



# Cahier d'acteur n°86

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet [www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Concilier conservation de la diversité naturelle et développement économique et social

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur porté par l'association  
de la Réserve de biosphère  
de Fontainebleau et du Gâtinais :  
126 communes sur 2 départements,  
15 intercommunalités,  
270 000 habitants,  
150 000 ha.

**Biosphère Fontainebleau & Gâtinais**  
1, rue du Port de Valvins  
F-77210 Avon  
Tél. : +33 (0)1 60 70 35 84  
[www.biosphere-fontainebleau-gatinais.fr](http://www.biosphere-fontainebleau-gatinais.fr)

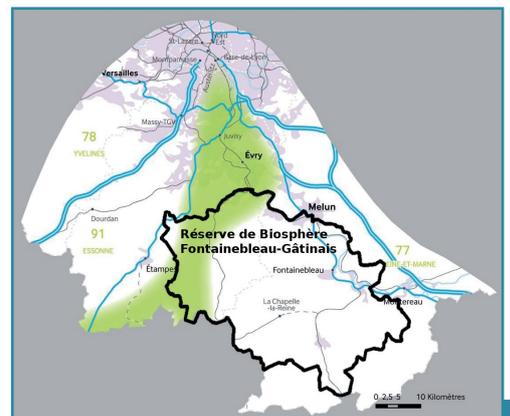
Engagées dans les réflexions et les actions de lutte contre le changement climatique, les Réserves de biosphère appellent à la diminution des gaz à effet de serre. A ce titre, elles ont un a priori favorable pour tout développement de transports en commun alternatifs à l'avion et à l'automobile, mais pas à n'importe quel prix économique, social et environnemental. C'est au travers de ce prisme, en accord avec les missions qui nous sont confiées par l'UNESCO, que nous formulons le présent avis.

L'UNESCO attribue aux Réserves de biosphère trois missions :

- Conserver les diversités naturelle et culturelle ;
- Encourager un développement économique et humain durable du point de vue socioculturel et écologique ;
- Améliorer les connaissances sur les interactions entre l'homme et la biosphère.

L'UNESCO met en place avec les Réserves de biosphère les moyens d'identifier les incompatibilités entre les fonctions de conservation et de développement durable des territoires, et de prendre les mesures nécessaires pour maintenir un équilibre entre ces fonctions.

La Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais (RBF), reconnue par l'UNESCO en 1998 dans le cadre du programme international pour l'Homme et la Biosphère (Man & Biosphere), à l'agrément renouvelé en 2010, y répond par son objectif "de mieux comprendre et de gérer dans le sens du développement soutenable les interactions qui existent entre les activités humaines, la dynamique de la biodiversité et le développement." (Extrait du texte fondateur du programme Man & Biosphere - 1971).

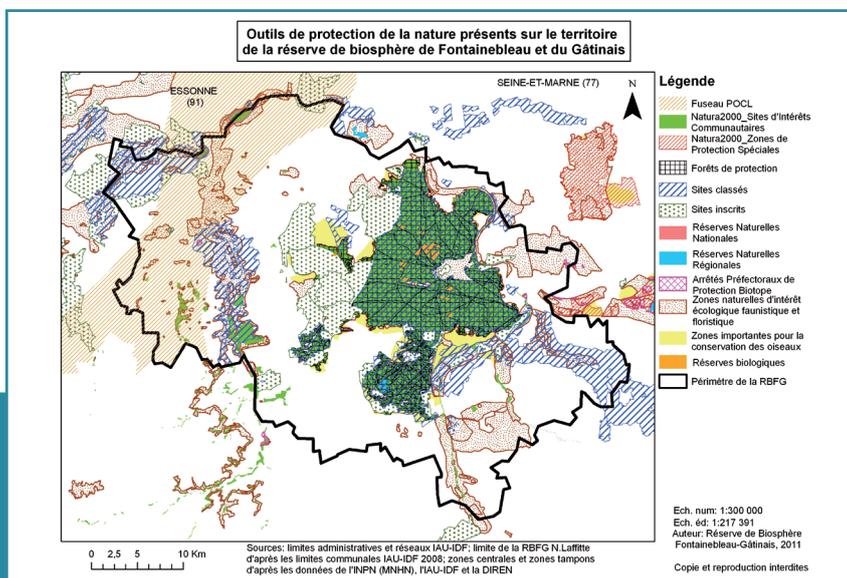


Fuseau POCL sur le territoire de  
la RBF  
Source : Réserve de biosphère  
Fontainebleau & Gâtinais - 2011

