

20^e réunion publique du **débat public sur le projet de LGV POCL** **Mercredi 14 DECEMBRE 2011, à Bourges (Cher)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.

La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 20^e réunion publique du débat sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dont le thème était « *La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux physiques et naturels, biodiversité* », a duré 3 heures et réuni 300 personnes à Bourges, le mercredi 14 décembre.

On peut retenir qu'au cours de la réunion, on a entendu dans la salle, à plusieurs reprises, des interpellations et protestations hors micro, donnant le ton d'une réunion où les échanges ont été moins disciplinés et parfois moins courtois qu'à l'ordinaire.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

1. « **Eviter, réduire, compenser** » : le principe qui doit guider la démarche environnementale est rappelé par RFF et par la plupart des spécialistes invités à s'exprimer par la CPDP. Plusieurs participants font part de leur scepticisme quant à la réalité des mesures de compensation. D'autres expliquent la nécessité d'une forte anticipation de ces mesures.
2. Le reproche est fait, à plusieurs reprises, à RFF de **ne pas fournir d'études plus détaillées sur la biodiversité, les milieux naturels, les écosystèmes...** et de **privilégier la « biodiversité protégée » aux dépens de la « biodiversité ordinaire »**. RFF répond que des études plus détaillées seront engagées lorsqu'une option de passage sera retenue et que, à ce stade des études, en regard de l'immensité de l'aire d'études, il est naturel de commencer par étudier la biodiversité réglementée, mais que la biodiversité ordinaire est toujours prise en compte simultanément, l'une n'excluant pas l'autre.
3. La question du « **jumelage des infrastructures** » dans la traversée de la Sologne, demandée par nombre d'intervenants conduit RFF à expliquer qu'il est « possible mais serait très limité ». **Sur 70 km de traversée, seulement 10 kilomètres seraient jumelables avec l'A71 à moins de 50 mètres d'écart entre les deux infrastructures, 20 km n'étant pas jumelables du tout.** Il impliquerait aussi **un surcoût d'environ 20%**.
4. Plusieurs fois, il est reproché à RFF de **présenter le scénario Médian comme moins impactant** et de ne pas chercher de solutions pour **éviter les grands enjeux de risques d'impact des scénarios Ouest et Ouest Sud**. RFF répond que ses études « ne veulent rien démontrer », qu'elles se contentent d'établir des constats et qu'elles montrent que « **les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent, pour le milieu naturel, un risque d'impact plus fort** »
5. Un certain scepticisme est exprimé quant à **l'enjeu de report modal de l'aérien sur le ferroviaire représenté par le projet POCL**. RFF indique que, sur un trajet donné, lorsque le temps de parcours en train passe en dessous du seuil de 3 heures, le report modal est un fait avéré.
6. **L'aménagement du réseau existant**, est présenté, par certains, comme une solution d'impact environnemental moindre. RFF rappelle que la rénovation du réseau existant est sa priorité n°1 et qu'il fait l'objet d'un plan de modernisation de 3 milliards par an jusqu'en 2015.

. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la séance et donne la parole au maire de Bourges, pour le traditionnel mot d'accueil.

. « Grâce à ce grand débat public, dit **Serge Lepeltier, maire de Bourges**, nous vivons une période historique, pour Bourges, mais aussi pour une très grande partie du territoire français. Le TGV, à l'évidence, sera pour Bourges un changement d'échelle avec une attractivité renforcée qui aura des conséquences aussi bien économiques qu'en matière de qualité de vie. La mobilisation générale que nous constatons depuis plusieurs semaines a montré le souhait des populations et l'intérêt légitime qu'elles ont pour la réalisation de cette ligne à grande vitesse. »

Ce soir, dit le maire de Bourges, nous allons parler des enjeux environnementaux. Pour moi, le TGV est vraiment le plus bel exemple de réconciliation entre économie et écologie : faciliter le déplacement en train – et la population souhaite, bien sûr, que cela se fasse le plus vite possible – est un objectif écologique majeur.

Il faut aussi, ajoute-t-il, prendre en compte les contraintes environnementales des territoires traversés et la nécessité de préserver leur équilibre naturel, un équilibre porteur de biodiversité, mais aussi un équilibre façonné par l'homme.

CPDP : ce projet a un maître d'ouvrage, c'est Réseau Ferré de France

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière qui l'accompagnent (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Le débat public, explique-t-il, est un droit et une étape importante dans la vie d'un projet. Il porte d'abord sur la question de l'opportunité du projet et intervient à une étape du projet où celui-ci est amendable. Il pose, dit-il, d'autres questions : en particulier, celle des caractéristiques du projet et celle des services offerts (la desserte, le trafic, les fréquences).

Un débat public est « ouvert à tous et tout le monde peut participer ». Il se déroule dans « la transparence ». « Tout est sur la table, rien n'est caché », insiste-t-il.

Il précise que « que la première façon de participer au débat public est de venir aux réunions publiques ». Chacun peut aussi s'informer et poser des questions sur le site Internet du débat public, écrire à la Commission particulière, verser des contributions au débat.

Le débat, dit-il, sera clos fin janvier 2012. Fin mars au plus tard, le compte-rendu et le bilan du débat public seront publiés par la Commission nationale du débat public, puis RFF aura trois mois pour prendre une décision sur la poursuite ou non du projet et la rendre publique.

« Il y a, dit-il, 27 réunions publiques qui ont été prévues dans le cadre de ce débat, dont 8 réunions thématiques, ces dernières permettant d'approfondir un des thèmes importants du dossier. Evidemment, l'environnement, dont nous parlons ce soir, est un des aspects majeurs d'un projet tel que celui-ci.

