

DEBAT PUBLIC
PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON

Réunion Thématique

« La LGV POCL et les enjeux environnementaux »

Bourges, le 14 décembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Liliane PAUTROT

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'études à RFF
- Corinne ROECKLIN, Chargé d'étude environnement à RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public : Mesdames et Messieurs bonsoir. On va démarrer cette rencontre et pour respecter nos traditions, je vais proposer à Monsieur le Maire de Bourges de prononcer quelques mots d'accueil avant toute chose.

Serge LEPELTIER, Maire de Bourges : Bonsoir à toutes et à tous et merci de votre présence pour un thème extrêmement important, il s'agit ce soir de traiter les enjeux environnementaux. Je voulais saluer particulièrement les membres et Monsieur le Président de la Commission du Grand Débat Public parce que je suis très admiratif du travail fait puisque chaque soir, maintenant depuis de très nombreuses semaines, vous entendez, vous écoutez ce qui est dit pour intégrer les propositions, les préoccupations des uns et des autres, je crois que c'est vraiment formidable ; et également, bien sûr, les services de RFF qui est le Maître d'Ouvrage, parce que je crois que ce travail est très important.

Un mot pour rappeler que naturellement nous vivons grâce à ce grand débat public une période que je dirais historique, à la fois pour Bourges, mais aussi pour une très grande partie du territoire français. Le TGV, à l'évidence, ce sera pour Bourges un véritable changement d'échelle avec une attractivité renforcée qui aura aussi bien des conséquences économiques qu'en matière de qualité de vie. On l'a bien vu depuis maintenant de nombreuses semaines grâce à cette mobilisation générale qui a montré à la fois le souhait des populations sur l'ensemble des territoires, et l'intérêt légitime que l'on a et que les populations ont pour la réalisation de cette ligne à grande vitesse.

Ce soir, ce sont les enjeux environnementaux puisqu'il ne s'agit pas d'une réunion de proximité, comme vous nous l'avez dit Monsieur le Président, mais sur un thème général et présent. D'abord, l'enjeu environnemental global et 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, c'est un constat – par rapport aux autres modes de transports est un objectif écologique majeur.

Bien sûr, il faut aussi prendre en compte les contraintes environnementales posées par les territoires qui sont traversés et la nécessité de préserver leur équilibre naturel, un équilibre qui est porteur de biodiversité, mais aussi un équilibre qui a peut-être été dans notre histoire, façonné par l'homme. Ce sont donc ces considérations qu'il faut prendre au niveau environnemental et naturellement, je vous invite les uns et les autres à participer, à ne pas hésiter à vous exprimer comme le souhaite le Président de la Commission du Grand Débat Public.

Bonne soirée à toutes et à tous et merci.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public :
Merci Monsieur le Maire. Avant de passer le micro à Marie-Françoise Sévrain qui, ce soir, va animer la rencontre, je voudrais quand même faire quelques rappels sur ce qu'est le débat public.

Comme nous sommes dans une réunion thématique sur l'environnement, comment ne pas rappeler que la Commission Nationale du Débat public, qui a été créée en 1995 par une loi, l'a été suite à des considérations, justement, concernant l'environnement, puisque la loi dite Barnier qui a créé la Commission Nationale du Débat Public en 95 faisait suite au Sommet de la Terre de Rio en 92 où avait été clairement « exigé » le droit qu'il fallait reconnaître aux populations, à nos concitoyens, d'être informés sur les grands projets d'infrastructures ayant un impact sur l'environnement et le droit également de pouvoir s'exprimer, donner un avis sur ces projets, d'où la création de cette Commission Nationale du Débat Public, chargée au fond de mettre en œuvre l'exercice de ce droit.

La Commission Nationale, qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002, est chargée en France de mettre en œuvre les textes de loi qui font obligation au Maître d'Ouvrage de la saisir dès lors qu'un projet, par ses caractéristiques, son importance, etc., justifie qu'un débat public soit organisé sur ce projet.

En l'occurrence, le projet POCL répond sur tous les critères à cette exigence de par son importance, son coût d'investissement, ses impacts sur l'environnement notamment, mais pas seulement, aussi sur l'économie des régions qu'il concerne. Donc, ce débat public a été décidé en mars dernier et il a démarré, comme vous le savez, début octobre. Il se terminera fin janvier, clôture du débat puisque la loi fait obligation d'avoir un débat qui ne dure que quatre mois, la période est bien bordée.

Il y a 27 réunions publiques qui ont été organisées dans le cadre de ce débat, dont 8 réunions thématiques, c'est-à-dire pour approfondir un des thèmes importants du dossier, et évidemment, l'environnement est un des aspects tout à fait importants d'un projet tel que celui-ci.

Je rappelle que le Maître d'Ouvrage de ce projet est Réseau Ferré de France. Parfois, il semblerait qu'il y ait doute : il y a un Maître d'Ouvrage, c'est Réseau Ferré de France qui ce soir présentera le projet :

- ✓ Corinne Roecklin, spécialiste environnement de l'équipe projet,
- ✓ Thomas Allary, directeur du projet,
- ✓ Sylvain Caillot, chargé d'études dans l'équipe projet POCL.

La Commission :

- Arlette Dubois-Besnard,
- Liliane Pautrot,
- Marie-Françoise Sévrain.

Je ne suis entouré ce soir que des femmes de la Commission. Je ne sais pas si cela tient à l'environnement !

Voilà les rappels rapides que je voulais faire sur ce qu'est la Commission du Débat Public. Peut-être un dernier mot : nous aurons à la fin du débat, donc fin janvier, deux mois pour rendre un compte rendu du débat qui sera une image fidèle de ce qu'auront été les échanges, avec un bilan que tirera le Président de la Commission Nationale et le Maître d'Ouvrage aura trois mois, jusqu'à fin juin, pour prendre sa décision qui évidemment sera publique.

Je rappelle que la Commission Nationale du Débat Public et les Commissions Particulières n'ont pas d'avis sur le fond du sujet. Nous n'avons pas de choix à faire, nous ne nous exprimons pas en termes de choix. Notre rôle est d'organiser et d'animer le débat et d'en rendre compte.

