



Modernisation de la ligne Paris - Clermont-Ferrand

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DUP Pièce H - BILAN DE LA CONCERTATION

Dossier réalisé par



Interne SNCF Réseau





Validation et révision du document

Indice	Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Vérification	Approbation
A00	21/12/2023	Première émission	C. TOURNEMIRE	S. PAOLETTI	S. SOUCHON
B00	15/01/2024	Prise en compte de la version définitive du bilan	C. TOURNEMIRE	S. PAOLETTI	S. SOUCHON



CONCERTATION PREALABLE DU PROJET DE MODERNISATION DE L'AXE CLERMONT-FERRAND PARIS

15 juin – 15 juillet 2023

Bilan du maitre d'ouvrage

Ce bilan a été rendu public et mise en ligne sur [site internet] le [date].

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	3
1.1	Cadre réglementaire de la concertation préalable	3
1.2	Objectifs et périmètre du bilan de la concertation	3
1.3	Calendrier de la concertation préalable	3
2	DESCRIPTION DU PROJET ET MISE EN PLACE DU DISPOSITIF	5
2.1	Description du projet	5
2.2	Mise en place du dispositif de communication	7
2.2.1	Communes directement concernées par le projet	7
2.2.2	Le dossier de présentation du projet	7
2.2.3	Communication et publicité sur la concertation préalable	8
2.2.4	Le site internet de SNCF Réseau	11
2.3	Les rencontres de la concertation et les contributions des participants	13
2.3.1	Le webinaire	13
2.3.2	Les permanences	14
2.3.3	La réunion publique	15
2.3.4	Contributions sur le site Internet de la concertation	16
3	CONCLUSIONS	17
3.1	Sur la participation à la démarche de concertation	Erreur ! Signet non défini.
3.2	Sur le fond des contributions	Erreur ! Signet non défini.
4	SUITES DU PROJET	18

1 PREAMBULE

1.1 Cadre réglementaire de la concertation préalable

Conformément aux prescriptions des articles L.121-8 et R121-25 du Code de l'environnement, le projet de modernisation de l'axe de Paris à Clermont-Ferrand, est soumis à la concertation préalable à la réalisation de l'opération.

À l'issue de la concertation, SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage du projet tire le bilan des avis, observations et propositions formulées par le public au cours de la concertation. Ce présent le bilan est factuel, rendant compte du déroulement de la concertation d'une part et des problématiques soulevées d'autre part. Il est rédigé par le maître d'ouvrage, rendu public, et sera annexé au dossier d'enquête publique dans la suite du projet.

1.2 Objectifs et périmètre du bilan de la concertation

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, l'ensemble des expressions des publics (registres, plateforme web, avis exprimés lors de la réunion publique, des permanences et du webinaire) a été assemblé afin de réaliser un travail d'analyse des questions, critiques et suggestions.

Ce document présente une synthèse des avis formulés par les participants à la concertation afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- Rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens,
- Rendre compte des suites qu'entend y donner la maîtrise d'ouvrage,
- Informer les habitants et usagers sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions.

1.3 Calendrier de la concertation préalable

La concertation préalable s'est tenue du **15 juin au 15 juillet 2023**.

Elle s'est déroulée autour de 3 temps forts :

- Un Webinaire de démarrage le 20 juin ;
- Des permanences en gare de Montargis et Neuvy-sur-Loing et à la gare de Clermont-Ferrand et à celle de Fontainebleau-Avon les 3 et 4 juillet ;
- Une réunion publique à Vichy le 11 juillet.

Des registres et une adresse mail/formulaire internet étaient mis à disposition.

LE PROCESSUS DE CONCERTATION EN 3 TEMPS



2 DESCRIPTION DU PROJET ET MISE EN PLACE DU DISPOSITIF

2.1 Description du projet

La ligne Clermont-Ferrand-Paris, aujourd'hui conventionnée avec l'État au titre des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), relie sur plus de 400km l'Île-de-France au Massif central. Elle constitue un axe Nord-Sud stratégique permettant une desserte de l'ensemble des territoires qu'elle traverse.

