaver les territoires du Centre, de l'Auvergne, du Berry avec une desserte de qualité pour les agglomérations concernées Châteauroux, Bourges, Nevers, Moulins mais aussi Vichy, Montluçon, Vierzon, Roanne et Blois,
3. un classement des scénarios selon des critères d'évaluation aménagement du territoire, dessertes des villes et agglomérations concernées, fonctionnalités, évaluation environnementale, coût des infrastructures, bilan carbone,
4. tirer parti de l'effet réseau dans sa dimension nationale et européenne ainsi que la complémentarité avec le réseau existant et la future ligne Interconnexion LGV Sud Ile de France pour permettre des liaisons vers l'Ile de France et le Nord, mais aussi vers le Sud de la France, l'Italie et l'Espagne, ainsi que les aéroports (Roissy, Orly, Saint-Exupéry),
5. l'innovation et l'augmentation de la vitesse représentent un enjeu stratégique et l'association soutient la perspective de porter la vitesse de l'infrastructure à 360 km/h ; cette option aurait le double avantage de faire gagner du temps sur Paris-Lyon et de permettre un aménagement du territoire efficace,
6. étudier les possibilités d'utiliser la proximité des lignes SNCF existantes, des autoroutes et des grands axes routiers nationaux ou départementaux pour relier Clermont-Ferrand, afin d'éviter dans la mesure du possible la création de nouvelles tranchées ou saignées à travers les territoires ruraux les plus sensibles,
7. mettre en valeur l'intérêt environnemental global du projet qu'il convient absolument d'approfondir (moins de voitures, moins d'avions, moins de CO₂).

2^{ème} volet : synthèse des études RFF

Les quatre scénarios à analyser sont présentés ci-après (source : RFF)

Le scénario Ouest-Sud

Option de passage

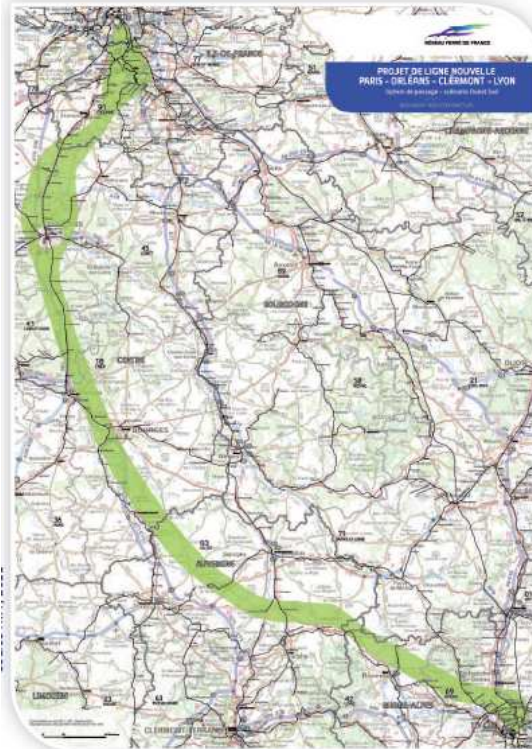
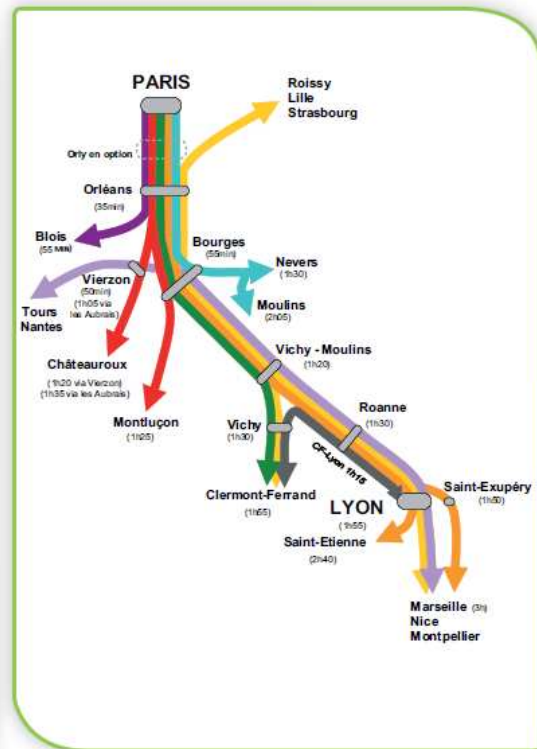