Merci. Je passe le micro à Marie-Françoise Sévrain.

(Applaudissements.)

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Marie-Françoise SÉVRAIN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à tous. J'ai en charge d'animer cette réunion qui est consacrée au projet POCL et son insertion dans l'environnement naturel.

Comme à chaque réunion, nous aurons une présentation par RFF du projet. Comme nous sommes déjà venus à Bourges, on a demandé à RFF de faire une présentation la plus courte possible, mais il peut y avoir des personnes qui ne sont pas venues aux réunions précédentes, donc il est intéressant de faire un bref rappel.

Ensuite, RFF, ce sera plus Corinne Roecklin, nous fera une présentation environnementale du projet à la date d'aujourd'hui, donc un projet qui est très amont. Ce n'est pas un projet bouclé, donc évidemment, on n'est pas en présence d'une étude d'impacts détaillée qui va nous dire « le projet passe ici, dans ce secteur il y a tel milieu naturel particulier, on l'a étudié en profondeur. » Non, on n'en est pas là. On est là en train de faire un balayage général, et de savoir comment on va pouvoir traiter les problèmes environnementaux si le projet se poursuit.

Ensuite, vous aurez la parole, mais nous avons demandé, au niveau de la Commission Particulière, à des témoins et des experts de venir aussi éclairer ce débat. Je souhaiterais que ce débat soit le plus interactif possible, donc j'ai été très méchante avec les intervenants : je leur ai mis la pression pour leur dire : vous faites des interventions très courtes, vous passez votre message en quelques minutes, nettement inférieures à 10 minutes, et j'espère qu'ils vont tenir leur parole, parce que je souhaiterais qu'il y ait une grande interactivité avec vous, que vous puissiez vous, public, poser des questions à RFF ou à ces experts ou ces grands témoins. N'hésitez pas à les interpeller si dans leur discours, dans leur exposé il y a des choses pour lesquelles vous souhaitez des éclaircissements, ou des choses pour lesquelles vous n'êtes pas d'accord. Je souhaiterais que ce soit le plus interactif possible. On va voir si l'on y arrive ce soir.

Je vous rappellerai les règles du débat, du temps de parole après, quand je vous donnerai la parole. Tout de suite je vais passer la parole à Monsieur Allary pour la présentation du projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL : On va aller très vite, effectivement pour parler le plus rapidement possible d'environnement et de milieu naturel en particulier sur le projet, mais avant, un bref rappel :

Ce projet est basé sur quatre objectifs qui ont été fixés par l'État. Les études de RFF ont cherché à répondre à ces quatre objectifs :

- Le premier pilier :
 1. Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
 2. Paris-Clermont en moins de deux heures ;
 3. Desservir Bourges et les villes du grand Centre par la grande vitesse ferroviaire.

C'est le premier pilier : desservir le centre de la France par la grande vitesse.

- Le second pilier :
 4. L'alternative à l'actuelle LGV Paris-Lyon qui arrive à saturation. L'idée de POCL est de doubler la ligne Paris-Lyon en passant par les territoires et en desservant les territoires du grand Centre de la France.

Les scénarios

Au débat, on a quatre scénarios qui répondent tous à ces quatre objectifs qui sont présentés – on les voit sur la carte et on va y revenir un petit peu après – qui ont tous des hypothèses d'accès communes en Ile-de-France et en région Lyonnaise d'autre part.

Trois de ces scénarios présentent deux variantes possibles d'arrivée sur Lyon :

- ✓ soit par Roanne et les Monts du Lyonnais,
- ✓ soit par Mâcon en doublant la LGV entre Mâcon et Lyon dans ce cas.

Trois options sont présentées au Débat Public dont on attend qu'il nous confirme ou non si l'on doit bien les inscrire ou les garder dans le projet :

- une gare TGV à Orly, sous l'aéroport,
- la desserte directe TGV de Saint-Étienne par Roanne, donc sans passer par Lyon,
- un raccordement direct de la gare de Lyon-Perrache à POCL, pour éviter de passer par Lyon Part-Dieu systématiquement.

Ce qu'il faut bien voir dans le projet et toujours avoir en tête, c'est qu'il faut séparer l'infrastructure, la ligne elle-même, des villes qui sont desservies.

L'infrastructure

Quatre scénarios parlent de la ligne et de l'endroit où elle peut passer. On voit le premier trait bleu qui s'est dessiné sur le scénario Ouest-Sud, qui est la grande zone dans laquelle on pourrait réaliser des études de tracés si le projet se poursuivait. Évidemment, la ligne ne dessert pas les 13 villes que vous voyez sur la carte, et qui sont les 13 villes qui devront être desservies par le projet. On a une ligne à grande vitesse qui passe au milieu des territoires, et

les TGV vont sortir de cette ligne pour utiliser le réseau existant, donc on est bien sur un projet de réseau, et pouvoir desservir les 13 villes concernées par le projet, on verra comment après.

Typiquement, un exemple : vous voyez là un TGV qui circule de Paris jusqu'à Montluçon. Le TGV utilise la ligne à grande vitesse, il roule à grande vitesse, et un petit peu au nord de Montluçon, dans ce scénario, il sort, il utilise alors la ligne existante que l'on connaît aujourd'hui entre Bourges et Montluçon, et il va jusqu'en gare centre de Montluçon par le réseau existant. On peut le regarder peut-être sur d'autres scénarios où ce sera un petit peu plus visible, sur le scénario Ouest, on le voit bien. Dans ce cas, d'ailleurs, la ligne entre Bourges et Montluçon doit être électrifiée, donc ces travaux éventuels sur le réseau existant sont prévus dans l'estimation du projet.

Dans le scénario Médian, on voit exactement la même chose : passage par Bourges, puis utilisation de la ligne existante pour aller jusqu'à Montluçon, et dans le scénario Est, c'est la même chose.

On pourra revenir sur les dessins de ces différents scénarios si nécessaire.

De la même façon que la ligne ne passe pas dans les 13 villes, on n'a pas non plus de TGV qui va aller dans les 13 villes, un TGV qui irait dans une ville puis dans la deuxième puis dans la troisième, etc., sinon, évidemment, quand il va arriver à Lyon il aura fait bien plus de 2 heures, et on doit rester dans le Paris-Lyon existant, temps de 2 heures. Autrement dit, on a différents trains qui sont symbolisés par différentes couleurs sur ce schéma-là, et ces différents trains vont desservir des chapelets de villes différents, l'idée étant d'avoir un maximum de trains dans chaque ville et c'est comme cela que ce que l'on appelle « le schéma de dessertes », ce que vous voyez à l'écran, est construit. On voit là celui du scénario Ouest. Vous avez dans les documents qui sont à l'entrée les schémas de dessertes pour l'ensemble des scénarios tels qu'ils ont été construits par RFF en hypothèse. Là aussi, on pourra y revenir dans la suite.

Tout à l'heure, on a parlé de la décision que prendrait RFF à l'horizon de juin 2012. Cette décision portera donc sur l'opportunité du projet, mais le débat, c'est aussi l'occasion pour nous, RFF, d'enrichir cette future décision avec les échanges et tous les arguments que l'on aura pu entendre. Cette décision, quand elle va être prise, peut finalement avoir trois grandes variantes :

- ✓ soit on ne poursuit pas le projet, il n'est pas opportun,
- ✓ soit on le poursuit avec un seul scénario,
- ✓ soit on le poursuit avec plusieurs scénarios.

Que se passe-t-il ensuite ?

Une nouvelle étape d'études où l'on va petit à petit réduire les zones de travail pour passer de nos grandes options du débat à des zones de passages préférentiels, puis des fuseaux, puis des tracés techniques. Ce sont ces tracés techniques, très précis, que nous présenterons le moment venu, dans cinq, sept ans, pour donner un ordre d'idée, à l'enquête d'utilité publique.

En parallèle, on aura la concertation qui se poursuit. Pour nous, le débat public est le début du dialogue avec le public, mais la concertation se poursuit. Déjà, parce que c'est une obligation depuis la promulgation de la Loi Grenelle 2, et puis parce que de toute façon RFF le faisait déjà sur ses derniers projets de ligne à grande vitesse. Très rapidement commence ce dispositif de concertation.

Comment cette concertation pourrait-elle se réaliser ?

On aurait déjà une instance de pilotage, de gouvernance du projet, avec RFF, l'État, les grandes collectivités, qui piloterait et validerait ces études de plus en plus détaillées. Évidemment, un projet de ce type n'est pas un projet pour les ingénieurs, c'est un projet pour les voyageurs, donc en parallèle, on concerte de façon continue pour enrichir au fur et à mesure les études qui sont proposées et validées aux instances de pilotage.

La concertation comment cela peut-il se passer ? C'est le partage de l'information, donc cela peut être :

- ✧ des réunions des restitutions d'études,
- ✧ le site internet dédié qui nous mettrions en place dans ce cas-là,
- ✧ des rencontres publiques et thématiques, ce que l'on pourrait appeler des ateliers techniques.

Et là, le débat commence à nous donner des idées de ce que l'on pourrait imaginer comme type d'ateliers. On entend parler de questions de fonctionnalités nouvelles, donc évidemment, il faudra travailler autour ; aujourd'hui, on va parler d'environnements, donc typiquement ce sont des sujets sur lesquels on reviendrait pour partager les méthodes et les résultats ou la semaine dernière à la réunion thématique Aménagement du territoire, on voyait le thème des gares nouvelles aussi qui émergeait et qui nécessiteraient forcément des ateliers locaux, d'ailleurs en particulier centrés sur les gares concernées.

Ce type de dispositif serait garanti – c'est le mot – par un garant que nous demanderions à la CNDP de nommer, et qu'en général elle nomme pour garantir le bon déroulement de cette concertation, sa transparence, sa complétude, etc.

Voilà pour les points globaux du projet – j'ai à peine dépassé mon temps de 5 minutes – et on va maintenant approfondir avec Corinne Roecklin, qui est notre responsable environnement sur le projet, la thématique d'aujourd'hui.

Corinne ROECKLIN, Chargé d'études environnement, RFF : Bonsoir. L'idée est de vous présenter comment on a procédé pour étudier l'environnement et plus particulièrement la biodiversité puisque c'est, me semble-t-il, le sujet de ce soir.

Le diagnostic environnemental

On a commencé nos études par ce que l'on a appelé « un diagnostic environnemental », qui est un état initial de l'aire d'étude dans laquelle on s'inscrit. Cela a consisté à faire un recueil de toutes les données existantes aussi bien concernant le milieu physique – tout ce qui concerne les cours d'eau –, le relief, tout ce qui concerne le milieu humain – l'urbanisation, les activités, l'agriculture –, tout ce qui concerne le milieu naturel au travers des zonages et différents inventaires qui existent et sont présents.

Ce recueil de données existantes au travers des bases de données disponibles auprès des services de l'État notamment, on l'a enrichi avec une concertation que l'on a conduite au travers de séminaires environnement, au travers de réunions régionales qui ont réuni l'ensemble des acteurs locaux. On a également reçu des contributions écrites de certains acteurs et des avis ont été formulés sur les productions intermédiaires par les membres des comités techniques et de pilotages.

À titre d'exemple, cette carte présente les parcs naturels recensés qui sont présents dans l'aire d'étude, et la concertation a permis d'enrichir ces données-là par les projets de parcs, donc

parcs nationaux Fontainebleau et Val d'Allier, pour pouvoir justement enrichir notre expertise et mieux analyser les enjeux en présence.

Ensuite, ces données, on les hiérarchise. La hiérarchisation des données est une méthode qui est partagée puisqu'elle a été mise en œuvre sur d'autres projets, ce n'est pas POCL qui l'a inventée. Elle a été discutée et présentée lors des réunions régionales auxquelles je faisais référence précédemment pour que les acteurs du projet puissent l'amender et la partager avec nous.

Qu'est-ce que la hiérarchisation ?

La hiérarchisation consiste à attribuer un niveau de sensibilité à chaque enjeu recensé. Ces niveaux de sensibilités vont de 1 à 5, 1 pour les enjeux les plus majeurs, jusqu'à 5 pour les enjeux les plus faibles. On met tout cela dans nos bases de données, ce que l'on appelle des « SIG », des systèmes d'informations géographiques. Ce sont des logiciels dédiés à l'information géographique. En rentrant tous ces enjeux, on divise toute notre aire d'étude en carrés de 20 mètres sur 20 mètres, et sur chaque carré de 20 m sur 20 m, tous les enjeux présents sur ce carré avec leur niveau de sensibilité sont cumulés et cela va donner une couleur variable en fonction du nombre d'enjeux présents sur ce carré.

Cela donne une carte que vous connaissez bien puisqu'elle a déjà été présentée plusieurs fois. Une fois que l'on sait que Paris est tout en haut et que Lyon est en bas à droite, vous cernez à peu près l'aire d'étude, et le principe de lecture est assez simple : plus la couleur est foncée, plus les enjeux en présence sont soit un enjeu très fort, soit un cumul de plusieurs enjeux. Par contre, cette carte ne fait pas tout puisque l'inverse n'est pas vrai : quand la couleur est claire, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problème, loin de là. Il y a donc une complémentarité qui est obligatoire de cette analyse informatique par une expertise basée plus sur la sensibilité et la connaissance des problématiques environnementales.

Une fois que l'on a un recueil de données, une hiérarchisation et tout le bagage et l'expertise que l'on peut avoir, on évalue le risque d'impact – puisqu'au stade des études où l'on est, on n'évalue que le risque, puisqu'en l'absence de tracé on ne peut pas étudier l'impact du projet – de chaque scénario qui a été mis au point.

Comment évalue-t-on ce risque d'impact ?

On l'évalue en fonction de la sensibilité des enjeux concernés. On l'évalue aussi en fonction des possibilités d'évitement puisqu'au sein d'une bande qui fait à peu près une dizaine de kilomètres, un enjeu ponctuel quand bien même il est majeur, on sait que l'on va quand même pouvoir l'éviter ou en tout cas largement chercher à l'éviter, donc on tient compte de cela aussi pour apprécier le risque d'impact, et on tient compte également de toute la batterie de mesures de suppression, de réduction et de compensation que l'on est capable de mettre en place face aux enjeux en présence.

Cela donne la grille qui a été également présentée déjà à plusieurs reprises où l'on constate que quel que soit le scénario retenu, il y aura un impact évident, et qu'une fois que l'on sait que la sortie de l'Ile-de-France et l'arrivée sur Lyon sont des enjeux qui sont communs à toutes les options de passage, c'est bien dans la partie centrale que l'on peut distinguer les avantages et les inconvénients en termes d'environnement de chaque scénario.

On sait que les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent sur le milieu naturel un risque plus fort qui est notamment lié à la traversée du Val de Loire et à la traversée de la Sologne, et que les variantes Mâcon présentent également des risques d'impact pour le milieu naturel plus forts du fait de la traversée de la Dombes au nord de Lyon.

Quels sont les impacts potentiels sur la biodiversité que peut générer un projet d'infrastructure linéaire ?

Il y a bien sûr des impacts directs : ce sont ceux qui vont être liés au fait de créer une nouvelle emprise, donc on substitue des milieux naturels par un milieu artificiel. Il y a forcément un risque de destruction d'habitats d'espèces naturelles. Un autre effet direct est l'interruption de continuités écologiques, c'est-à-dire que l'infrastructure devient un obstacle aux déplacements et au développement des espèces.

Il y a également des effets induits : c'est-à-dire que la présence de la ligne peut créer des effets au-delà de sa propre emprise qui sont des perturbations des milieux, notamment des risques d'assèchement des milieux humides ou bien, si l'on traverse une zone boisée, ce peut être ce que l'on appelle « des effets de lisière », c'est-à-dire que des arbres qui étaient avant au milieu d'un massif se retrouvent tout d'un coup en première ligne, donc cela crée des effets sur la qualité du boisement.

Quand les trains passent, quand la ligne sera en exploitation, il y a des risques de mortalité pour la faune qui peut divaguer dans les emprises ou, pour les oiseaux, par exemple, ou les chauves-souris, il peut y avoir des risques de percussions sur la caténaire. Il y a des risques également de propagation de l'espèce invasive, surtout des espèces végétales, notamment l'ambrosie qui est une espèce pionnière et qui investit les talus, les remblais, les déblais quand ils viennent juste d'être faits. Il y a bien sûr tous les effets liés à la phase travaux, qui sont, *a priori*, temporaires si la phase travaux est bien gérée.

Les effets indirects vont être principalement liés aux aménagements fonciers. Les aménagements fonciers, c'est toute la réorganisation des parcelles agricoles, une fois que l'on a fait passer la ligne. Comme c'est sur des périmètres assez vastes, cela peut avoir des impacts sur le milieu naturel, et aussi tous les risques d'étalement urbain, notamment au niveau des gares nouvelles qui généralement s'assortissent de projets d'aménagement, donc plus de consommation d'emprise.

Comment limiter tous ces impacts ?

En suivant un principe simple, évident, mais qu'il faut respecter, qui est le : « éviter, réduire, compenser ». Le premier but de tout projet d'aménagement est d'éviter les enjeux les plus sensibles, notamment ceux liés à la biodiversité. On peut les éviter à chaque étape du projet, c'est-à-dire que l'on peut les éviter au moment où l'on définit les options de passage, on peut les éviter au moment où l'on définira le fuseau, puis le tracé, mais on les évitera également quand on dimensionnera les ouvrages hydrauliques, les ouvrages de franchissement. On peut même éviter certains enjeux au moment de la phase travaux en choisissant de faire passer les engins de chantier à un endroit plutôt qu'à un autre. L'évitement est un objectif permanent du projet du début à la fin.

Quand on n'a pas pu éviter, on réduit l'impact en mettant en place des mesures de suppression de l'impact ou de réduction de l'impact qui consiste par exemple à assurer ce que l'on appelle « la transparence écologique de la ligne », donc pour permettre, puisque c'est un obstacle en lui-même, d'assurer des franchissements pour la faune, maintenir ce que l'on appelle « les trames vertes et bleues », donc toutes les continuités écologiques par des passages pour la faune, en particulier, mais cela peut être d'autres systèmes. On aménage les espaces attenants à la ligne par des clôtures, par des haies, par ce que l'on appelle des « up over », enfin tout un tas de systèmes qui permettent à la faune et à la flore de pouvoir continuer à vivre de part et d'autre de la ligne, et de la franchir. On aménage les cours d'eau, on recrée des milieux favorables. On peut faire plein de choses.

L'impact résiduel, c'est-à-dire qu'une fois que l'on a mis en place toutes les mesures de réduction, si l'impact reste quand même notable, à ce moment-là, on met en place des

mesures de compensation qui consistent à créer un milieu équivalent pour lutter contre la perte de biodiversité. La photo que vous avez en exemple est un passage grande faune, avec sa forme caractéristique en diabolo, aménagé sur la LGV Rhin-Rhône.

Je vous ai mis un panel de quelques exemples de mesures :

En haut à gauche, un viaduc de franchissement qui franchit non seulement le cours d'eau, mais qui franchit toute la zone humide qui est associée au cours d'eau, et on constate que la ripisylve, c'est-à-dire le boisement qui est le long du cours d'eau a pu être maintenu dans son état initial sans être touché pendant les travaux.

La photo de droite est un passage petite faune qui permet donc la transparence de l'infrastructure pour que la faune puisse passer de part et d'autre de la ligne.

C'est un blaireau qui a été pris en photo dans le cadre des observatoires de la LGV Rhin-Rhône, puisque tous les projets doivent faire un bilan environnemental de leurs constructions, donc on équipe les systèmes d'appareils photo pour pouvoir vérifier que les installations fonctionnent.

En bas à gauche, c'est une mare artificielle qui a été recréée pour les amphibiens. On a recréé un milieu naturel.

La dernière photo est pour illustrer la lutte contre la propagation des espèces invasives, notamment l'ambrosie, vu qu'elle colonise les espaces nus, donc notamment quand tous les remblais ont été remués. L'idée est de planter tout de suite de l'herbe sur les talus pour éviter que l'ambrosie prenne sa place, qui n'est d'ailleurs pas la sienne.

Quels sont les risques que les enjeux de biodiversité font peser sur le projet ?

Tous les enjeux liés au milieu naturel sont quelque chose de très encadré par la loi, avec un cadre réglementaire très strict, qui fait courir certains risques pour le projet et sa réalisation et sa faisabilité puisqu'il faudra obtenir toutes les autorisations liées au milieu naturel. Elles vont s'appuyer sur l'étude d'impact au moment de la DUP, déclaration d'utilité publique du projet, mais cela va être aussi :

- les dossiers d'incidence Natura 2000 quand on traversera ou que l'on passera à proximité d'un site ;
- toutes 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

Il faudra obtenir toutes autorisations administratives et chacune d'elle repose sur le principe simple que je vous présentais tout à l'heure, qui est le principe de l'évitement. Pour obtenir l'autorisation, il faudra prouver que l'on a cherché à éviter et quand on n'a pas pu éviter, il faudra que l'impact soit maîtrisé et il faudra prouver à chaque fois qu'il n'y avait pas d'alternative possible à la solution que l'on propose.

Forcément, qui dit autorisations administratives, dit risques juridiques, donc il faudra sécuriser tous ces dossiers, toutes ces autorisations pour faire en sorte que tous les recours qui seront faits contre ces autorisations – parce qu'ils seront faits – aucun ne puisse compromettre la réalisation du projet.

Il existe aussi en matière de biodiversité des risques technico-financiers qui concernent principalement les mesures de compensation puisque la compensation, déjà en termes de pertinence écologique, ce n'est pas toujours évident – recréer un milieu, on n'est pas sûr qu'il fonctionne – cela a un coût. Un coût lié à la maîtrise foncière, c'est-à-dire qu'il faut trouver des terrains, il faut les acheter la plupart du temps, il faut mettre en place une gestion écologique, et tout cela se finance. Il y a des difficultés de mise en œuvre puisque les terrains ne se trouvent pas si facilement que cela, loin de là même. Et il y a toute une question qui est liée à la pérennité parce que si l'on recrée un milieu, *a priori* c'est pour qu'il dure, et comment faire pour que ce milieu dure au-delà de la vie de l'infrastructure ?

Tout cela crée un risque supplémentaire qui est le risque d'acceptabilité, puisqu'à chaque fois que l'on voudra parler de mesures, il faudra mettre tout le monde d'accord : par exemple, le monde agricole, par exemple, les riverains. Il faudra que tout le monde soit d'accord, donc il faut que les enjeux du projet et les risques qu'ils font courir soient partagés par l'ensemble des acteurs.

La prise en compte de la biodiversité dans la suite du projet

Une fois que le débat public sera terminé, si l'on prolonge le projet et que l'on se lance dans des études plus précises, nous mènerons des investigations de terrain de plus en plus précises sur des aires d'études de plus en plus réduites pour arriver à une connaissance la plus exhaustive possible de l'aire d'étude de la zone dans laquelle on inscrira le tracé.

Ces investigations vont nous permettre d'acquérir cette connaissance, d'évaluer l'état de conservation et d'abondance des espèces en présence. Ces investigations seront conduites régulièrement, c'est-à-dire qu'on les fera à peu près tous les deux, trois ans, sur des cycles biologiques complets pour tenir compte de toutes les phases de vie de la faune et de la flore, et elles seront faites groupe faunistique par groupe faunistique pour vraiment être très précises et très détaillées. Elles seront toutes réalisées par des experts écologues puisque c'est un métier qui nécessite quand même de fortes connaissances. Et elles seront faites en partenariat avec les acteurs locaux de la biodiversité, pour être sûr que l'on fait bien ce qu'il faut.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Avant de passer la parole à la salle, je vais inviter deux témoins qui sont des acteurs locaux à venir intervenir. Je vais demander à Monsieur Pierre Kaluzny qui appartient à un collectif qui réunit un certain nombre d'associations de protection de l'environnement qui agissent sur les territoires traversés, de venir faire sa présentation et après, j'inviterais Madame Laidet qui appartient à la mission Unesco Val de Loire de venir aussi nous donner son point de vue d'acteur local. Après, je vous passerai la parole et on entrera dans le débat.

Comme promis, un temps très court.

Pierre KALUZNY, collectif Stop LGV POCL : Le collectif Stop LGV POCL, créé récemment, regroupe à peu près une quinzaine d'associations de protection de l'environnement, mais aussi des agriculteurs.

Les motifs d'opposition du collectif à la LGV POCL ne sont pas qu'environnementaux. Ce soir, je resterai dans un panorama et des généralités liés à cette thématique, sans toutefois rentrer dans un catalogue.

Tout d'abord, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le dossier RFF dit qu'il faudra environ 20 ans pour compenser les gaz émis par le chantier, la fabrication du matériel, les déplacements induits, cela avec un report modal de la route et de l'avion apparemment majoré, le détail du calcul n'est pas produit. En gros, on commencera à réduire les émissions de gaz à effet de serre à partir de 2040 ; or la réduction des gaz à effet de serre est une urgence vraiment immédiate et cela a encore été rappelé à Durban, c'est donc maintenant qu'il faut s'y atteler. Dans 40 ans le climat aura tellement changé, le pétrole tellement augmenté que les prévisions de 2011 de report modal seront complètement obsolètes. En revanche, les gaz émis liés à la construction auront vraiment été émis. En France, 34 % des gaz à effet de serre proviennent des transports, et 90 % du transport routier dont la majorité est due au transit de marchandises et aux déplacements en voiture sur de petites distances, ce qui n'est pas la cible du TGV. Si on voulait vraiment agir sur ces émissions, c'est par les causes principales qu'il faudrait commencer et non pas chercher des justifications déplacées à ce projet.

Sur la pollution chimique

Sur la pollution chimique, 500 km de voies vont subir des épandages chimiques qui viendront accentuer l'agression sur les écosystèmes, la pollution des eaux. Bien sûr, cela va à l'encontre des dispositions des SDAGE.

Sur la pollution sonore

Le bruit est un des problèmes majeurs des LGV qui s'accroît avec la vitesse. RFF s'occupe du bruit de roulements et néglige les basses fréquences d'origine aérodynamique qui s'étend à plus de 2 km de la voie. Les protections proposées sont nettement insuffisantes. On voit le cas notamment sur la LGV Sud-Est, c'est un des gros problèmes.

L'énergie

Je n'aurai pas le temps de développer le sujet, mais la demande exponentielle d'énergie liée à la vitesse ne sera possible qu'avec du nucléaire, ce qui hypothèque bien sûr, l'avenir et la sécurité.

Le sectionnement du territoire

Une LGV entraîne un impact considérable par son emprise d'au moins 25 mètres, clôturée de part et d'autre, créant une véritable barrière pour la circulation de la faune. Quelques passages bien sûr seront aménagés pour relier les deux sections d'une commune, mais cela reste des quantités négligeables. La fragmentation du territoire produite par une LGV n'est pas comparable à celle des voies ferrées classiques, ni même à celle d'une autoroute.

Pour bien comprendre les impacts, je citerai Robert Barbault qui est directeur au musée d'histoire naturelle : « *Tissu vivant de la planète, la biodiversité est davantage qu'une collection d'espèces. Le moteur de l'impressionnante diversification du vivant réside dans le jeu complexe des interactions qui tout au long d'une histoire de 3,8 milliards d'années n'a cessé de relier les organismes, populations d'espèces et milieux naturels.* » La nature est donc un réseau de réseau d'interactions entre les espèces vivantes, animales, végétales, de chaîne alimentaire, d'écosystèmes au cœur de chaque territoire. Une maille saute, et c'est tout l'édifice qui se déchire de proche en proche et qui est menacé. L'homme n'est pas en marge, il est complètement intégré et dépendant de ce système de réseau. Les études environnementales RFF focalisent sur des sites emblématiques – Sologne, forêt de Tronçais, sites classés Unesco, parcs régionaux, etc. –, mais si ces sites vivent, c'est parce qu'il existe à côté des espaces non fragmentés, cultivés ou non, mais aussi du tiers paysage qu'on appelle la nature ordinaire. Celle-ci est le soubassement de l'édifice. La fragmentation s'oppose aux besoins vitaux de déplacement dans le paysage et elle concourt à la destruction des habitats

naturels qui affectent d'abord leur périmètre, puis augmente le risque de disparition des espèces.

Dans le contexte de POCL, le sectionnement sera considérable. Il s'opère sur plus de 500 km. On imagine aisément toutes les trames vertes et bleues, ces corridors écologiques terrestres, aquatiques, façonnés par la nature au cours des siècles qui seront détruits à jamais non seulement par la LGV, mais aussi par le chantier de construction. Les terrassements sont colossaux, imposés par la vitesse qui nécessite des lignes droites et des grands rayons de courbes, ils vont détruire les habitats, les espèces, les milieux tels que les zones humides, les forêts, bocages, une grande richesse patrimoniale qui joue un rôle capital sur la ressource en eau. Ils vont supprimer bien sûr des terres agricoles, dénaturer les paysages lors du franchissement des grandes vallées. Les ouvrages hydrauliques sur les cours d'eau causeront des désordres irrémédiables sur les zones inondables et d'expansion de crues, l'espace de mobilité et le bon fonctionnement, alors que la directive-cadre sur l'eau nous impose une non-dégradation et une non-régression des milieux aquatiques.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Si vous pouviez conclure rapidement ?