La démarche d'établissement du Schéma Directeur de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, engagée au printemps 2017, vise à présenter à court, moyen et long termes les principes des améliorations envisagées d'une part sur le service TET, notamment en matière de matériel roulant (rames OXYGENE), et d'autre part sur l'infrastructure, couvrant tant les opérations de renouvellement que de modernisation.

La ligne Clermont-Ferrand-Paris est l'une des trois lignes structurantes des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) dont l'État est autorité organisatrice. Elle a fait l'objet d'un schéma directeur de ligne, approuvé par la ministre des Transports et présenté aux élus de l'Allier et du Puy-de-Dôme en juin 2019. L'engagement de l'État relatif à la modernisation de l'axe s'est concrétisé le 5 octobre 2020 par la signature à Clermont-Ferrand par le Premier Ministre d'un accord de relance du ferroviaire en Auvergne ciblant l'amélioration des performances de l'axe Paris Clermont-Ferrand avec le Président de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Le Schéma Directeur souhaite améliorer la qualité de service offerte aux voyageurs et la compétitivité de l'offre Trains d'Équilibre du Territoire en agissant sur trois types de leviers : améliorer le confort du trajet, améliorer la régularité des circulations, baisser les temps de parcours et développer les services à bord.

SNCF Réseau est un des contributeurs de ce schéma directeur et intervient dans le cadre de l'objectif n°2 : améliorer la régularité et baisser le temps de parcours.

Les objectifs du projet sont la modification de l'infrastructure ferroviaire pour permettre :

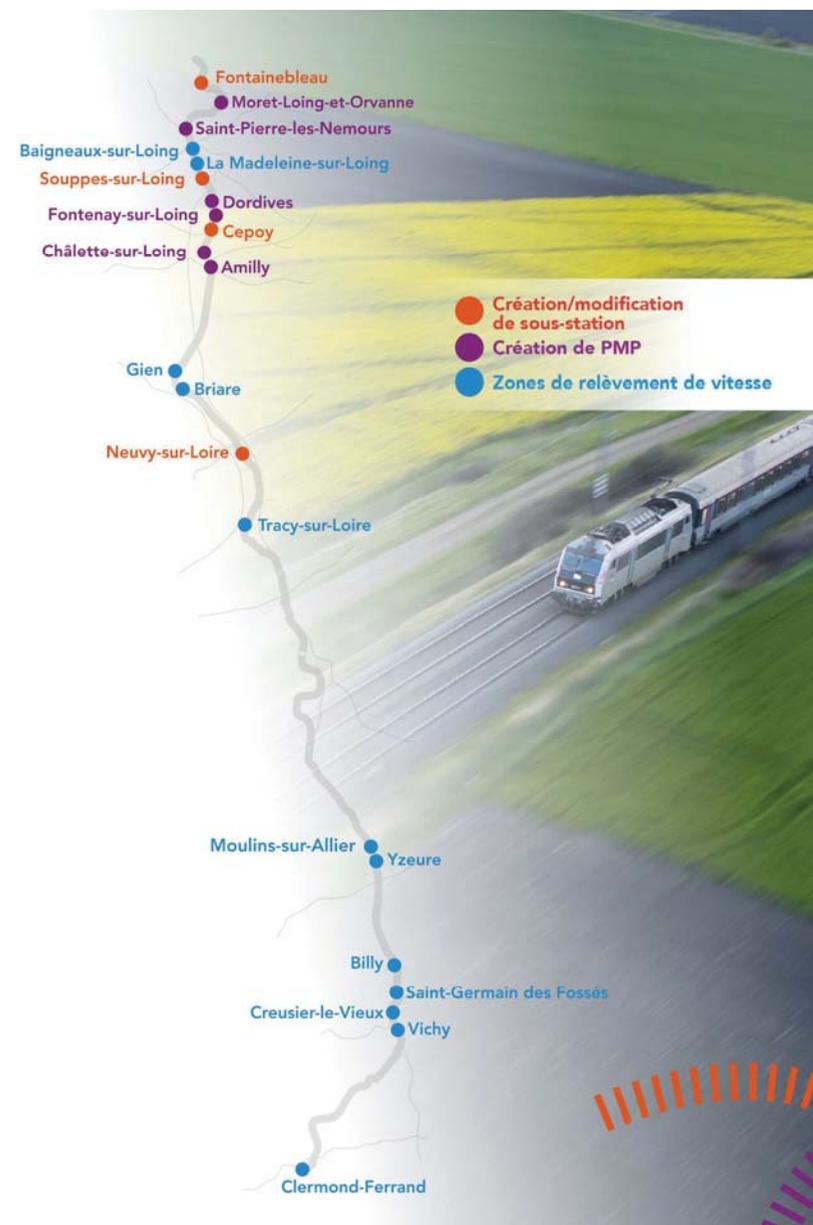
- L'augmentation de 8 à 9 allers retours quotidiens dont 1 sans arrêt intermédiaire (soit 1 arrêt supplémentaire dans chaque gare intermédiaire)
- Une amélioration des temps de parcours.