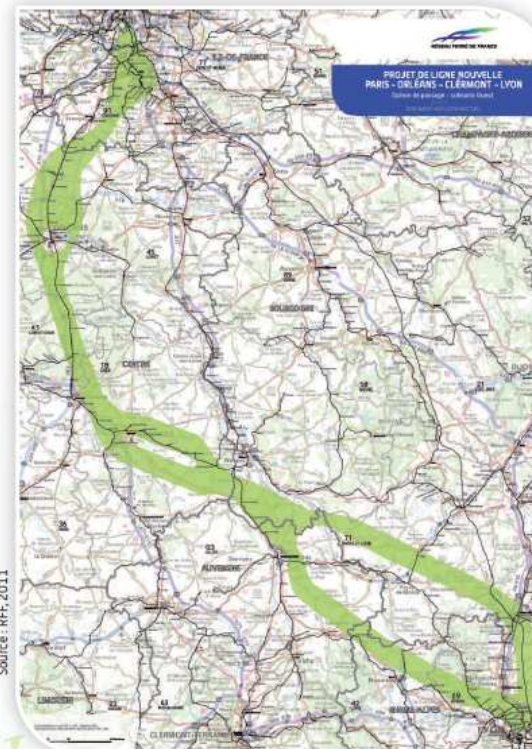
Schéma de desserte du scénario Ouest-Sud



NB : hypothèses de principes de desserte temps théoriques approximatifs sans arrêt en relation avec Paris

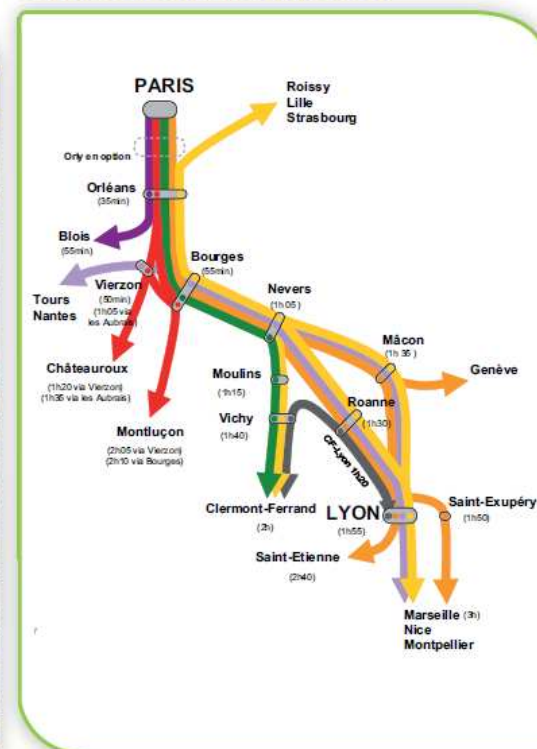
Le scénario Ouest

Option de passage



Source : RFF 2011

Schéma de desserte du scénario Ouest

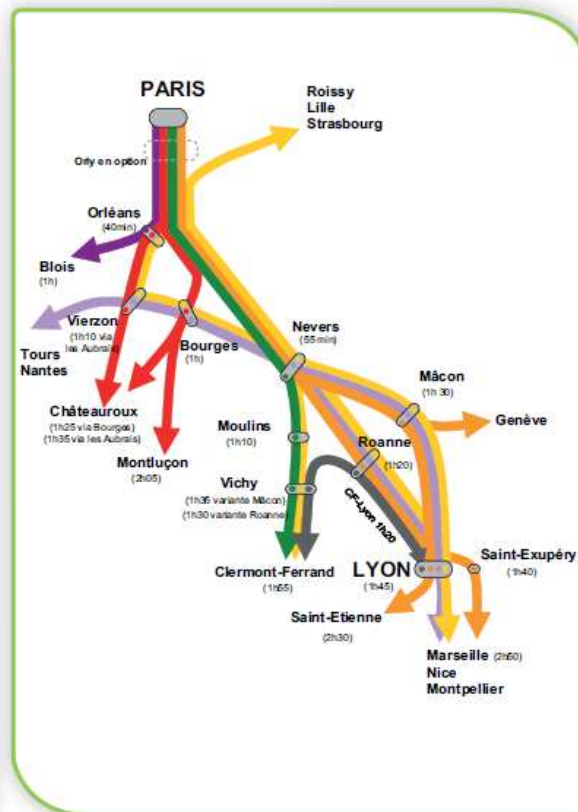


NB : hypothèses de principes de desserte temps théoriques approximatifs sans arrêt en relation avec Paris

