

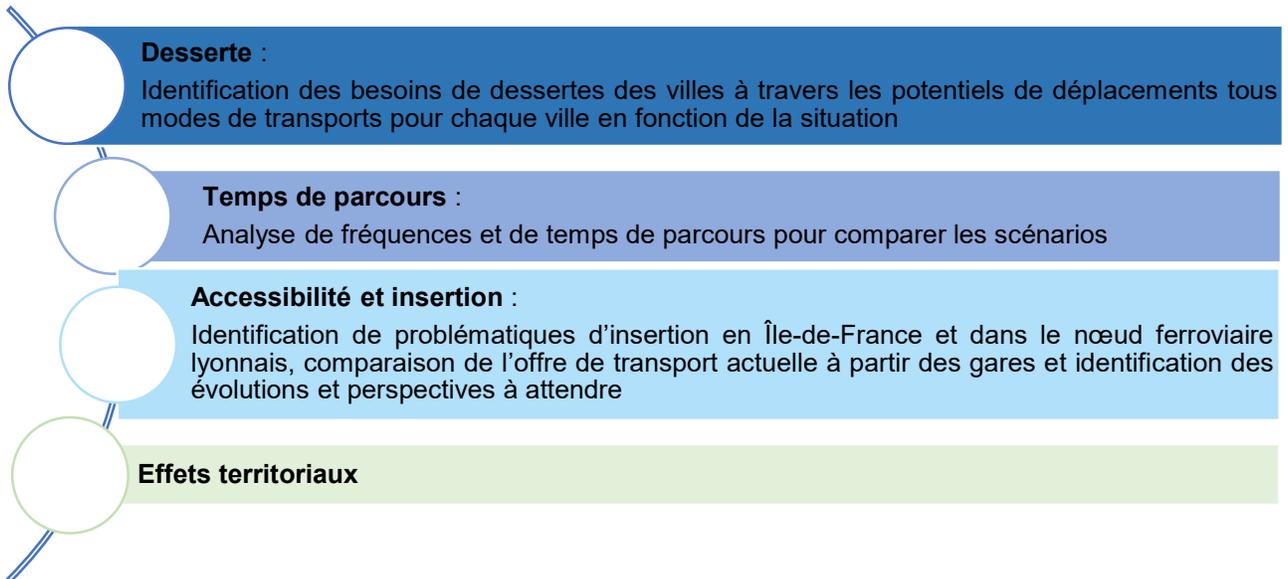
# PROJET POCL (PARIS – ORLÉANS – CLERMONT-FERRAND – LYON) ÉTUDE DE TIERCE-EXPERTISE



## POINTS À RETENIR THÈME AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

### AMBITIONS ET ENJEUX DU PROJET

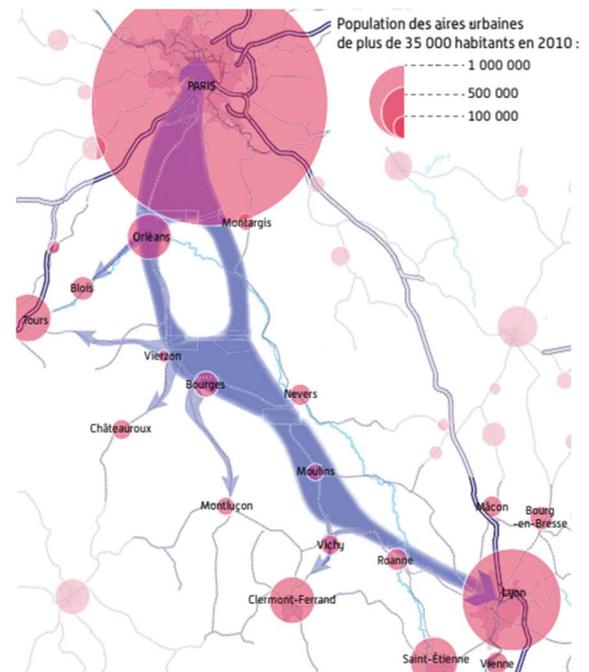
Dans les études antérieures, la thématique de l'aménagement du territoire a traité des sujets suivants :