La concertation objet du présent bilan porte sur les aménagements suivants, nécessaires au projet de modernisation :

- **Amélioration de l'infrastructure d'alimentation électrique de la ligne (création / modification de 4 sous-stations et 6 Postes de Mise en Parallèle PMP)**
- **Réalisation de 7 zones ponctuelles de relèvement de vitesse réparties sur 12 communes.**

Par ailleurs, ces aménagements électriques amélioreront l'infrastructure entre Moret-Loing-et-Orvanne et Montargis, et bénéficieront ainsi aux circulations de la ligne R du Transilien et des TER Centre-Val-de-Loire et Bourgogne-Franche-Comté. Les gains en temps de parcours sont répartis entre les arrêts de Nevers, Vichy, Moulins et Riom.

Le client bénéficiera ainsi d'une meilleure offre de service, plus rapide, plus régulière, avec moins de retards. De façon connexe, l'infrastructure aménagée améliorera l'ensemble du dispositif ferroviaire (Transilien et TER).



2.2 Mise en place du dispositif de communication

2.2.1 Communes directement concernées par le projet

Conformément à la carte précédente, la communication directe sur le projet a été réalisée auprès des communes directement concernées par le projet :

- Fontainebleau
- Moret-Loing-et-Orvannes
- Saint-Pierre-lès-Nemours
- Baigneaux-sur-Loing
- La Madeleine-sur-Loing
- Souppes-sur-Loing
- Dordives
- Fontenay-sur-Loing
- Cepoy
- Châlette-sur-Loing
- Amilly
- Gien
- Briare
- Neuvy-sur-Loire
- Tracy-sur-Loire
- Yzeure
- Billy
- Saint-Germain des Fossés
- Creusier-le-Vieux
- Vichy
- Clermont-Ferrand

La communication a également été réalisée auprès des principales villes non directement concernées mais présentes sur la ligne :

- Nemours
- Montargis
- Moulins

2.2.2 Le dossier de présentation du projet

Un dossier de concertation relatif au projet a été mis à disposition du public quelques jours avant le démarrage de la concertation :

- En téléchargement sur le site internet du projet : <https://www.sncf-reseau.com/fr/concertation-Clermont-Paris> où il pouvait être téléchargé
- Mis à disposition dans les mairies des vingt-quatre communes concernées par le projet.



Le dossier de concertation présente de façon illustrée et pédagogique l'ensemble des éléments utiles à la compréhension du projet par les habitants.

2.2.3 Communication et publicité sur la concertation préalable



Une **affiche A3** a été produite et envoyée (format papier et informatique) **aux 24 communes concernées** pour annoncer le webinaire de démarrage de la concertation.