Le scénario Médian Option de passage



Schéma de desserte du scénario Médian



Le scénario Est Option de passage

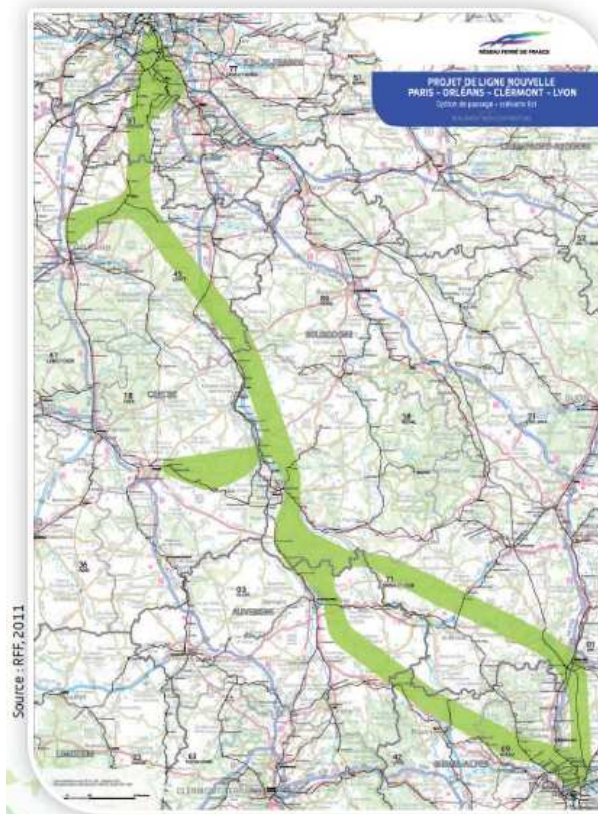
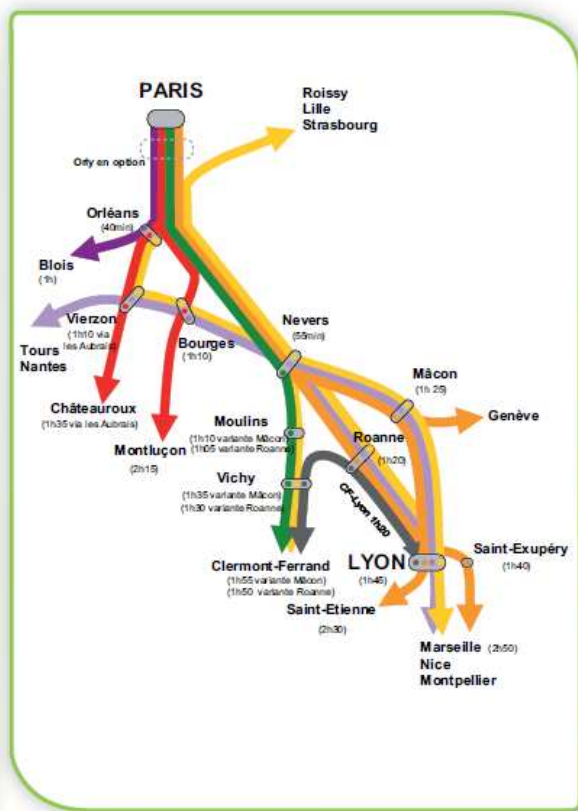
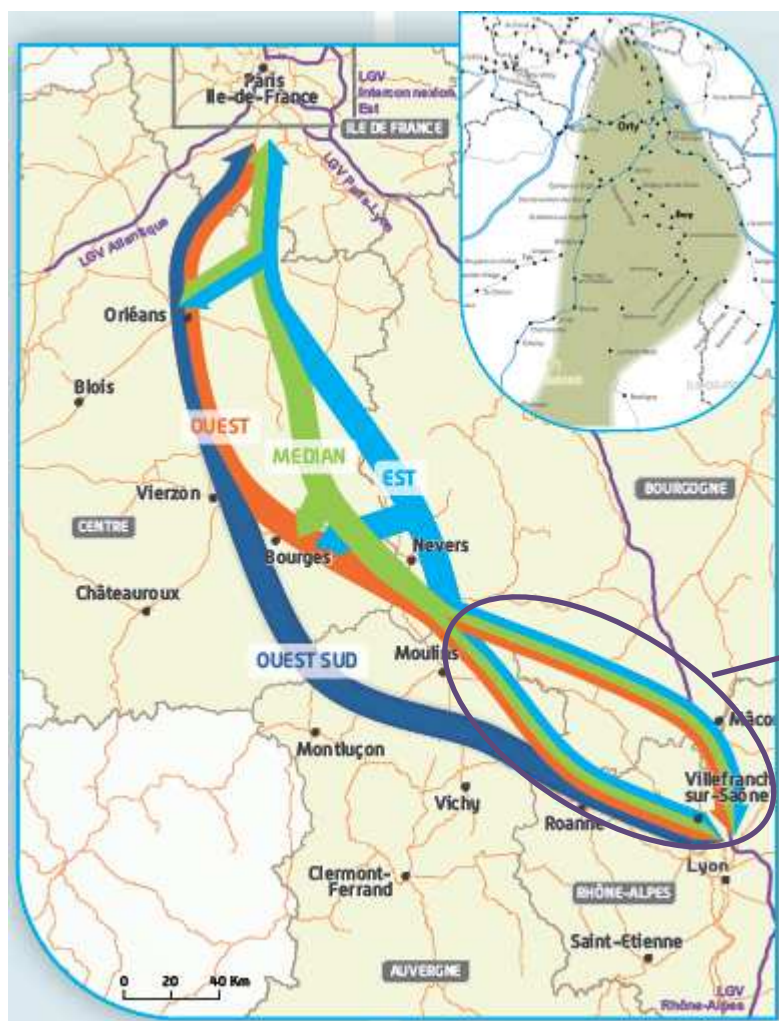