« Je rappelle, ajoute-t-il, que le maître d'ouvrage de ce projet est Réseau Ferré de France. Parfois, il semblerait qu'il y ait un doute à ce sujet. C'est donc Réseau Ferré de France qui, ce soir, présentera le projet, par la voix de Corinne Roecklin, spécialiste environnement de l'équipe projet, Thomas Allary, directeur du projet et Sylvain Caillot, chargé d'études dans l'équipe projet POCL. »

. **Marie-Françoise Sévrain, membre de la Commission particulière du débat public**, anime la réunion publique. Elle rappelle que cette thématique est consacrée aux enjeux environnementaux du projet POCL : les milieux naturels, la biodiversité et le patrimoine. Le 19

janvier prochain, à Gien, une seconde réunion thématique « environnement » sera consacrée aux milieux humains et notamment aux questions agricoles.

Elle incite le public et les experts ou personnalités invités ce soir par la CPDP à échanger, pour éclairer le public et le maître d'ouvrage. Elle ajoute que « toutes les questions sont recevables ».

RFF : C'est le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'utilisateur qui va changer de train

. **Thomas Allary, RFF, Directeur du POCL**, rappelle que RFF ne présente « ni un projet ni une décision mais l'état des réflexions de RFF » sur un dossier qui répond aux enjeux qui ont été identifiés.

Le projet, dit-il, a été inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009 et repose sur deux « piliers » édifiés à partir des quatre objectifs fixés par l'Etat :

- 1- desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :
 - relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 - assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
 - améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « Grand Centre » ;
- 2- répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon :
 - constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

L'idée de POCL, explique-t-il, est de rassembler ces deux piliers, pour cumuler les avantages et mutualiser les coûts. RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, à partir desquelles quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise communes. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée possible sur Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant la ligne existante entre Mâcon et Lyon.

Le directeur du projet explique qu'il est important de distinguer l'infrastructure de la desserte des villes. La LGV POCL, dit-il, ne pourrait desservir l'ensemble des 13 villes concernées par le projet. Le principe est donc de réaliser une LGV au milieu du territoire concerné et d'utiliser le réseau existant pour que des TGV différents puissent aller dans chacune des villes.

Pour aller de Paris à Montluçon par exemple, dans le scénario Ouest-Sud, le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Montluçon, puis il utiliserait le réseau existant pour aller jusqu'à la gare centre de Montluçon. « C'est, dit Thomas Allary, le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'utilisateur qui va changer de train. »

Aucun train ne pourrait se rendre successivement dans les 13 villes concernées, la desserte du « Grand Centre » serait donc assurée par plusieurs types de TGV, faisant des trajets différents.

La décision que prendra RFF en juin 2012 - ne pas poursuivre le projet, le poursuivre avec un seul scénario ou avec plusieurs scénarios - portera sur l'opportunité du projet, le débat est donc l'occasion d'enrichir cette future décision. Cette décision peut être de « ne pas poursuivre le projet », de la « poursuivre avec un seul scénario » ou « avec plusieurs scénarios ». Si le projet était poursuivi, viendrait alors une période d'études, de 6 à 7 ans, pour arriver jusqu'à des tracés techniques. Pendant ce temps, ajoute Thomas Allary, la concertation se poursuivrait, avec des réunions de restitution d'études, un site internet d'information, des rencontres publiques et thématiques, des ateliers, etc. ce dispositif pouvant être suivi par un « garant » que nommerait la CNDP.

« Quel que soit le scénario retenu, le risque d'impact sur l'environnement serait réel »

. RFF, explique **Corinne Roecklin, chargée d'études environnement de la mission POCL**, a commencé ses études par un diagnostic environnemental : c'est-à-dire l'établissement d'un recueil de toutes les données existantes concernant les milieux physiques, humains et naturels. Ce recueil a été enrichi par des séminaires sur l'environnement et des réunions régionales réunissant l'ensemble des acteurs locaux. Ce qui a permis de tenir compte de l'évolution des données, par exemple, de recenser non seulement les parcs naturels de l'aire d'étude mais aussi les projets de création ou d'extension de parcs. Ces données ont ensuite été hiérarchisées : on a attribué un niveau de sensibilité à chaque enjeu recensé puis on a mis toutes ces données dans un système d'information géographique (SIG), pour diviser l'aire d'étude en carrés de 20 mètres sur 20 mètres, où sont identifiés des enjeux forts ou un cumul d'enjeux. On a ensuite évalué le risque d'impact de chaque scénario en fonction de la sensibilité des enjeux, des possibilités d'évitement et des possibilités de réduction et de compensation.

« Les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent, pour le milieu naturel, un risque plus fort »

Nous avons constaté que, quel que soit le scénario retenu, le risque d'impact sur l'environnement serait réel. C'est ainsi, en particulier, que nous avons pu identifier que les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent pour le milieu naturel un risque plus fort, lié notamment à la traversée du Val de Loire à Orléans et de la Sologne, et que les variantes Mâcon représentent aussi des enjeux plus forts pour le milieu naturel du fait de la traversée de la Dombes, au nord de Lyon.

Sur la biodiversité, il y aurait des impacts directs (création d'emprises, interruption des continuités écologiques...) et des effets induits (perturbation des milieux, effets de lisière, risques de mortalité pour la faune, risque de propagation d'espèces invasives ...), mais aussi des effets indirects liés notamment aux aménagements fonciers (réorganisation des parcelles agricoles et risques d'étalements urbains ...).

Comment limiter ces impacts ? Il faut s'attacher, dit Corinne Roecklin, à respecter le principe « éviter, réduire, compenser » : éviter les enjeux les plus sensibles et quand on ne peut pas éviter, réduire l'impact (assurer la transparence écologique de la ligne, aménager les espaces attenants à la ligne, etc.) et, si l'impact reste notable, mettre en place des mesures de compensation (par exemple en recréant des milieux équivalents pour lutter contre la perte de biodiversité).