La RBFG est l'une des rares Réserves de biosphère périurbaines au monde. La compétition entre les usages du sol y est donc forte, engendrant des conflits entre acteurs nuisant à la résilience de son territoire. Pour y faire face, elle favorise la concertation et la coordination des acteurs locaux autour d'objectifs communs et transversaux. La structure associative de la Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais, garante des missions fixées par l'UNESCO, s'appuie sur une **gouvernance participative**. Son Conseil d'administration réunit les Chambres consulaires, l'Office national des forêts, les

associations et fédérations d'associations de protection de la nature, les départements de Seine-et-Marne et de l'Essonne, la Région Ile-de-France, plusieurs intercommunalités ainsi que le Parc naturel régional du Gâtinais français. Elle s'est dotée d'un **Conseil scientifique et d'un Conseil éducation et citoyenneté**, tous deux pluridisciplinaires. Ils accompagnent, par leur expertise, le Conseil d'administration dans ses décisions. **La gestion d'une Réserve de biosphère repose sur un "pacte" entre la communauté locale et la société dans son ensemble.**

## Le Conseil scientifique relève un manque avéré d'informations sur les impacts du projet



Fuseau POCL et statuts de protection sur le territoire de la RBFG

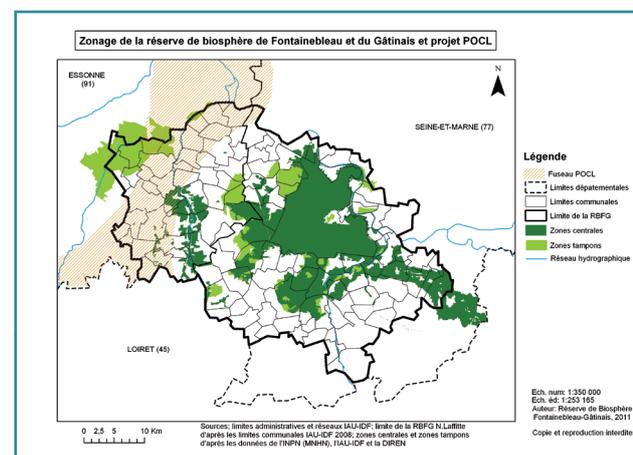
Bien que le Maître d'Ouvrage rappelle "que si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées", le Conseil scientifique de la RBFG souligne **l'insuffisance et l'approximation des études environnementales** présentées dans le cadre du débat public, concernant notamment les incidences de la LGV sur le sous-sol, le sol et la biodiversité. De ce fait, il est dans **l'impossibilité d'analyser l'impact global et les conséquences spécifiques du projet.**

La cartographie des statuts de protection sur le territoire de la RBFG (Natura 2000, sites inscrits, classés...) et des inventaires (ZNIEFF...) montre que certains sites seront directement impactés par la LGV. Le Conseil d'administration de la RBFG alerte le Maître d'Ouvrage sur le fait qu'il est **impossible qu'une infrastructure de transport terrestre, quelle qu'elle soit, traverse un espace sous statut de protection fort.**

Par ailleurs, la surface agricole utile sur le territoire de la RBFG ne cesse de diminuer. Entre 2000 et 2006, cette diminution fut d'environ 1 890 ha (5,3 % de la surface totale), soit une moyenne annuelle de 315 ha. Les acquisitions des terrains et les actions de remembrement induites nécessaires au projet de Ligne à Grande Vitesse peuvent entraîner une perte nette de surface agricole qui risque, sans étude préalable, de déstabiliser la structure foncière.

Les parties prenantes du territoire ont souhaité que la RBFG pose la question des possibilités d'aménagement de lignes ferroviaires existantes en LGV. Ce scénario n'a pas été envisagé par le Maître d'Ouvrage. Plus que la réduction du coût environnemental du projet, cette option permettrait d'alléger le coût global estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros.