Schéma de desserte du scénario Est





Les scénarios ouest, médian et est se caractérisent par la possibilité de deux variantes au sud de Moulins :

- la variante Mâcon, qui permet de se raccorder un peu plus rapidement à la PLM et à la LGV Sud-est (-1 minute de temps de parcours) et de desservir la ville de Mâcon,
- la variante Roanne, qui permet de desservir la ville de Roanne et de gagner du temps (environ 5 minutes) pour la desserte de l'Auvergne (Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand).

Les variantes « Roanne » et « Mâcon »

Les tableaux ci-dessous présentent les meilleurs temps de parcours théoriques (sans arrêt) permis par la LGV POCL ainsi que le nombre de dessertes A/R par jour, depuis Paris et Lyon Part-Dieu.

Meilleurs temps de parcours en 2025 sans arrêt entre Paris et ...	Sans le projet LGV POCL	Scénario Ouest Sud	Scénario Ouest	Scénario Médian	Scénario Est
Orléans	0h55 (21)	0h35 (26)	0h35 (26)	0h40 (26)	0h40 (25)
Bourges	1h40 (4)	0h55 (11)	0h55 (7)	1h00 (7)	1h10 (5)
Vierzon	1h25 (8)	0h50 (8)	0h50 (8)	1h10 (4)	1h10 (7)
Châteauroux	1h50 (7)	1h20 (8)	1h20 (8)	1h25 (8)	1h30 (7)
Nevers	1h55 (7)	1h30 (4)	1h05 (7)	0h55 (7)	1h00 (3) 0h55 (7)
Montluçon	2h50 (2)	1h25 (3)	2h05 (3)	2h05 (3)	2h15 (3)
Moulins	2h20 (7)	2h05 (2) 1h20 (4)	1h15 (7)	1h10 (7)	1h10 (7) 1h05 (7)
Vichy	2h45 (7)	1h30 (6) 1h20 (4)	1h40 (13)	1h35 (12) 1h30 (12)	1h35 (12) 1h30 (12)
Clermont-Ferrand	3h00 (8)	1h55 (10)	2h00 (13)	1h55 (12)	1h55 (12) 1h50 (12)
Roanne	3h05	1h30 (3)	1h30 (3)	1h20 (3)	1h20 (3)
Mâcon-Loché	1h35	1h35	1h35 (4)	1h30 (4)	1h25 (4)

(X) : nombre de dessertes A/R par jour

Variante Roanne

Variante Mâcon

Gare existante

Gare nouvelle

Meilleurs temps de parcours en 2025 sans arrêt entre Lyon et ...	Sans le projet LGV POCL	Scénario Ouest Sud	Scénario Ouest	Scénario Médian	Scénario Est
Orléans	4h36 (1)	1h30 (2)	1h30 (3)	1h40 (3)	1h35 (3)
Vierzon	3h31 (1)	1h30 (4)	1h30 (4)	1h35 (6)	1h35 (6)
Bourges	3h00 (2)	1h10 (7)	1h10 (8)	1h15 (6)	1h15 (6)
Châteauroux	*	**	**	**	**
Nevers	*	**	0h55 (8)	0h55 (7)	0h55 (7)
Moulins	2h05 (2)	0h55 (7)	1h10 (8)	1h10 (8)	1h10 (8)
Vichy	1h45 (7)	0h55 (8)	1h00 (8)	1h00 (8)	1h00 (8)
Clermont-Ferrand	2h10 (8)	1h15 (8)	1h20 (8)	1h20 (8)	1h20 (8)
Roanne	1h00 (20)	0h30 (14)	0h30 (15)	0h30 (15)	0h30 (15)

(X) : nombre de dessertes A/R par jour



Variante Roanne



Variante Mâcon



Gare existante



Gare nouvelle

* Il n'existe pas de train direct actuellement.

** Le calcul des temps de parcours étant le reflet de l'addition de temps de trajets de plusieurs correspondances, ils peuvent énormément varier.

De plus n'ayant pas vu sur les cadencements appliqués en 2025 par l'exploitant, nous ne sommes pas en mesure de vous déterminer un calcul fiable et précis.

3^{ème} volet : grille d'analyse multicritère à remplir

Cette partie du dossier est à remplir et à renvoyer au bureau d'études Trafalgare avant le 25 novembre 2011. **Les analyses étant faites par collège d'adhérents et par secteur géographique, nous vous remercions de bien faire figurer au début du questionnaire votre nom / prénom (et raison sociale pour les entreprises et/ou les collectivités).**

Le questionnaire vise à évaluer les quatre scénarios et les deux variantes selon quatre grands axes :

- l'aménagement et l'attractivité économique des territoires,
- la qualité de la desserte des villes et des territoires,
- le respect des objectifs environnementaux,
- la recherche de la meilleure rentabilité socio-économique et financière.

Pour chacun des axes, le questionnaire est composé de deux parties :

- une grille d'évaluation des scénarios dans laquelle nous vous demandons d'estimer le(s) scénario(s) le(s) plus pertinent(s) selon différents critères,
- des questions relatives à votre appréciation personnelle sur l'intérêt du projet pour cet axe.

Pour remplir les grilles d'évaluation des scénarios / variantes, nous vous demandons de bien vouloir indiquer, pour chaque critère, **en mettant une croix dans la (les) case(s) correspondante(s)** :

- le scénario qui vous paraît le plus pertinent (plusieurs réponses possibles en cas d'égalité entre plusieurs scénarios),
- la variante qui vous paraît la plus pertinente parmi les variantes Roanne / Mâcon.

Si les scénarios ou variantes ne vous paraissent pas discriminantes du point de vue du critère énoncé, nous vous invitons à cocher la case « pas de différence majeure ».

Pour les questions relatives à votre appréciation personnelle du projet, nous vous demandons de cocher la case souhaitée (si vous le faites directement dans Word, double-cliquer sur la case correspondante et cocher « Case activée ») ou d'effacer / rayer les mentions inutiles.

En fin de questionnaire, vous êtes invités à formuler vos impressions / commentaires sur le projet en général, ou sur certains scénarios en particulier.

Le remplissage de la grille peut s'appuyer sur les éléments qui figurent à l'adresse suivante (http://www.debatpublic-lgv-pocl.org/docs/sharedoc/77/pocl_dmo.pdf, qui correspond au dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public), et en particulier sur les chapitres suivants :

- aménagement du territoire : chapitre 1 (p. 12 à 37), chapitre 4 (p. 60 à 115), chapitre 5 (p. 116 à 122),
- trafics / dessertes : chapitre 4 (p. 67 à 85),
- environnement : chapitre 6 (p. 126 à 134),
- impacts économiques : chapitre 6 (p. 134 à fin).

Nom :	Société / Collectivité :
Prénom :	Qualité :

Axe n°1 : favoriser l'aménagement et l'attractivité économique des territoires

L'aménagement du territoire se situe au cœur d'un processus global de développement et possède plusieurs composantes : le développement socio-économique d'une région, les questions relatives à l'habitat, l'accès à la culture, au développement de la communication et au dynamisme régional. Une infrastructure assure un bon aménagement du territoire si elle favorise le développement des régions concernées, et en particulier si elle favorise leur désenclavement et accroît leurs richesses par des liaisons plus performantes avec les pôles de développement potentiels.

Un projet de transport permet, par les gains de temps qu'il procure et l'amélioration de l'accessibilité des territoires qu'il génère, de contribuer au développement des activités dans tous les secteurs (agricole, industriel, commercial et tertiaire), et de créer ainsi des richesses pour ces territoires. On distingue généralement l'impact économique direct (emplois directement créés par la construction de la ligne, amenés par les entreprises de travaux publics et les entreprises de services) et l'impact économique indirect (emplois créés, pérennisés après l'achèvement de la ligne – emplois dans l'industrie, le tertiaire...).