« Tout ce qui est lié aux milieux naturels est très encadré par la loi », explique Corinne Roecklin. Il y aura aussi, dit-elle, à prendre en compte, en particulier, les dossiers d'incidence Natura 2000, les dérogations pour les espèces protégées, toutes les autorisations liées aux zones humides et au milieu aquatique, la prise en compte des trames vertes et bleues, les autorisations pour déboiser, etc.

Les autorisations administratives, dit-elle, seront difficiles à obtenir et chacune d'elle repose sur le principe de l'évitement. Il y a donc un risque juridique et il faudra sécuriser toutes ces autorisations pour qu'elles ne puissent être contestées. Le risque technico-financier, lui, concerne principalement les mesures de compensation, puisque celles-ci ont un coût lié à la maîtrise foncière et à la gestion écologique des terrains. Tout cela crée un risque supplémentaire, le risque d'acceptabilité, puisque à chaque fois, « il faudra mettre tout le monde d'accord ».

Une fois le débat public terminé, si le projet est poursuivi, RFF – en s'appuyant sur des experts écologiques – mènera des investigations de terrain régulières plus précises sur des aires d'étude de plus en plus réduites et des cycles biologiques complets.

« 90% des émissions de gaz à effet de serre sont liés au trafic routier et, en particulier sur de petites distances »

. **Marie-Françoise Sévrain** invite alors les invités de la CPDP à exprimer leur point de vue.

. **Pierre Kaluzny, collectif Stop LGV POCL**, indique que les motifs d'opposition au projet POCL ne sont pas seulement environnementaux mais qu'il va se concentrer ce soir sur ce point. Concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il s'étonne que, selon RFF, « 20 ans soient nécessaires pour commencer à les réduire alors que c'est une question dont l'urgence est immédiate ». Selon les études, indique-t-il, « 90 % de ces émissions sont liés au trafic routier et, en particulier sur de petites distances ». On ne voit donc pas, dit-il, en quoi POCL y changera quelque chose. Il ajoute que « la ligne générera des pollutions chimique et sonore » - le bruit s'accroissant avec la vitesse. Pour répondre à « la demande exponentielle d'énergie liée à la vitesse », il faudra, dit-il, avoir recours à la production nucléaire d'électricité, ce qui « hypothèque l'avenir et la sécurité ». Une LGV, poursuit-il, implique des emprises très importantes, « clôturées de part et d'autre », qui constituent une véritable barrière pour la circulation de la faune. La fragmentation du territoire entraînée par la réalisation de la LGV s'oppose, dit-il, aux besoins vitaux de déplacement dans le paysage et « concourt à la destruction des habitats naturels et augmente le risque de disparition des espèces ». Dans le cas de POCL, précise-t-il, « cette segmentation s'effectuera sur un linéaire de plus de 500 kilomètres ».

Quant aux compensations, « son expérience dans ce domaine lui a montré que l'on ne compense jamais ». La biodiversité, dit-il, « sera la grande perdante au nom d'un chimérique développement ». Il demande enfin d'intégrer au projet une évaluation éco systémique, qui permettrait de quantifier les services rendus par la biodiversité (par exemple à l'agriculture), qui pourraient être mis en cause par le projet.

« Une étude d'impact patrimonial sera nécessaire, afin d'évaluer l'étendue des modifications, de proposer des mesures compensatoires »

. **Myriam Laidet, mission Unesco Val-de-Loire**, explique que le corridor fluvial du Val-de-Loire (280 kilomètres) a « une valeur universelle exceptionnelle », comme tous les sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco. Si l'on portait atteinte à cette valeur, dit-elle, ce serait une perte pour la mémoire de l'humanité. Cette valeur a été reconnue sur trois critères : la présence d'une chaîne de monuments et d'ensembles urbains, d'un lieu d'excellence en matière d'ingénierie française (du 12^e au 19^e siècle) et, enfin, une illustration éminente de la Renaissance. Ce paysage témoigne d'éléments du passé jugés comme « authentiques et intègres » par la communauté internationale.

Pour protéger le Val-de-Loire, poursuit-elle, il faut imaginer une compatibilité entre le développement actuel et les rythmes du développement passé. Un plan de gestion a donc été mis en place : c'est un cadre d'action qui n'a aucune valeur prescriptive mais rassemble les communes concernées autour d'une déclaration commune.

Pour le projet POCL, l'enjeu est celui du franchissement de la Loire en amont ou en aval d'Orléans. Une étude d'impact patrimonial sera nécessaire, dit-elle, « afin d'évaluer l'étendue des modifications, de proposer des mesures compensatoires et de prouver que le projet contribue au développement durable ».

. **Marie-Françoise Sévrain**, donne la parole à la salle.

. **Rémy Pointereau, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne**, explique que le conseil d'administration de l'association s'est prononcé en faveur du scénario Ouest, « bien qu'il soit présenté comme le plus impactant au niveau environnemental ». Les corridors d'infrastructures existants (la N20, l'A71, la voie ferrée existante), dit-il, doivent être privilégiés pour le passage de la LGV, afin de limiter ces impacts, la fragmentation des terres vierges mais aussi les prélèvements de terres agricoles. Il souhaite qu'une étude soit réalisée par RFF, pour mettre en lumière l'impact du scénario Médian, qu'il juge « beaucoup plus important au niveau des paysages, des nombreux monuments classés, des reliefs et des raccordements ».