Un **encart presse** annonçant le Webinaire d'ouverture de concertation a été publié le 19 juin dans les journaux suivants :

- La Montagne édition Puy-de-Dôme
- La Montagne édition Allier
- La République du Centre
- Le Journal du Centre

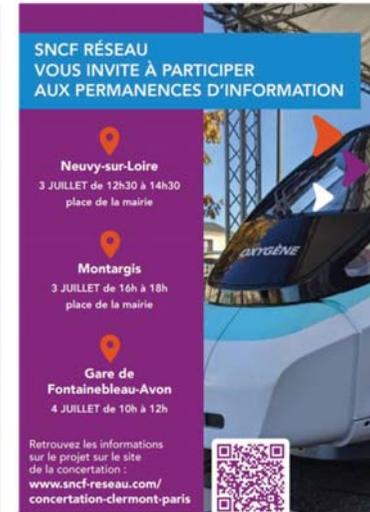
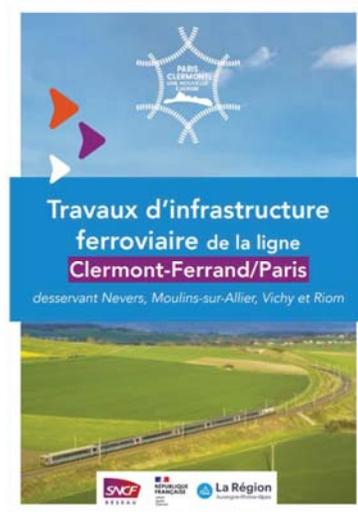




- 400 flyers et 20 affiches pour Fontainebleau-Avon
- 200 flyers et 10 affiches pour Clermont-Ferrand



Affiches A3



Flyer recto-verso

En prévision des permanences et de la réunion publique de Vichy, un **kit de communication** composé de flyers et d'affiches a été envoyé aux mairies de Riom, Montargis, Clermont-Ferrand, Neuvy-sur-Loire, Fontainebleau, Moulins et Vichy pour diffusion par leurs leviers habituels.

- 100 flyers et 5 affiches pour Neuvy-sur-Loire
- 200 flyers et 10 affiches pour Montargis



Certaines communes ont pris l'initiative d'informer de façon complémentaire en produisant leurs propres supports de communication.

Les avis déposés étaient visibles par l'ensemble des visiteurs.



Gares et Connexions a été sollicité pour un affichage en gare des affiches A3 produites.



SNCF Réseau a assuré une communication **twitter** régulière sur la démarche de concertation.



Enfin un **communiqué de presse** a été publié le 7 juillet.

2.2.4 Le site internet de SNCF Réseau

Un site dédié www.sncf-reseau.com/concertation-clermont-paris a été mis en place durant la concertation pour informer, fournir de la documentation et recueillir des avis.

Il comportait les rubriques suivantes :

- Description du projet
- Chiffres clés
- Calendrier

2.3 Les rencontres de la concertation et les contributions des participants

2.3.1 Le webinaire

Le webinaire de démarrage s'est tenu le 20 juin 2023 de 18h à 20h via l'interface Teams.

Une inscription était nécessaire sur le site Web de la concertation comme le précisait l'ensemble des documents de communication diffusés au préalable.

Il a rassemblé dix-neuf participants, pour la plupart représentants d'associations. L'ambiance du séminaire était sereine et cordiale.

L'équipe de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau a tout d'abord présenté le projet, les aménagements envisagés pour chacun des sites, la prise en compte des enjeux environnementaux, les impacts sur les riverains lors des travaux et de la mise en service, ainsi que le calendrier et les coûts estimés.



Ce webinaire a été l'occasion de présenter le projet, et de préciser :

- Les objectifs et déroulement du schéma directeur (qui n'était pas l'objet de la concertation)
- Les aménagements spécifiques prévus pour cette partie du projet de modernisation, et singulièrement les zones de relèvement de vitesse et les nouveaux équipements électriques.