Enfin, il appartient à la RBFG d'interpeller le Maître d'Ouvrage sur la nécessité absolue d'**intégrer dès à présent dans ses études la valeur économique de la biodiversité (services écosystémiques).**

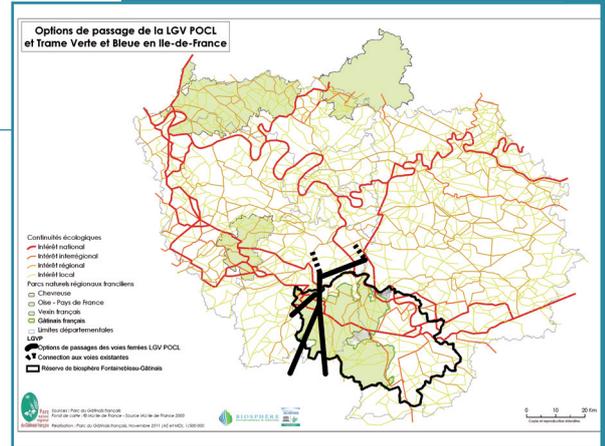


Zonage RBFG. Les zones "centrales" excluent le passage de la LGV

# Quelle cohérence entre les projets du Grenelle de l'environnement ?

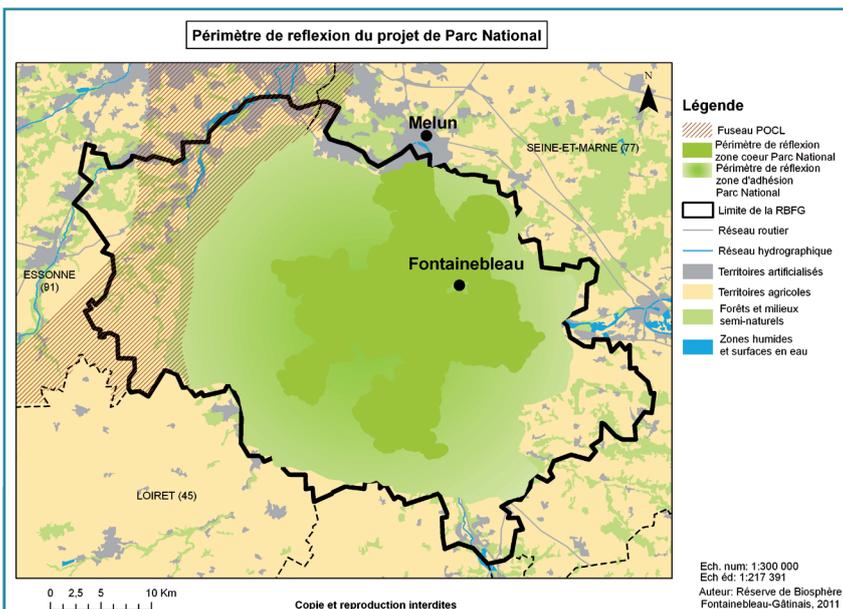
Après concertation interne, la RBFG pointe l'absence de prise en compte par le Maître d'Ouvrage des dynamiques de développement de la Région Ile-de-France. Le périmètre de la RBFG a été défini et approuvé par l'UNESCO afin d'inclure des zones suffisamment étendues pour favoriser la gestion d'écosystèmes et mettre en valeur des approches de développement durable à l'échelle sud-francilienne. Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) élaboré dans le cadre du Grenelle de l'Environnement s'inscrit dans le code de l'urbanisme à l'échelle des SCoT et des PLU en 2012. Le SRCE intègre les trames vertes et bleues (TVB), instruments de sauvegarde de la biodiversité. Or, les options de passage de la LGV couperaient, sur le territoire de la Réserve de biosphère, une trame verte identifiée d'intérêt national (Arc Vert Sud francilien) et deux autres d'intérêt régional, passant par les vallées de l'Essonne et de la Juine. La RBFG rappelle au Maître d'Ouvrage ses **obligations de prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans l'élaboration de son projet** d'infrastructure linéaire.

Traversée par deux anciennes routes nationales (D606 et D607) au trafic de poids lourds très dense, le territoire de la RBFG est situé à un carrefour national et européen pour le transport de marchandises.