. **Olivier Bertrand, vice-président des Forestiers privés de France**, souhaite que l'impact forestier du projet ne soit pas oublié. L'association, dit-il, est favorable au projet, dans son principe, quel que soit le scénario choisi, car il est utile au développement du « grand centre » de la France. L'impact des zones de raccordements à la partie centrale est important, dit-il. Il peut générer une « ultra-consommation » de l'espace. Il estime qu'il faudra, bien sûr, veiller à la compensation carbone mais aussi anticiper la consommation des terrains forestiers. Enfin, il juge « obligatoire » le contournement de la forêt de Tronçais et de rechercher le plus possible un jumelage avec les corridors d'infrastructure existants.

Une gare nouvelle ? « Il faut densifier le tissu urbain actuel et non étendre la ville »

. **Agnès Sinsoulie-Bigot, Parti Socialiste (Bourges)**, indique que la section socialiste de Bourges estime pertinent de s'appuyer sur la gare actuelle de Bourges et de « ne pas envisager la construction d'une gare nouvelle en dehors de l'agglomération ». « Il faut densifier le tissu urbain actuel et non étendre la ville », explique-t-elle, car cela conduirait à « des temps de déplacement plus importants et donc à des rejets polluants supplémentaires ». Une gare nouvelle, ajoute-t-elle, compliquerait l'organisation des transports en commun. L'inter-modalité, dit-elle, sera plus facile à mettre en œuvre à partir de la gare actuelle, en s'appuyant sur le réseau de transports urbains déjà existant.

. Thomas Allary répond aux interventions.

Sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il souhaite que soient adressées à RFF des demandes plus précises sur les attentes en la matière, car, dit-il, car toutes les études de RFF sont déjà en ligne sur le site du débat public. Elles montrent que le projet, selon les scénarios, permet d'économiser entre 7 et 14 millions de tonnes équivalent CO₂. RFF n'ignore pas, dit-il, que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut réduire le fret routier et s'attaquer aux circulations automobiles, mais ce n'est pas l'objet de POCL et d'autres politiques sont mises en œuvres sur ces sujets.

Sur la demande d'une évaluation du coût de la biodiversité. RFF, dit Thomas Allary, est favorable à l'intégration d'études économiques sur la biodiversité mais, « pour le moment ces sujets sont encore au stade de la recherche et ne proposent pas d'éléments fiables partagés par différents acteurs pour intégrer cette notion aux études ».

Sur les risques d'impact du scénario Médian. Le directeur du projet rappelle que les études de RFF « ne sont pas faites pour prouver quelque chose ». Il précise que des études comparant les risques d'impact des différents scénarios ont été réalisées et, qu'en l'état actuel des connaissances partagées avec les acteurs, l'évaluation présentée par RFF est la plus aboutie possible ».

Sur la problématique des gares. Sur ces questions, dit-il, il n'y a pour l'instant que des hypothèses. « Nous ne sommes pas obligés de choisir tout de suite », dit-il, ces questions pourront être « creusées » plus tard.

« Le jumelage n'est pas impossible mais, on ne sait pas dire qu'on pourra faire un jumelage parfait »

. Une étude de jumelage potentiel de la LGV POCL avec l'autoroute A71 dans la traversée de la Sologne, dit **Corinne Roecklin**, a été conduite, pour les scénarios Ouest et Ouest-Sud. La Sologne, rappelle-t-elle, est un massif forestier peu urbanisé de plus de 350 000 hectares. C'est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et elle comporte plus de 40 000 hectares de zones humides d'intérêt majeur. Un jumelage parfait, dit Corinne Roecklin, n'est pas possible, car sur une LGV, le TGV roule à 320 km/heure, ce qui crée des contraintes spécifiques pour l'infrastructure. Si une autoroute peut « slalomer entre les enjeux environnementaux rencontrés », une LGV, dit-elle, ne pourrait jamais se le permettre. L'A71, dans sa traversée de la Sologne, évite certains enjeux que la LGV ne pourrait éviter. En outre, un jumelage à l'autoroute impliquerait de prendre en compte des échangeurs autoroutiers (mais également les péages, les aires de repos, etc.), ce qui nécessiterait des travaux supplémentaires : on estime aujourd'hui que jumeler la LGV POCL à l'A71 impliquerait un surcoût d'environ 20 %.

Une étude exploratoire a toutefois été menée. Elle montre que la LGV devrait franchir l'autoroute à plusieurs reprises et ne pourrait suivre ses courbes, créant des zones de délaissés, les plus larges atteignant 300 mètres. Au final, il semblerait que sur les 70 kilomètres de traversée de la Sologne, seulement 50 sont « jumelables » et, sur ces 50 km, seulement 10 sont jumelables avec moins de 50 mètres d'écart entre les deux infrastructures. Quant aux 20 kilomètres qui ne seraient en aucun cas jumelables, ils nécessiteraient un passage de la LGV dans des zones actuellement vierges de la Sologne. Au total, dit Corinne Roecklin, la LGV consommerait environ 700 hectares de foncier en Sologne plus 400 hectares supplémentaires de zones délaissées.

. **Thomas Allary** précise que « cette étude ne montre pas que le jumelage est impossible mais, qu'à ce stade, on ne sait pas dire qu'on pourra faire un jumelage parfait ».

. **Marie-Françoise Sévrain** donne, à nouveau, la parole à la salle.

. **Brice Coussot, maraîcher dans la région de Bourges**, pense qu'il faudrait se poser la question du « pourquoi une ligne LGV ? ». Il estime que « plus on va vite, plus on laisse de gens au bord du chemin ». Il ne croit pas que le TGV désenclavera les territoires, car, dit-il, « la carte du réseau ferroviaire des années 30 était mieux distribuée et concernait plus de gares et de personnes, à des coûts moins élevés qu'aujourd'hui ».

. **Mathilde Natter, membre de l'Union Viticole Sancerroise, représentant le Syndicat Viticole de Montigny**, déclare que l'appellation Sancerre est opposée au scénario Médian, pour tous les impacts environnementaux qu'il représente sur le paysage sancerrois, même si le projet POCL représente une formidable opportunité pour la ville de Bourges.

. **Jean Taillardat, du Département de la Santé des forêts (ONF)**, explique que la LGV représente un grand problème pour les forêts du bocage bourbonnais – qui représente 20 000 hectares – dont la forêt de Tronçais fait partie. Même en évitant la forêt de Tronçais, dit-il, la LGV va rencontrer d'autres massifs forestiers. Les emprises sur des zones où les arbres ont 40 mètres de haut, seraient de plus de 100 mètres, ce qui impliquerait environ 150 mètres de forêt dégradée et créerait des corridors de vent très néfastes (sachant que les tempêtes ont

déjà beaucoup endommagé les forêts françaises). Il rappelle que les forêts sont les écosystèmes les plus fragiles car il faut environ 150 ans pour reconstituer une forêt comme celle de Tronçais.

. **Marie-Françoise Sévrain** donne la parole aux invités de la CPDP.

. Il faut bien prendre en compte la spécificité des territoires traversés, explique **Didier Corot, géographe paysagiste**. Le problème, dit-il, est que l'on développe des infrastructures à des échelles différentes de celles des territoires concernés, en provoquant des coupures souvent radicales. Or, il faudrait raisonner en termes de « grands paysages » : il ne s'agit pas de traiter le détail mais de considérer le paysage à l'échelle de son vécu.

La LGV, ajoute-t-il, peut être un vecteur d'aménagement du territoire, à l'initiative des acteurs locaux. L'analyse paysagère permet de faire la synthèse de la complexité des composantes de l'organisation spatiale d'un territoire et de l'occupation humaine qui le transforme. En amont de l'opportunité, il lui semble indispensable de bien connaître toutes les mesures à prendre et ce schéma directeur doit être exigé, à la bonne échelle, car il permettra d'orienter la direction du projet afin d'insérer la LGV au mieux dans le paysage.

Il rappelle que les paysages sont une production sociale, à prendre en compte pour des projets de grandes infrastructures, en particulier au moment du débat sur son opportunité. La démarche, dit-il, des "Atlas départementaux de paysage" permet de caractériser des *unités paysagères* constituées par un ensemble de *structures paysagères* composées d'*éléments paysagers* à prendre en compte.

Impacts directs, impacts indirects et impacts induits

. Qu'elles soient animales ou végétales, dit **Sylvie Vanpenne, expert écologue au Cemagref**, les espèces ont des besoins d'habitat, de nourriture, de déplacements et donc d'utiliser différents milieux de vie selon la période (pour se nourrir, se reproduire, migrer). Une LGV est une infrastructure linéaire clôturée (afin d'éviter les accidents) et aux contraintes techniques fortes. Elle nécessite un remodelage du terrain par rapport aux conditions de pente nécessaires, c'est un chantier de grande ampleur et, pendant l'exploitation, elle accueille des trains qui circulent à grande vitesse et nécessite un entretien des abords important.

Quels sont les impacts directs ? L'emprise au sol de la ligne elle-même qui va détruire des habitats et des milieux, mais aussi les annexes de ces emprises. On considère que pour 1 kilomètre de voie, il y a 3,5 hectares d'emprise totale sur le trajet. On constate également une modification des milieux, en particulier des cours d'eau et des zones humides, et aussi des mortalités par collision : si le tracé est clôturé pour la faune terrestre, l'impact peut être important sur les animaux volants.

Et les impacts indirects ? La LGV représente une barrière quasiment imperméable aux déplacements : c'est une contribution à la fragmentation du territoire. Certaines espèces ne pourront pas survivre si elles se trouvent sur un territoire fragmenté (par exemple, le lièvre). On constate aussi des pollutions chroniques ou ponctuelles sur les milieux, en particulier sur l'eau et la végétation. Enfin, des espèces végétales invasives apparaissent lorsque l'on remanie la terre ou que l'on transporte des matériaux, qui peuvent être dangereuses pour la santé.

Quel impact induit ? Pour réaliser une LGV, il faut opérer un remembrement. D'où la nécessité d'un arrangement avec les agriculteurs, afin de négocier une redistribution des terres. Souvent, dit la représentante du Cemagref, ces réaménagements du foncier ont eu des impacts supérieurs à la création de la LGV ou d'une autoroute. On constate aussi une modification de l'organisation des espaces agricoles.

Des impacts sont aussi à prendre en compte dans la phase chantier : création d'accès pour aller chercher les matériaux et les transporter, pollutions importantes de l'eau, gênes liées au bruit, etc. Pour limiter ces impacts, précise-t-elle, il faudra éviter les zones les plus riches mais ne pas oublier la nature ordinaire, reconnecter les corridors écologiques et traiter ces questions en amont afin d'être sûrs de trouver les meilleures solutions possibles.

« Le TGV déplace l'activité économique mais ne la crée pas »

. **Marie-Françoise Sévrain** donne la parole à la salle.

. **Christian Bouchardy, vice-président du Conseil régional d'Auvergne chargé de l'environnement**, explique que le milieu naturel en Auvergne est « exceptionnel » et qu'il faut le préserver au maximum. Dire que l'on va traverser la forêt de Tronçais, assure-t-il, est ressenti par certains comme une provocation, explique-t-il. Il n'est pas question, pour le Conseil régional d'Auvergne, que la LGV touche le Bec d'Allier (très impacté par le scénario Médian), ni la forêt de Tronçais, ni le vignoble de Saint-Pourçain. C'est pourquoi le conseil régional souhaite une évolution et donc la recherche d'un nouveau scénario entre Ouest et Ouest-Sud.

. **Thomas Allary** rappelle que le Conseil régional dispose, depuis deux ans, de la carte où figurent les scénarios et, en particulier, ceux qui traverseraient la forêt de Tronçais. Jamais, dit-il, cela n'avait fait l'objet de la moindre observation avant le débat public. Il précise qu'il est hors de question de passer par le Bec d'Allier, qui est évité par tous les scénarios.

. Nous sommes, explique **Philippe Redois, Europe Ecologie Les Verts du Cher**, favorables au développement des transports en commun et, en particulier, ferroviaires. Le choix de la France est de développer plus de 4 500 kilomètres de lignes TGV en France et, à cet effet, un budget de 16 milliards d'euros a été voté à l'horizon 2020. Sur les 2 000 kilomètres à mettre en place d'ici 2020, il y a la ligne Sud Europe-Atlantique, la ligne Bretagne-Pays de la Loire, l'axe méditerranéen, la desserte de l'est avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg, l'interconnexion sud LGV en Île-de-France, les accès au tunnel Lyon-Turin. Et, un programme supplémentaire : l'axe Paris-Amiens-Calais, le raccordement Toulouse-Narbonne et le POCL. Dans la situation économique qui est la notre, demande-t-il, qui va financer tout cela et comment ? Le TGV, ajoute-t-il, déplace l'activité économique mais ne la crée pas. Il ne réduit pas les inégalités entre les régions, mais les aggrave. Il faut donc, conclut-il, « se concentrer sur le maillage du territoire grâce aux TER ».

« Le scénario Médian multiplie les barreaux de raccordement, avec un impact de fragmentation fort des milieux naturels »

. **Marie-Thérèse Pilet-Duchâteau, adjointe au maire d'Orléans**, explique que la ville conteste la méthodologie de RFF présentée au débat public, en particulier pour les enjeux environnementaux, « puisqu'elle conduit à choisir le scénario Médian ». Elle évoque deux enjeux environnementaux importants du projet POCL : la préservation de la biodiversité et la lutte contre le réchauffement climatique. Il n'est pas logique, dit-elle, de traverser des forêts jusqu'alors préservées plutôt que certains territoires, comme Orléans et son agglomération, où il y a déjà des infrastructures ferroviaires. Seuls les territoires les plus protégés réglementairement, critique-t-elle, se voient attribuer autant de poids qu'une zone urbaine, « alors qu'il est nécessaire de se préoccuper de la biodiversité dite ordinaire », « qui est la pierre angulaire du Grenelle de l'environnement ».

Le scénario Médian, dit-elle, multiplie les barreaux de raccordement et implique donc un impact de fragmentation fort des milieux naturels. « La RFF et la SNCF accordent aussi peu

de poids au respect de l'environnement qu'aux lois votées par les représentants du peuple » ajoute-t-elle. Elle explique que d'autres études auraient dû être réalisées avant l'ouverture du débat public, afin de permettre aux citoyens concernés de se prononcer en toute connaissance de cause. La famille des scénarios Ouest, assure-t-elle, est plus respectueuse de la biodiversité ordinaire « et, seule, permet un jumelage d'infrastructures ». RFF et la SNCF, lance-t-elle, prétendent qu'un gain de temps même mineur induit une fréquentation accrue des lignes et demande : « quelles études le prouvent ? »

. **Thomas Allary** répond aux interventions et questions.

Il rappelle, en préambule, que RFF et SNCF sont deux entreprises différentes. Le projet est porté par RFF, la SNCF, dans ce cadre, est « un potentiel futur exploitant de la ligne », « ni plus ni moins ».

Jamais, insiste-t-il, RFF n'a donné son avis sur les scénarios. Quand les scénarios ont été élaborés, explique-t-il, « personne ne connaissait le résultat à l'avance ». Il est tout à fait normal, ajoute-t-il, de donner son avis, mais « si l'on conteste la méthode de RFF, il serait préférable de dire pourquoi, d'argumenter plutôt que de faire des procès d'intentions ». Les études de trafics sont publiques, rappelle-t-il, toutes ont été transmises à la CPDP, qui les a mises en ligne.

RFF, précise-t-il, ne refuse pas d'utiliser le réseau ferré existant à l'entrée d'Orléans. Cette option a d'ailleurs été étudiée : ne pas arriver dans la ville avec une LGV impliquerait 10 minutes de temps de parcours supplémentaires, et POCL ne répondrait plus à l'objectif fixé initialement par l'Etat. En outre, dit-il, si l'on imaginait un branchement sur le réseau existant, quelque part au nord d'Artenay, on constaterait un réel problème de capacité dans ce secteur. Si l'on arrivait quand même à y faire passer les trains, précise-t-il, il n'y aurait plus aucune marge d'évolution, et cela, dès la mise en service.

« Construire un projet ce n'est pas choisir entre biodiversité ordinaire et biodiversité patrimoniale, c'est tenir compte des deux »

. **Corinne Roecklin** explique que la méthodologie environnementale utilisée pour les études de POCL a été mise au point pour des projets antérieurs et partagée avec les groupes de travail, le comité de pilotage, le comité technique... Si Orléans et son agglomération apparaissent comme un enjeu majeur, ce n'est pas uniquement parce que c'est une zone bâtie mais bien parce que le Val de Loire cumule plusieurs enjeux (urbanisation, natura 2000, patrimoine mondial de l'Humanité, etc.).

Elle explique que dans la construction d'un projet, « on ne choisit pas entre biodiversité ordinaire et biodiversité patrimoniale » : « on tient compte des deux ». Au stade des études, le recensement est naturellement fondé sur la biodiversité patrimoniale, en fonction des classements existants. La biodiversité ordinaire n'est pas occultée pour autant, précise-t-elle.

. **Thomas Allary** précise que le projet POCL est inscrit dans la loi pour répondre à des enjeux multiples : lutte contre le changement climatique, nouvelles mobilités, doublement de la relation Paris-Lyon, irrigation des territoires du Centre par la grande vitesse.

La compensation intervient quand il existe un impact résiduel et quand toutes les autres solutions n'ont pas permis de l'éliminer

. **Marie-Françoise Sévrain** fait intervenir les deux derniers invités de la CPDP.

. **Marc Lansiard, CGDD (Commissariat général au développement durable)**, explique que tous les projets sont soumis à l'évaluation environnementale, selon plusieurs grands principes :

« prévention, intégration, participation du public, mais aussi évitement, réduction et compensation des impacts éventuels du projet ». La réglementation sur les études d'impact est relativement ancienne (1976 en France et 1985 en Europe) et, depuis quelques années, elle est inscrite au code de l'environnement. Les grands changements apportés par la loi Grenelle 2, dit-il, vont permettre d'améliorer l'efficacité dans certains domaines : les mesures environnementales seront intégrées dans les autorisations du projet, ce qui signifie que si les mesures ne sont pas mises en œuvre, le projet perdra son autorisation.

La décision d'autorisation prendra désormais en compte l'étude d'impact mais aussi l'avis de l'autorité environnementale et les résultats de la concertation avec le public.

L'autorisation fixera l'ensemble des mesures à la charge du pétitionnaire pour éviter, réduire ou compenser les impacts. Elle fixera également les modalités de suivi de la mise en œuvre de ces mesures. La compensation interviendra seulement quand existera un impact résiduel et quand toutes les autres solutions n'auront pas permis de l'éliminer. Avec l'autorisation, il y a une obligation de résultat sur la compensation : le maître d'ouvrage devra s'engager sur un résultat.

. **Grégoire Lejonc, FNE (France Nature Environnement)**, explique qu'on ne « protège pas la biodiversité en construisant des infrastructures linéaires ». FNE, dit-il, estime que la question des alternatives à la LGV et, en particulier, la rénovation du réseau classique, doit être posée dans le débat public. Il faut aussi, dit-il, poser la question des impacts environnementaux, socio-économiques, de l'apport financier nécessaire, tout cela au regard du gain de temps. La perte d'espaces naturels, forestiers ou agricoles, dit-il, est certaine : la question de l'artificialisation des espaces se pose donc. Il est primordial, ajoute-t-il, de bien anticiper la phase de compensation, « afin d'être sûr de pouvoir vraiment compenser ». En conclusion, il fait part de sa conviction qu'il vaudrait mieux remettre à niveau et moderniser le réseau, car c'est ainsi qu'on assurerait le mieux la desserte ses populations. Et, c'est aussi, dit-il, la solution la moins pénalisante pour l'environnement.

. **Jean-Pierre Saulnier, vice-président du Conseil général du Cher, chargé de l'enseignement supérieur et de la démarche prospective Cher 2021**, indique que le Conseil général est favorable au scénario Ouest avec des adaptations - en relation avec Ouest Sud - car « il semble le plus à même de respecter l'environnement et a un coût humain et financier limité ». La réalisation de la LGV, dit-il, doit être conduite sans nuire aux interconnexions avec la ligne POLT et au développement de lignes classiques Inter Cités. Le franchissement de la Loire, la traversée de la Sologne, le couloir proposé pour réaliser la ligne TGV, conclut-il, doivent être étudiés plus en détail.

. **Dominique Chambrier, collectif Tronçais Bocage Bourbonnais**, se déclare anti TGV, anti OGM, anti Incinérateurs, et dénonce le « matraquage pro-TGV scénario Ouest Sud » de René Souchon. Il explique que quel que soit le scénario, les parcours se feraient dans un temps équivalent, que les autres scénarios desserviraient Clermont-Ferrand avec plus de trains et que le scénario Ouest-Sud coûterait 2 milliards d'euros en plus.

. **Florent Sainte Fare Garnot, maire de Nevers**, explique que l'enjeu fondamental est le temps de parcours entre Paris et Lyon afin que le Paris-Marseille ferroviaire puisse être concurrentiel au Paris-Marseille aérien. C'est donc, dit-il, une réponse environnementale sur l'utilité du projet. « Bourges, Nevers et Moulins, dit-il, militent donc pour que ce projet se réalise. » Pour autant, les enjeux environnementaux doivent être intégrés dans les choix techniques : respect des grands espaces remarquables, compensation des espaces agricoles impactés.

. **Thomas Allary** précise que « le report modal depuis l'aérien n'est pas un argument mais un élément qui ressort des études et des modèles de trafic ». « Quand le temps de trajet, dit-il, passe sous le seuil des 3 heures, il y a mécaniquement report modal de l'aérien sur le ferroviaire. »

. **Philippe Bensac, président de l'association Bourges-TGV**, remercie RFF de démontrer qu'il existe une « heureuse convergence » entre la SNCF, RFF et le scénario Médian. POCL ne passerait par « aucune des agglomérations supposées être desservies », comporterait une ou deux « gares à betteraves » et favoriserait les gares centrales actuelles. Il dit « respecter les expertises » mais se pose une question : accroître les lignes de rabattement sur la LGV a-t-il un sens écologique ? densifier la circulation et les parkings à l'intérieur des cœurs de ville est-il vraiment pertinent ? La zone de chalandise d'une gare TGV, dit-il, est de 70 km, donc ce n'est pas fait uniquement pour les cœurs de villes mais pour des territoires beaucoup plus vastes dépassant souvent le département. Les reports modaux et l'inter-modalité ne fonctionnent pas, selon lui quand il faut prendre sa voiture pour se rendre à la gare.

. **Paul Chotard, Europe Ecologie Les Verts**, a l'impression que les voix de contestation ne sont pas assez représentées dans le débat public du POCL. EELV Cher, dit-il, ne se prononce pas contre la grande vitesse mais pour l'amélioration des lignes existantes, ce qui permettrait un moindre impact environnemental.

. **Alain Favrot, citoyen naturaliste**, estime ne pas avoir assez entendu parler de biodiversité au cours du débat. Dans le document de RFF, il a lu ceci : pour « reconstituer des boisements amputés par la LGV, des essences locales peuvent être plantées afin de restituer les ambiances initiales ». La reconstitution d'une ambiance, dit-il, « ce n'est pas la reconstitution d'une forêt ». L'obligation de résultat, dit-il, ne sera pas respectée. Les études sur les scénarios, estime-t-il, sont fragmentaires et, par conséquent, « RFF ne permet pas de discuter réellement d'écologie et d'écosystème ». Il estime que l'on va, comme très souvent, « détruire sans savoir ce que l'on fait ». La biodiversité ne cesse de décliner du fait des « illettrés de la nature ».

. **Françoise Roux, ingénieur agricole, biologiste et informaticienne à Grenoble**, estime que le scénario Médian, pour son impact environnemental, ne peut être toléré et souhaite que RFF parle un peu plus des scénarios Ouest, de leurs impacts au niveau de l'agriculture et des répercussions qu'ils auraient sur l'écosystème, le climat et les humains.

. **Hubert de Ganay, président de la Chambre d'Agriculture du Cher**, explique que 500 000 tonnes partent chaque année par train depuis le Cher vers les zones portuaires. C'est pourquoi, dit-il, il serait intéressant que le projet POCL puisse dégager des possibilités de transport fret. La LGV, dit-il, aura un impact fort sur la biodiversité mais il s'étonne qu'on insiste sur l'impact en Sologne, car il lui semble que d'autres enjeux doivent être évoqués. Il pense, en particulier, que le scénario Médian impacterait trop fortement l'espace viticole.

« Les mesures de compensation annoncées ne seront pas prises ».

. **Corinne Roecklin précise que**, dans les études à venir, des inventaires de terrains seront faits en recensant l'ensemble des composantes de la biodiversité, que ce soit des espèces protégées ou non.

. **Grégoire Lejonc** explique qu'aujourd'hui, un des problèmes majeurs du projet est que l'on manque d'informations sur la biodiversité. Selon lui, il y a « une demande forte des

associations pour obtenir des études d'impact détaillées sur la biodiversité de l'ensemble des scénarios ».

. **Jacques Debeaud, président de la Fédération Allier Nature (FAN)**, explique que sa fédération a décidé de s'opposer fermement au projet POCL pour des raisons d'opportunité. Il estime que « les mesures de compensation annoncées ne seront pas prises ». Selon lui, ce n'est « jamais le cas en France et il n'y croit plus du tout ». « On se moque de nous », ajoute-t-il. Revenant sur la méthodologie utilisée par le maître d'ouvrage, il ne met pas en doute son honnêteté mais estime que « cette méthodologie n'est pas faite pour préserver la nature mais pour résoudre les problèmes de risque de contentieux juridique avec des associations tels que la notre ».

. **André Thépin, particulier**, remarque « qu'on a le droit, dans ce débat, de parler de Marseille mais pas de La Souterraine, de Limoges et de Cahors ». Il reconnaît que le débat en amont ne peut pas fournir tous les détails nécessaires sur le projet mais il en aurait souhaité plus sur l'impact environnemental dans le couloir de l'A71. Il cite l'exemple de la LGV Est qui est passé à travers un parc naturel : RFF se serait « débrouillé » pour contourner les zones boisées et autres zones à risque. Donc techniquement, contourner est possible, explique-t-il. « La forêt de Tronçais est donc contournable et n'est pas un obstacle. »

. **Carlos Oliveira, cheminot, adjoint au maire de Nevers**, explique que la mise en place de la ligne Paris-Lyon, en 1981 a provoqué la disparition, deux ans plus tard de la compagnie aérienne Air Inter. En France, 4 millions de voyageurs prennent chaque jour le train, explique-t-il, il se déclare heureux de ce résultat actuel. Il constate que « chacun veut changer le thermomètre » et « faire baisser la température environnementale de son territoire ».

. **Hervé Bocquet, architecte**, explique que la question qui aurait du être posée au débat est : « quels sont les risques que le projet POCL fait peser sur les enjeux de biodiversité ». Selon lui en France « les dirigeants s'assoient sur la nature », sans qui la France ne peut pas « manger ». Il suffirait, selon lui, d'entretenir et de rénover le réseau existant car construire de telles infrastructures compromettrait la pérennité de l'espèce humaine. Il qualifie le projet POCL de « crime contre l'humanité ».

. **Thomas Allary** explique qu'il est effectivement possible de contourner les grands enjeux environnementaux, mais qu'en établissant ces contournements on risque de rencontrer d'autres enjeux car « on ne sait pas tous les éviter ». Ce serait, dit-il, le cas de la forêt de Tronçais, « car en l'évitant on rencontrerait d'autres problématiques environnementales ou fonctionnelles ».

. Certains, dit en conclusion le président de la CPDP **Michel Gaillard**, estiment que ce débat public n'était peut-être pas nécessaire. Je vous confirme que le débat public, non seulement est nécessaire, mais indispensable parce que c'est le droit du public de pouvoir être informé, de pouvoir donner son avis sur les projets. Et ce, d'autant que nous sommes dans une phase où tous les possibles sont ouverts, y compris la remise en cause du projet. Et on l'a vu dans le passé, des débats publics ont abouti à l'abandon du projet.

À Gien, dans un mois, nous allons reparler environnement, mais cette fois sous l'angle de l'humain, les zones urbaines, les terres agricoles, la problématique des exploitations agricoles et forestières.