Les participants ont pu faire préciser par SNCF Réseau l'ensemble des points suivants : la nature précise des aménagements, leur planning, le budget envisagé, et les impacts prévus sur le territoire et le fonctionnement de la ligne actuelle.

Une partie du débat a porté plus largement sur la problématique plus générale de la ligne Paris-Clermont, renvoyant aux objectifs du schéma directeur.

Des interrogations ont été soulevées sur la **motivation de la présente concertation**, son périmètre jugé « restreint » par rapport au projet global de modernisation. La faiblesse des impacts fonciers et environnementaux, des impacts en matière de circulations, des nuisances riverains en période chantier et au-delà questionnant les participants quant au bien-fondé de la concertation, et surtout son périmètre limité.

Pour autant, la **nécessité absolue d'amélioration de la ligne par les travaux et aménagements électriques prévus a été fortement partagée et encouragée**, d'autant que les travaux participent également d'une amélioration du fonctionnement ferroviaire global du faisceau francilien.

Enfin, une partie des débats fut de nature assez technique, sur les procédures administratives, les solutions techniques alternatives étudiées (les voltages etc.)... Sans remettre en cause les choix, ils montraient un intérêt soutenu des participants sur le projet, et plus globalement le fonctionnement actuel et futur de l'ensemble de l'axe ferroviaire avec toutes ses circulations.

2.3.2 Les permanences



Quatre permanences ont eu lieu dans les mairies de Montargis, Neuvy-sur-Loire et dans les gares de Fontainebleau-Avon et Clermont-Ferrand les 4 et 5 juillet 2023.

Annoncées par les outils de communication mis en place (affiches, flyers, site Internet), elles étaient rendues visibles par deux kakémonos visuellement accrocheurs. Des exemplaires du dossier de concertation étaient mis à disposition.

Si quelques personnes s'étaient rendues volontairement à la permanence pour avoir des informations (à Neuvy-sur-Loire en particulier), la plupart des personnes touchées étaient des passants.

Ces **permanences ont connu un accueil plutôt chaleureux avec une forme d'enthousiasme pour le projet de modernisation**. Les questions sur le projet furent assez peu nombreuses, l'essentiel des échanges portant sur l'offre de service qui est au cœur des attentes.

La permanence de Neuvy-sur-Loire a touché 7 personnes. Les principales remarques :

- demande d'avoir plus d'information en amont des travaux, les expériences passées d'interventions sur la voie ferrée ayant laissé un mauvais souvenir
- demande de la réouverture de la gare de Neuvy-sur-Loire, notamment pour permettre aux salariés et visiteurs de la centrale nucléaire de la rejoindre plus facilement
- souhait que la gare de Neuvy, aujourd'hui privée, soit protégée/valorisée car porteuse d'un fort intérêt patrimonial (c'est la gare ayant servi de modèle pour la gare miniature Jouef)
- demande plus de dessertes à proximité des petites villes, et de réouverture de nombreuses haltes et gares locales qui pourraient être desservies par une « Micheline »
- nécessité de mieux respecter la biodiversité lors des travaux sur voie (en période de nidification), des précédents malheureux ayant été notés
- souhait que la SNCF privilégie les abonnés dans ses dispositifs de communication. Par exemple par l'envoi des flyers à tous les abonnés de la ligne



La permanence de Montargis a touché une trentaine de personnes. Les principales remarques :

- besoin d'un train direct entre Montargis et Orléans

- besoin de plus de trains directs Nevers - Paris via Montargis.
- coût élevé du billet Paris-Montargis (qui n'est pas dans la grille tarifaire de l'Ile-de-France)
- demande une intensification de la lutte contre la fraude
- « Trop de retards sur la ligne de l'Aubrac »
- « Très bien ce que vous faites pour le train »
- date de rénovation prévue de la gare de Montargis (mise en accessibilité notamment)

Plus globalement la **démarche concernant la modernisation de la ligne est très appréciée.**

La permanence en gare de Fontainebleau-Avon a touché une vingtaine de personnes. Quelques remarques :

- questions sur le bénéfice attendu pour les trains de la ligne R
- encouragements pour la réussite de ce projet en faveur du train.