	Scénario le plus pertinent					Variante la plus pertinente		
	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Selon vous, quel est le scénario le plus pertinent en termes ... (plusieurs réponses possibles)								
De maîtrise de l'étalement urbain, par des relations rapides entre villes centres ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De recherche d'un développement équilibré entre les territoires ruraux et périurbains ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D'accès de la population, des actifs et des emplois au réseau à Grande Vitesse ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De raccordement à l'Île de France, Rhône-Alpes, au reste de la France et à l'Europe ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De développement des activités tertiaires, industrielles ou commerciales dans votre région ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De développement des activités tertiaires, industrielles ou commerciales dans les autres régions ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De développement du tourisme dans votre région ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De développement du tourisme dans les autres régions ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De créations d'emplois dans votre région ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De créations d'emplois dans les autres régions ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pensez-vous que le projet aura un impact sur votre activité ou sur votre choix du lieu de résidence ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Pensez-vous que le projet vous incitera à plus visiter les régions Centre, Auvergne et Bourgogne ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Quelle(s) région(s) profitera (ont) le plus du développement économique ?

1- ☐ Centre 2- ☐ Auvergne 3- ☐ Bourgogne 4- ☐ Île-de-France
 5- ☐ Rhône-Alpes 6- ☐ Autre :

Axe n°2 : assurer une bonne desserte des villes et des fonctionnalités performantes

La desserte d'une ville ou d'une agglomération, c'est l'assurance de relier une localité à une autre grâce à un moyen de transport, ici le TGV, avec des horaires convenables, une fréquence suffisante, des temps de parcours plus courts qu'actuellement. Une desserte satisfaisante dépend également de la position de la gare, en centre-ville ou en gare nouvelle, et des temps d'accès à cette gare. La qualité de la desserte globale d'une ville dépend de l'ensemble des possibilités pratiques qu'offre la nouvelle ligne directement ou indirectement pour les besoins de mobilité des voyageurs afin de minimiser leurs difficultés : temps de parcours, existence ou non de correspondances lorsqu'il y a rupture de charge, intermodalité avec les autres moyens de transport (ferroviaires, routiers ou aériens) mais aussi avec les modes de rabattement (autocar, TC urbains...), facilité à se déplacer librement...

	Scénario le plus pertinent					Variante la plus pertinente		
	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Selon vous, quel scénario améliore le plus les temps de parcours, et plus généralement la desserte ... (plusieurs réponses possibles)								
Entre l'Île-de-France et la région Centre ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre l'Île-de-France et l'Auvergne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre l'Île-de-France et la Bourgogne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre l'Île-de-France et le sud-est ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre l'Île-de-France et le sud-ouest ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre le Grand Centre Auvergne et le nord-ouest ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre le Grand Centre Auvergne et le nord-est ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre le Grand Centre Auvergne et le sud-est ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre le Grand Centre Auvergne et le sud-ouest ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Entre le Grand Centre Auvergne et l'ouest de la France ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A l'intérieur du Grand Centre Auvergne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selon vous, quel est le scénario qui permet d'assurer ...								
La meilleure connexion du Grand Centre Auvergne aux aéroports parisiens (Roissy et Orly) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La meilleure connexion du Grand Centre Auvergne à l'aéroport de Lyon St-Exupéry ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La desserte la plus efficace entre Orléans et Lyon ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La desserte la plus efficace entre Clermont-Ferrand et Lyon ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La desserte régionale la plus efficace entre les autres grandes agglomérations ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La meilleure complémentarité avec le réseau régional existant ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'interconnexion la plus facile avec le Limousin via la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une désaturation efficace de la ligne à Grande Vitesse Paris - Lyon ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La LGV POCL va-t-elle changer vos habitudes (fréquence, mode utilisé) pour vos déplacements vers l'Île-de-France et/ou pour ceux de votre famille / organisme ?

1- ☐ Oui

2- ☐ Non

3- ☐ Sans opinion

La LGV POCL va-t-elle changer vos habitudes (fréquence, mode utilisé) pour vos déplacements vers la province (hors Grand Centre) et/ou pour ceux de votre famille / organisme ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

La LGV POCL va-t-elle changer vos habitudes (fréquence, mode utilisé) pour vos déplacements à l'intérieur de la région Grand Centre et/ou pour ceux de votre famille / organisme ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Selon vous, 5 minutes de temps de parcours gagnées sur votre trajet vers Lyon ou vers Paris peuvent-elles influencer vos habitudes de déplacement (fréquence, mode utilisé) ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Sur quelle(s) relation(s) êtes-vous le plus sensible à l'amélioration des temps de parcours permis par la LGV POCL ?