La question du fret ferroviaire tient une place importante dans le Grenelle de l'environnement. S'il est impossible, à l'heure actuelle, de concevoir **une Ligne à Grande Vitesse combinant transport de marchandises et transport de personnes**, la faisabilité et l'opportunité d'une telle innovation ont cependant été soulevées, avec pour effets une réduction du trafic poids lourd, des émissions de gaz à effet de serre, des pollutions sonores et atmosphériques... De plus, la RBFG souligne l'absence d'information, pour sa partie francilienne, sur les interactions prévues entre cette LGV et les projets d'infrastructures du Grand Paris. Se posent ainsi des questions sur l'impact de possibles synergies ou conflits entre ces deux projets : modification des flux de passagers, cadencements, inter-modalité, étalement urbain...

## Projet de Parc national



Le 27 janvier 2011, un rapport rédigé par le comité de pilotage "Fontainebleau Parc National", auquel a participé la Réserve de biosphère, a été remis au ministre de l'Ecologie et du Développement durable. Ce projet de Parc national installé sur le massif de Fontainebleau et ses alentours pourrait voir le jour à l'horizon 2020. Depuis 2006, la loi impose aux Parcs nationaux une zone d'adhésion autour de la zone cœur, qui couvrirait, ici, l'ensemble du massif forestier de Fontainebleau. Un Groupement d'intérêt public sera prochainement créé. Il travaillera sur la fragmentation du massif, la restauration des continuités écologiques et l'élaboration du périmètre de la zone d'adhésion. **Il est exclu qu'une LGV traverse un tel périmètre.**

*Périmètre de réflexion du projet de Parc National*

# Quel transport durable pour demain ?

Le programme MAB de l'UNESCO a pour mission la conservation, mais aussi la mise en valeur de la diversité naturelle et culturelle locale qui permet de renforcer un développement en harmonie avec les ressources du territoire.

En ce qui concerne les transports, la dimension locale du développement durable peut se traduire par **le renforcement des liaisons secondaires** garantes d'un dynamisme au bénéfice de la population vivant et/ou travaillant dans les régions rurales et péri-urbaines. Engager la transition vers la durabilité, c'est à la fois favoriser l'accès au transport pour tous et diminuer le nombre et la longueur des déplacements carbonés. Une ligne Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon répondrait à une organisation radiale du réseau avec Paris pour

centre alors qu'il est de l'intérêt commun de favoriser les liaisons de province à province. D'autre part, **l'intérêt de la construction d'une Ligne à Grande Vitesse tient essentiellement dans la concurrence qu'elle constitue face au transport aérien**. Enfin, ce projet ne risque-t-il pas de se faire au détriment de lignes régionales (TER, Intercity), contraignant les populations locales à un retour à l'utilisation de la voiture, ce que nous rejetons. Ainsi, ce projet risque de bénéficier à une catégorie de population privilégiée, capable de se loger en des lieux dont les tarifs augmenteraient considérablement. L'argument du Maître d'Ouvrage selon lequel le projet permettra de libérer de nombreux sillons n'est pas recevable car les usagers des RER D et C n'accepteront pas d'attendre 2025 pour voir s'améliorer leurs conditions de transport.

## CONCLUSION

La Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais aurait d'autant plus apprécié être informée du projet et associée en amont du débat public qu'elle est mentionnée dans l'étude environnementale. Elle espère être consultée à l'avenir.

La Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais souhaite que le **principe de précaution** soit invoqué à ce stade du projet, compte tenu de l'irréversibilité d'un tel aménagement et au vu des impacts cumulatifs mal évalués qu'il pourrait engendrer sur les systèmes socio-écologiques de son territoire.

La Réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais est prête à organiser une rencontre entre les acteurs de son territoire et RFF afin de clarifier les options de tracé et les points soulevés dans ce cahier d'acteurs.



**Biosphère Fontainebleau  
& Gâtinais**

1, rue du Port de Valvins  
F-77210 Avon

Tél. : +33 (0)1 60 70 35 84

[www.biosphere-fontainebleau-gatinais.fr](http://www.biosphere-fontainebleau-gatinais.fr)

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

[secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)

[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL