

La vingt-cinquième réunion du débat public, sur le thème « *La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux agricoles et urbains* », a duré 3h10, et a rassemblé, le 19 janvier 2012, 290 personnes à Gien. Dans son mot d'accueil, **le maire de la ville** a déploré que « l'est du Loiret soit l'enfant pauvre du secteur ». Il est donc temps, a-t-il dit « de rééquilibrer les infrastructures pour améliorer la qualité de vie et l'activité économique » et « POCL peut y contribuer ».

Le président de la CPDP a rappelé les raisons, objectifs, modalités et règles du débat public, qui se situe, « très en amont de toute décision », à un moment où on peut « influencer » le projet. Il a rappelé que, dans les deux mois après la fin du débat public, le 31 janvier prochain, la CNDP en publiera le compte-rendu et le bilan, puis que dans les trois mois suivants, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision sur la poursuite du projet. Si le projet est poursuivi, a-t-il précisé, le maître d'ouvrage devra organiser une concertation jusqu'à l'enquête publique et la loi prévoit qu'il mette en discussion les modalités de cette concertation durant le débat public.

Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP, anime la soirée, qui traitera successivement des incidences de la LGV POCL sur l'activité agricole puis sur le cadre de vie.

RFF a ensuite présenté la LGV POCL, « un projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement », ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante). A l'invitation de la CPDP, il a soumis au public, le principe du dispositif de concertation d'après-débat public qu'il envisage (information, rencontres publiques et ateliers thématiques, site web...). Il a précisé que RFF « pourrait demander » à la CNDP de nommer un garant pour veiller à la pertinence de l'organisation et au bon déroulement de la concertation.

La spécialiste environnement de la mission POCL de RFF a présenté la méthode utilisée pour les études environnementales (milieux physiques, humains et naturels) : le recueil et l'analyse des données (notamment agricoles) ont été enrichis dans le cadre d'une concertation avec les acteurs du territoire, pour parvenir ensuite à une hiérarchisation des enjeux, qui a permis d'évaluer les options de passage de la ligne en fonction des sensibilités environnementales.

Les effets d'une ligne à grande vitesse (directs, indirects et induits), explique RFF, peuvent être limités en évitant les zones agricoles et forestières, puis en réduisant les impacts (réorganisation des exploitations, rétablissement des accès, aménagement des lisières ...) et, quand ce n'est pas possible ou suffisant, en compensant ces effets par la création d'espaces équivalents. Les compensations écologiques sont souvent vécues par les agriculteurs – comme ils l'ont dit avec force dans plusieurs réunions publiques et à nouveau à Gien – comme une « double peine » parce qu'elles consomment des espaces ruraux en plus de l'emprise de l'infrastructure. RFF a indiqué qu'elles n'interviennent « que lorsque l'impact sur le milieu naturel est notable », qu'elles sont réalisées « sur la base du volontariat et d'un accord avec le propriétaires » et qu'elles sont « entièrement financées » par le maître d'ouvrage.

Le responsable de l'action foncière de RFF a rappelé qu'une LGV consomme 10 hectares d'espace au kilomètre. Il a évoqué le cadre légal dans lequel travaille le maître d'ouvrage : en particulier, le code rural, le code forestier et le code de l'expropriation. Il a aussi mis l'accent sur d'autres outils à la disposition de RFF et des agriculteurs et, en particulier, les études agricoles spécifiques, les conventions de partenariat, les protocoles indemnitaires (accords nationaux et locaux), la politique de réserves foncières, les mesures de compensation compensatoires pour les préjudices résiduels. Il a aussi rappelé que « la concertation avec les acteurs locaux était un préalable » et « qu'elle serait continue, tout au long de la réalisation de la ligne, pour décider des mesures spécifiques à chaque territoire ».

Les interventions de la salle – où étaient présents de nombreux représentants du monde agricole du Centre mais aussi de l'Île-de-France, qui ont à plusieurs reprises manifesté leur mécontentement de « ne pas être pris en considération dans le projet » – ont porté à nouveau sur le fait « que l'on parle très peu d'agriculture dans le dossier de RFF ». Ces intervenants ont rappelé « la consommation croissante de terres agricoles et d'espace rural par les infrastructures », dénoncé « l'artificialisation des sols, la destruction de l'outil de travail » (désorganisation des réseaux d'irrigation, de drainage, des voies de circulation des engins agricoles...) ou les dommages causés progressivement aux entreprises amont et aval de la filière. Ils ont aussi manifesté un scepticisme certain quant aux promesses de concertation et de compensation du maître d'ouvrage et mis en cause les compensations écologiques et ce, malgré les réponses et précisions apportées par RFF.

Des responsables agricoles, et en particulier des syndicalistes, ont néanmoins dit leur souhait « de travailler avec RFF » et demandé au maître d'ouvrage des « études aussi fouillées que celles qui portent sur les aspects environnementaux » : « L'écologie, a dit l'un d'entre eux, c'est bien ; l'agriculture, c'est encore mieux. » Les mesures compensatoires écologiques devraient, selon eux, prioritairement s'exercer sur des « terrains non productifs », voire sur des « friches industrielles ».

A la demande, maintes fois répétée, d'un « jumelage » de la LGV avec des infrastructures existantes, RFF rappelle qu'il est « toujours recherché », mais souvent, schémas à l'appui, « techniquement difficile », en particulier « parce que les caractéristiques techniques d'une LGV ne sont pas les mêmes par exemple que celle d'une autoroute ». Il est ainsi expliqué que « sur les 70 km de traversée de la Sologne dans les scénarios Ouest, seuls 10 km seraient jumelables ».

La thématique de la réunion n'empêche pas les partisans des différents scénarios de défendre leurs préférences et les élus d'exposer leurs problèmes de desserte, et tout naturellement la problématique des relations Gien-Orléans et Gien-Paris. Des opposants à la LGV et au « culte de la vitesse » font valoir leurs arguments, mais aussi – rejoins par d'autres participants à la réunion - leurs interrogations quant à la faisabilité du financement du projet. Plusieurs fois est exprimée la demande d'accorder la préférence « à la modernisation du réseau existant ». Ce à quoi RFF répond que « le plan de modernisation du réseau (13 milliards d'euros jusqu'en 2015) est déjà lancé et qu'il est la priorité de RFF ».

En deuxième partie de la soirée, **une spécialiste de RFF** explique les spécificités du bruit ferroviaire et la réglementation qui l'encadre. Elle présente les mesures pour le limiter (éloignement du bâti, réduction de l'empreinte sonore en jouant sur le profil en long puis en prenant des mesures de réduction (merlons acoustiques, murs anti-bruits, protections de façades...). Cette thématique, compte tenu de l'heure tardive, ne suscite guère de réactions du public.