Préférez-vous :

- 1- ☐ Avoir la garantie que le projet se réalise même si le tracé est moins favorable pour votre collectivité ou votre besoin personnel ?
- 2- ☐ Défendre à tout prix le tracé qui vous semble le plus favorable quitte à ce que le projet ne se réalise pas faute de consensus ?

Est-ce un casus belli si le projet choisi est moins favorable à votre territoire mais économiquement plus intéressant pour la Nation ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Axe n°3 : minimiser les nuisances environnementales et lutter contre le changement climatique

1/ Conformément à l'article L.122-6 du code de l'environnement, l'évaluation doit identifier, décrire les impacts et évaluer les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du projet sur l'environnement, présenter les mesures pour les réduire et dans la mesure du possible compenser les incidences négatives notables sur l'environnement.

2/ Bilan Carbone : c'est l'économie de pollution CO2 qui résulte du transfert de voyageurs automobiles ou avion vers le TGV par tel ou tel tracé augmenté de la pollution équivalent CO2 due à la construction de la ligne.

	Scénario le plus pertinent					Variante la plus pertinente		
	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Pas de différence majeure	Roanne	Mâcon	Pas de différence majeure
Axe n°3 : minimiser les nuisances environnementales et lutter contre le changement climatique								
Bilan Carbone chiffré par RFF (en Mtonnes de CO2 économisées sur 50 ans)	6,3	7,8 (Roanne)	11,9 (Roanne)	13,2 (Roanne)		13,2 (scén. Est)	12,4 (scén. Est)	
Selon vous, quel est le scénario qui minimise les impacts sur les milieux naturels, humains et physiques ... (plusieurs réponses possibles)								
En Île-de-France ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans la traversée de la Sologne, en suivant les axes autoroutiers, routiers et ferroviaires existants ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans la traversée du Pays Fort et du Sancerrois ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dans la traversée de la Loire et de l'Allier ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A l'arrivée dans le nœud ferroviaire lyonnais ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selon vous, quel est le scénario qui permet d'obtenir ...								
La réduction la plus significative des émissions de gaz à effet de serre ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le plus large consensus sur son tracé ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Selon vous, le tracé de la ligne à Grande Vitesse doit-il rechercher, prioritairement ?

- 1-☐ L'utilisation des corridors de transport existants (autoroutes, nationales, voies ferrées...)
- 2-☐ La traversée des zones les moins habitées
- 3-☐ La minimisation des temps de parcours
- 4-☐ Sans opinion

Selon vous, le tracé optimal figure-t-il déjà dans un des scénarios ? 1-☐ Oui 2-☐ Non

Si oui, lequel ? 1-☐ Ouest Sud 2-☐ Ouest 3-☐ Médian 4-☐ Est

Si non, quelle serait votre proposition de tracé personnelle (qui peut éventuellement combiner des tracés issus de plusieurs scénarios) ?

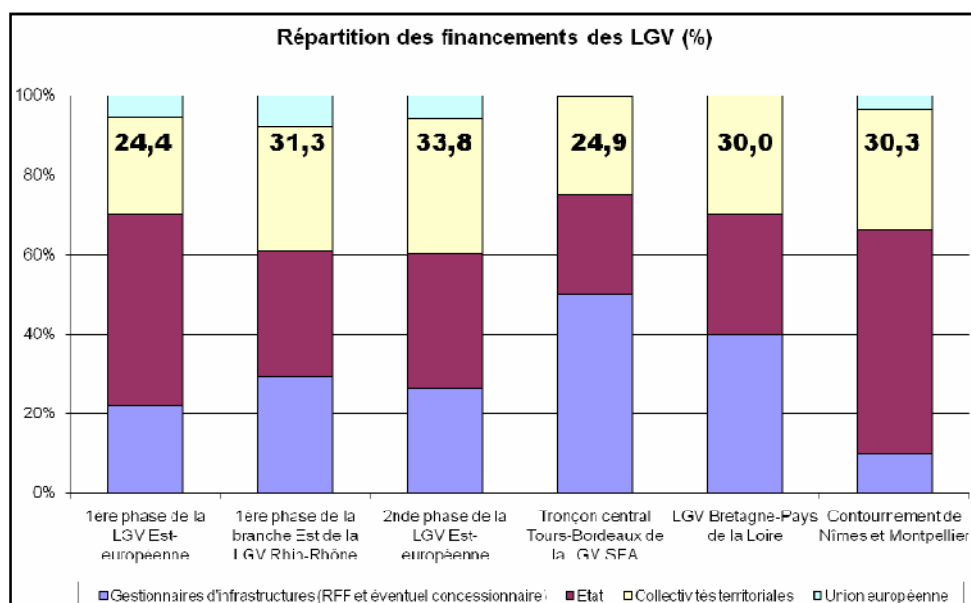
Axe n°4 : assurer la meilleure rentabilité pour la collectivité