Pierre KALUZNY : Je n'ai pas tout à fait fini. Je voudrais parler quand même de la consommation d'espaces.

Le mode de développement actuel repose sur une consommation et un gaspillage d'espaces. Jusque quand et jusqu'où va-t-on poursuivre dans cette voie ? Ne peut-on pas s'arrêter un instant sur ce désastre et s'interroger sur cette idéologie ?

La compensation : on me dira qu'il est envisagé de compenser les dommages occasionnés à la nature pour restituer la biodiversité perdue. On me parlera de génie écologique, etc. Par notre expérience dans ce domaine, on peut affirmer que l'on ne compense jamais.

Il y a une absence actuelle d'analyse environnementale. On pourra critiquer effectivement cette façon de faire, de pondérer les différents sites par une méthode des carrés de 20 mètres. En fait, le résultat n'est que le reflet des poids donnés au site.

La biodiversité sera la grande perdante. En 2010, ce fût l'année de la biodiversité, un an après les belles résolutions sont bien sûr envolées au nom d'un chimérique développement. Un des objectifs de la stratégie nationale pour la biodiversité – c'est indiqué en gros caractère – est qu'il faut préserver le vivant, sa capacité à évoluer.

Toujours en 2010, il y a eu ce rapport sur l'économie des systèmes et de la biodiversité...

Marie-Françoise SÉVRAIN : On peut revenir...

Pierre KALUZNY : J'en ai pour une minute.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Une minute, c'est trop maintenant !

Pierre KALUZNY : Il y a des méthodes qui aujourd'hui, grâce à cette étude, permettent de valoriser : par exemple, les insectes pollinisateurs rendent un service à l'agriculture estimé à 153 milliards d'euros par an, soit 9,5 % de la biodiversité. Il faudrait intégrer dans les études de POCL cette évaluation éco-systémique.

Marie-Françoise SÉVRAIN : C'est la proposition que vous faites pour la poursuite des études si le projet se poursuit.

Pierre KALUZNY : Voilà. Il y a des choses maintenant que l'on sait faire, que l'on sait mesurer, et ce n'est jamais pris en compte dans les calculs de rentabilité et si l'on voulait

effectivement introduire la valeur de ces services éco-systémiques rendus par la nature on s'aperçoit que peut-être on est plus dans les mêmes rapports de rentabilité qui sont indiqués dans le projet.

(Applaudissement.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Kaluzny, je suis obligée de vous arrêter, surtout que dans la première partie vous avez parlé d'un certain nombre de choses qui seront traitées le 19 janvier à Gien. Là, vous avez un petit peu mangé votre temps sur des thèmes qui seront traités plus tard. Ce qui ne nous vous empêchera pas de reprendre la parole.

Pierre KALUZNY : Ce que je voudrais dire simplement, c'est qu'il faut aujourd'hui changer de logiciel de pensée. On est assis sur la branche du vivant et on la scie en permanence. Je ne sais pas combien de temps on va durer encore comme cela.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Comme je le rappelais à l'instant, un certain nombre de thèmes seront traités à Gien puisqu'on a décidé de faire une deuxième réunion sur le thème de l'environnement humain, notamment le bilan carbone, les impacts sur l'aménagement foncier et sur l'agriculture, la sylviculture à Gien. Ce n'est pas que je veuille éliminer les thèmes abordés par Monsieur Kaluzny, mais maintenant je laisse la parole à Madame Laidet.

Vous avez un chronomètre devant vous pour vous permettre de regarder. Je vous laisse 4 à 5 minutes parce que je ne veux pas être trop injuste avec vous par rapport à l'intervenant précédent !

Myriam LAIDET, Mission Unesco Val de Loire : Bonjour à tous, bonjour Monsieur le Maire, bonjour Bourges. Je suis un petit loin de mes bases puisque je viens de Tours, pour vous expliquer en un peu moins de 5 minutes pourquoi on a inscrit le Val de Loire au patrimoine mondial et quels sont l'enjeu et la portée de l'inscription.

Avec quelques images, vous voyez que le site est très grand, il fait 280 km. C'est un corridor, le corridor fluvial du cours moyen de la Loire. Quand on dit qu'un site est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco – la cathédrale de Bourges est inscrite –, c'est que ces sites ont une valeur universelle exceptionnelle. Cela veut dire que si l'on porte atteinte à cette valeur universelle exceptionnelle, c'est conçu par la communauté internationale comme étant une perte pour la mémoire de l'humanité. Voilà en toute simplicité ce qu'est le sens de l'inscription Unesco, quels que soient les sites, quels que soient les biens reconnus.

Pour le Val de Loire, il s'agit d'un bien complexe puisque ce n'est pas un monument, mais un territoire qui a été reconnu sur trois critères :

- Le Val de Loire est une chaîne exceptionnelle de monuments et d'ensembles urbains. Nous avons sur 280 km une des plus grandes densités au monde de patrimoine.
- C'est aussi le lieu de l'excellence en matière d'ingénierie française, du XIIe au XIXe.
- Et enfin, c'est une illustration éminente de la Renaissance.

Pourquoi ?

Ce paysage culturel qui est inscrit témoigne par sa qualité, par son authenticité, d'éléments du passé qui ont été jugés par la communauté internationale comme authentique et intègre.

On peut le percevoir à l'échelle du fleuve, à l'échelle des fronts bâtis. Voilà typiquement une écriture de Loire que l'on retrouve sur les 280 km. Je souligne que ce sont des compositions architecturales et paysagères qui sont spécifiques à ce que l'on appelle « l'écriture paysagère de Loire », et enfin de larges perspectives.

Ce qu'il faut retenir en quelques mots, c'est que le Val de Loire est inscrit parce que c'est un espace monumental occupé à la Renaissance par la Cour de France, et qui a laissé une organisation de l'espace qui est liée aussi à une activité fluviale puisque la Loire a été une des artères principales du trafic fluvial français du XIIe au XIXe siècle. Donc, cela laisse quelques marques, quelques témoignages, quelques patrimoines jugés parmi les plus intéressants comme témoignages au niveau international.