La permanence en gare de Clermont-Ferrand a permis de toucher de nombreux usagers de la ligne. Environ 200 flyers ont été distribués en gare (dont notamment aux passagers des IC 5959, 5978, 5982 et 5963). L'accueil a globalement été chaleureux.

Quelques remarques :

- une forte attente pour le projet
- une bonne connaissance du projet de mise en service des trains CAF.
- une forte lassitude exprimée par certains usagers
- des interrogations sur le prix du billet après la mise en service des nouvelles rames
- des interrogations sur l'impact environnemental d'une hausse de la consommation électrique
- des interrogations sur la pertinence / utilité de réduire les temps de parcours

2.3.3 La réunion publique

Une réunion publique, ouverte à tous, a été organisée le 11 juillet de 18h à 20h à la mairie de Vichy, Place de l'Hôtel de ville.

Cette réunion publique était destinée à faire découvrir le projet et à permettre aux participants de partager leurs questions, leurs observations et leurs avis.

Elle a été soumise à des aléas climatiques importants lié au passage d'un front orageux avec mise en vigilance rouge de nombreux départements en Auvergne Rhône-Alpes. La ville même de Vichy et les communes périphériques ont été touchées par un très violent orage dans l'heure précédant le début de la réunion publique. Avec l'accord du maire de Vichy, SNCF Réseau n'a pas annulé la réunion. Trois participants ont ainsi bravé les intempéries. **La réunion s'est tenue dans un format restreint, mais vivant** grâce aux nombreuses questions posées par les participants et la possibilité d'apporter des réponses détaillées et précises.



L'essentiel des questions a porté sur le niveau de service futur de la ligne.

- Combien y aura-t-il d'allers-retours et pour quel temps de parcours ?
- Quelle est la vitesse maximum des Intercités, va-t-elle être modifiée par les travaux ?
- Comme on gagne du temps, peut-on mettre plus de trains ?

D'autres concernent les travaux et leur financement, leurs délais :

- Comment se déroulent les travaux ? Coûteront-ils plus cher que prévu ?
- Pourquoi n'a-t-on pas budgété les relèvements de vitesse au moment des derniers travaux faits sur la voie autour de Saint-Germain-des-Fossés par exemple ?
- Quand les rames OXYGENE seront-elles livrées ?

Enfin on notera les interrogations suivantes :

- Pourquoi avoir fait la réunion publique à Vichy alors que l'essentiel des aménagements se situe plus au nord ?
- Le projet inclut-il un possible changement de gare de Bercy à Gare de Lyon ?

2.3.4 Contributions sur le site Internet de la concertation

Le site Internet a recueilli 12 contributions uniques, ce qui reste faible au regard de la longueur de la ligne et des populations concernées.

La **plupart sont des critiques plutôt véhémentes l'état actuel de la ligne** (régularité et qualité de service, y compris sur les services dans le train), pointant l'urgence d'une amélioration substantielle.

Une contribution regrette qu'on concerta encore, montrant une forme de saturation et de résignation.

Une contribution issue du Collectif des usagers de la Ligne Paris-Clermont-Ferrand regrette de n'avoir pas été avertie directement de la tenue de la concertation.

Une contribution pose une question technique sur l'absence d'une alternative possible par « migration vers le 25 kV a minima de la section située entre Montargis et Moret-sur-Loing ».

Enfin, une dernière s'interroge sur le possible projet de « Terrier de Bercy », hors sujet dans le cadre de la présente concertation.

3 CONCLUSIONS

3.1 Une concertation qui n'a pas mobilisé le public

Malgré une communication assez large, reprise par les communes concernées et largement diffusée sur les réseaux sociaux, la **concertation n'a pas mobilisé le public**. Au-delà de l'incident climatique de Vichy, les raisons sont sans doute multiples.