La rentabilité d'un projet se mesure à partir d'indicateurs socio-économiques, dont le plus usité, le TRI (Taux de Rentabilité Interne), permet en théorie de comparer les projets entre eux. A l'heure actuelle, on estime qu'un projet est rentable si son TRI est supérieur à 4%. Ces indicateurs sont calculés à la fois à partir des coûts du projet (investissement, exploitation...) et des avantages procurés (gains de temps, de sécurité, de pollution...).

	Scénario				Variante	
	Ouest Sud	Ouest	Médian	Est	Roanne	Mâcon
Coût estimé des investissements liés au projet (en G€)	14	12,9 (Roanne)	12,8 (Roanne)	13,1 (Roanne)	13,1 (scén. Est)	12,0 (scén. Est)
Taux de rentabilité interne du projet	3,8%	4,3% (Roanne)	5% (Roanne)	5% (Roanne)	5% (scén. Est)	5% (scén. Est)

Dans le cadre d'une Maîtrise d'Ouvrage classique (loi MOP), un projet de Ligne à Grande Vitesse est financé à la fois :

- par **RFF**, grâce à l'augmentation des redevances de péage payées par les transporteurs, qui sont calculées de façon à capter la totalité des recettes supplémentaires du transporteur (prix des billets – charges du transporteur) ; dans le cas de la LGV POCL, bien qu'aucune étude de capacité contributive n'ait été réalisée à ce jour, on peut espérer à ce jour un financement de RFF compris entre 3 G€ et 5 G€ (soit environ 30% du coût du projet),
- par **les partenaires institutionnels** (Europe, Etat, collectivités territoriales), dont la clé de répartition est variable selon les projets (cf. graphique ci-dessous).



Source : exposé de Claude Liebermann

Selon vous, les différentiels de coûts d'investissement sont-ils suffisants pour que ce critère intervienne dans l'évaluation des scénarios ?

1- ☐ Oui

2- ☐ Non

3- ☐ Sans opinion

Selon vous, les différentiels de rentabilité socio-économique du projet sont-ils suffisants pour que ce critère intervienne dans l'évaluation des scénarios ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Existe-t-il selon vous des critères de rentabilité qui ne sont pas chiffrables et qui n'ont donc pas été retenus par RFF dans l'estimation de la rentabilité socio-économique du projet (*exemples : les incitations à utiliser des modes ferroviaires donc non polluants, la maîtrise des coûts d'investissements*) ?

1- ☐ Oui 2- ☐ Non 3- ☐ Sans opinion

Si oui, lesquels ?

Selon vous, quel scénario permettrait d'obtenir le meilleur financement de l'ensemble des collectivités territoriales concernées (Île-de-France, Centre, Auvergne, Bourgogne, Rhône-Alpes), en complément de ceux de l'Etat, de RFF et de l'Europe ?

1- ☐ Ouest Sud 2- ☐ Ouest 3- ☐ Médian 4- ☐ Est 5- ☐ Sans opinion

Selon vous, quelle variante permettrait d'obtenir le meilleur financement des mêmes collectivités ?

1- ☐ Roanne 2- ☐ Mâcon 3- ☐ Sans opinion

Globalement, quels sont les scénarios qui ont votre préférence ?

1- ☐ Choix n°1 : scénario _____

2- ☐ Choix n°2 : scénario _____

Globalement, quelle est la variante qui a votre préférence ?

1- ☐ Roanne 2- ☐ Mâcon 3- ☐ Sans opinion

Selon vous, quel scénario et/ou variante pourrait-être exclu(e) immédiatement ? (plusieurs réponses possibles)

1- ☐ Ouest Sud 2- ☐ Ouest 3- ☐ Médian 4- ☐ Est 5- ☐ Aucun scénario
6- ☐ Variante Roanne 7- ☐ Variante Mâcon 8- ☐ Aucune variante

Selon vous, quelle est la qualité de la méthodologie et des données fournies par RFF dans l'état actuel du projet LGV POCL ?

1- ☐ Très bonne 2- ☐ Bonne 3- ☐ Acceptable 4- ☐ Insuffisante
5- ☐ Mauvaise 6- ☐ Sans opinion

Quelles améliorations souhaiteriez-vous le cas échéant ? _____

Commentaires libres sur le projet et/ou sur les différents scénarios de tracé