L'analyse des études antérieures a permis d'identifier plusieurs biais méthodologiques concernant la thématique de l'aménagement du territoire, notamment :

- Les effets territoriaux ont été traités de façon plutôt qualitative et hétérogène selon les territoires. Ils ont été principalement traités sous l'angle des effets du projet POCL de façon générale ;
- Les thématiques traitées en lien avec les sujets territoriaux n'ont pas été systématiquement abordées sous le prisme de la comparaison des scénarios, et les méthodologies employées pas systématiquement expliquées ;

Les analyses à dire d'expert conduites en Phase 2 ont permis d'approfondir les réflexions.



## POINTS À RETENIR DE LA PHASE 2

La tierce-expertise conduit à retenir les points suivants :

**En regard des objectifs et indicateurs retenus, le scénario Ouest devrait apparaître comme davantage favorable que le scénario Médian sur la thématique de l'aménagement du territoire**

- Le projet POCL conduit, pour les villes du grand centre de la France, à une réduction forte des temps de parcours et à une amélioration globale de la fréquence des dessertes entre la situation sans projet et la situation avec projet.
- Le scénario Médian permettrait d'améliorer de façon efficiente l'accessibilité des villes de la partie centrale du linéaire avec Paris et avec Lyon. Selon les critères des temps de parcours et des fréquences des dessertes, le scénario Ouest serait légèrement plus favorable que le scénario Médian.

**Une méthodologie insuffisamment approfondie**

- Dans le cadre du Débat Public, les effets potentiels du projet POCL sur l'aménagement du territoire ont été peu traités, et de façon globale seulement.
- Les études antérieures présentent un cadrage global des grands enjeux en matière d'aménagement liés au projet POCL et identifient les effets possibles de ce projet sur les grandes dynamiques territoriales nationales. Toutefois, la comparaison des scénarios est effectuée de façon simplifiée. Les scénarios Ouest et Médian présentent des effets peu différents.

**Des indicateurs ne portant pas spécifiquement sur l'aménagement du territoire**

- Les indicateurs choisis dans les études antérieures caractérisent avant tout des sujets d'accessibilité et plus globalement de mobilité, et pas directement l'aménagement du territoire.
- D'autres indicateurs auraient mérité d'être pris en compte afin de traiter davantage de l'aménagement, de l'attractivité économique ou encore du développement économique.
- La consultation des dossiers DUP (Dossiers d'Utilité publique), DAM (Dossiers d'Approbation ministérielle) ou des bilans LOTI d'autres LGV montre qu'un large éventail d'indicateurs pertinents peuvent être pris en compte dans le cadre d'évaluations socio-économiques.

## MISE EN PERSPECTIVE

**La grande vitesse s'inscrit comme élément d'attractivité et de dynamisme économique parmi d'autres. Les effets des LGV ne sont pas automatiques, pas systématiques, ils sont très variables selon les territoires et les échelles, selon les thématiques.** Toutefois, quelques effets peuvent être constatés et constituer des traits communs, à savoir notamment des effets sur l'organisation du territoire (amélioration du positionnement des territoires et aménagement / développement économique des quartiers gares), ou encore des effets sur l'économie locale (renforcement de l'attractivité économique et effets touristiques).

**De façon générale, ce sont les principales agglomérations, celles pour lesquelles la grande vitesse est déployée au premier chef, qui enregistrent les retombées les plus significatives.** La grande vitesse ferroviaire a beaucoup moins d'effets sur les villes intermédiaires.

**Les effets positifs de la grande vitesse sur les territoires sont conditionnés par plusieurs facteurs, comme le niveau de desserte, le renforcement de l'intermodalité, le soutien politique et économique, l'anticipation et l'accompagnement des collectivités, les opérations d'aménagement du territoire.**