D'une part le maître d'ouvrage souhaitait cibler sur les communes où se situent les aménagements, la concertation ne portant pas sur le schéma directeur et ses orientations (dont le niveau de service de la ligne) mais sur les équipements électriques et les relèvements de vitesse rendus nécessaires. Force est de constater que **ce sujet spécifique n'intéressait guère le public**, quasiment aucune question ne portant sur le sujet même de la concertation.

D'autre part le **caractère très spécifique du projet, assez technique et sans réelle alternative**, ne laissait finalement que peu de place à l'échange et au débat. L'absence quasi-totale de riverains potentiellement impactés explique sans doute une partie de cette faible mobilisation.

Cette **concertation a eu du mal à « exister » face à la prégnance du débat sur la qualité de service de la ligne** actuelle et à venir. On notera d'ailleurs une forme de saturation de certains usagers qui ont l'impression de s'être déjà largement exprimés.

3.2 Une concertation dans l'ombre du débat sur la qualité de services de la ligne

L'essentiel des débats et des contributions ont porté sur le niveau et la qualité de services actuels et futurs de la ligne. Ce n'était de fait pas le sujet de la concertation mais c'était le sujet que souhaitaient évoquer les personnes qui se sont exprimées. Si cela peut paraître décevant par rapport aux attendus de la concertation, cela indique en creux que les aménagements prévus dans le cadre de la concertation, s'ils soulèvent quelques questions, **ne rencontrent aucune opposition particulière**.

Plus encore, la majorité des questionnements ou remarques montrent que **la réalisation du schéma directeur est attendue sans délai, voire avec impatience**. Les questions posées ont régulièrement porté sur les délais, l'assurance du financement, la crainte que les procédures sont trop longues, la capacité de SNCF à aller vite... L'absence de concertation grand public sur le schéma directeur est sans doute en lien avec cette expression. La question de l'impact environnemental du projet, qui est l'un des sujets à l'origine de la tenue de cette procédure de concertation, n'a fait l'objet que de très peu de contributions.

Plus précisément, les points de questionnement inclus dans le champ de la présente concertation portent :

- Sur **l'aspect technique** du projet :
 - o interrogations sur les choix de voltage du projet, et sur la consommation des rames OXYGENE : le projet est-il optimal ?
 - o interrogations sur les modes de raccordement des équipements électrique au réseau
- Sur **l'aspect environnemental** :
 - o Attention portée sur le respect des règles environnementales (coupure des arbres à a bonne période etc.) au moment des travaux sur voie
- Sur **l'information** :
 - o Demande d'une meilleure information des riverains au moment des travaux sur voie

4 SUITES DU PROJET

La concertation préalable ayant permis de soumettre le projet au public et de recueillir les remarques et observations, **SNCF Réseau acte la poursuite du projet sur la base des scénarios d'aménagements présentés**. S'il est validé en l'état, le projet fera l'objet d'une enquête publique fin 2023 et d'une évaluation environnementale en 2025.

RECAPITULATIF DES ENGAGEMENTS DE SNCF RESEAU

- Poursuite du projet de modernisation de la ligne Paris-Clermont-Ferrand ;
- Prise en compte des enjeux environnementaux sur les sites de Fontainebleau, Cepoy, Neuivy-sur-Loire et Saint-Pierre-lès-Nemours ;
- Prise en compte de l'insertion paysagère : des études sont en cours sur les classés : Fontainebleau, Moret-Loing-et-Orvanne et Saint-Pierre-lès-Nemours ;
- Communication continue auprès du grand public et poursuite des échanges engagés avec les riverains ;

5 ANNEXES

Compte-rendu du Webinaire du 20 juin 2023

Compte-rendu de la réunion publique du 11 juillet 2023

Contributions déposées sur le site Internet du projet



Modernisation de la ligne Paris -
Clermont

Pièce H - BILAN DE LA CONCERTATION