Je n'approfondis pas plus, mais voilà ce qui a été retenu. Vous avez une image un peu synthétique de ce qui a été retenu au patrimoine mondial de l'Unesco. Ce n'est pas la totalité du patrimoine, c'est avant tout des éléments culturels, mais dans un paysage qui a bien sûr des composantes naturelles.

Pour pouvoir protéger et éviter justement cette seconde image qui est l'image de l'impossible, c'est-à-dire que le développement du Val de Loire n'obéit plus aux mêmes règles auxquelles il obéissait avant le XIXe, et nous avons des modalités de développement que l'Unesco ne souhaite pas remettre en cause, mais simplement, il y a une compatibilité à imaginer entre le développement actuel et les rythmes de ces développements passés qui ont fabriqué des patrimoines.

Pour éviter cette caricature, comme on peut le voir sur cette image, nous avons mis en place ce que l'on appelle « un plan de gestion », c'est-à-dire un cadre d'actions qui n'a aucune valeur prescriptive. Il s'agit de mobiliser l'ensemble des collectivités, ici concernées par le site Val de Loire. Il y a 165 communes, 4 départements, 2 régions, dont la région Centre, et il s'agit de les mobiliser autour d'une déclaration commune de cette valeur universelle exceptionnelle, des risques d'altération de cette valeur, de neuf orientations pour préserver cette valeur, et enfin, les actions spécifiques de l'État au sein de ces neuf orientations.

Rapidement, sur ces neuf orientations, nous avons six orientations de gestion territoriale où il s'agit de :

- préserver et de mettre en valeur les espaces, les patrimoines remarquables,
- maîtriser l'étalement urbain,
- organiser ce développement urbain,
- réussir l'intégration de nouveaux équipements, notamment les ponts, les franchissements de Loire,
- valoriser les entrées et les axes du Val de Loire.

Accompagnant ces orientations de gestion, vous en avez trois institutionnelles sont :

- organiser un tourisme durable,
- favoriser l'appropriation
- accompagner les décideurs pour le conseil.

Une étude d'impact patrimonial pour le projet de franchissement de la Loire

Concernant le sujet que nous traitons ce soir, le grand sujet par rapport à la ligne LGV est bien sûr le franchissement de la Loire en amont ou en aval d'Orléans. À cette occasion, il sera demandé ce que l'on appelle une étude d'impact non pas environnemental, mais patrimonial, qui n'existe pas en droit français, mais qui existe en droit international.

Cette étude d'impact patrimonial est demandée pour chaque projet d'équipement ou d'aménagement entraînant des changements d'usage des lieux situés bien sûr sur le périmètre Unesco. Il s'agit d'évaluer l'étendue des modifications, de proposer des mesures compensatoires et de donner la preuve que le projet contribue au développement durable du bien.

Bien évidemment, nous travaillons dès maintenant sur les projets de franchissement de Loire. Là, nous avons une projection de franchissement sur un pont qui est en cours de projet en amont d'Orléans près de Jargeau – je ne sais pas si vous pouvez le situer – et il s'agit là, dans un espace naturel de faire en sorte que l'ouvrage puisse accompagner le paysage, voire le valoriser, voire le mettre en valeur, et non pas s'imposer comme étant un élément en rupture avec ce paysage.

Vous avez à droite deux exemples de franchissement que nous ne souhaitons pas voir, et au centre le franchissement qui est actuellement en train de se mettre en place.

Je vous remercie beaucoup.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Maintenant, je vais vous donner la parole en vous rappelant avant les règles du débat que vous connaissez déjà bien.

Vous avez un temps limité à trois minutes. Tous les avis peuvent s'exprimer ; comme on l'a dit, un principe d'ouverture du débat à tous. On est là pour tout entendre, tous les avis. Je vous demanderais de vous présenter quand vous aurez le micro. Sachez que la réunion est filmée comme toutes les précédentes, et que si vous ne souhaitez pas être filmé, vous le précisez à l'hôtesse.

Ensuite, vous avez sur les sièges des cartons qui vous permettent de poser des questions par écrit. N'hésitez pas à le faire et à les donner aux hôtesse qui nous les apporteront, et qui seront traitées par les membres de la Commission qui sont à la table.

Maintenant, je vous propose de parler. J'ai deux doigts qui se lèvent, trois. Je vais prendre les trois premiers, après, on demandera si des personnes, soit RFF, soit des personnes présentes au premier rang, veulent réagir, et on reprendra d'autres questions. Je vous propose d'avoir une première séance de 20 minutes de questions, et après, de redonner la parole aux deux experts suivants.

Monsieur POINTEREAU a demandé la parole.

Dans la salle : Pourquoi toujours devant ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vais venir après derrière.

(Commentaires de la salle)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je suis désolée, Monsieur. Jusqu'à maintenant on a essayé de donner la parole. Je crois, Monsieur, que vous êtes relativement injuste parce que l'on a toujours essayé de répartir devant, derrière.

Ce n'est pas la peine que l'on gaspille le temps. Après, ce sera en haut, Monsieur.

Monsieur Pointereau, allez-y.

Rémy POINTEREAU, Président de l'association TGV Grand Centre Auvergne : Merci. Je voudrais profiter de cet instant pour vous dire que nous nous sommes réunis hier au niveau du Conseil d'administration et que nous nous sommes prononcés pour le scénario Ouest, et ce choix se résume d'une analyse...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Pointereau, excusez-moi, mais pourriez-vous recentrer sur le thème de la soirée ?

Rémy POINTEREAU : Je vais y venir. On a demandé un certain nombre de préconisations dont l'interconnexion avec POLT et une étude complémentaire pour l'optimisation de la desserte de Clermont, mais je voulais le dire avant de parler des enjeux environnementaux puisque l'on essaie de nous expliquer que justement ce tracé Ouest serait le plus impactant. Nous nous sommes prononcé plutôt pour justement emprunter les corridors existants, à travers l'autoroute A71 et les voies ferrées, la nationale 20 pour limiter les impacts environnementaux, éviter aussi la fragmentation des terres vierges, et limiter les prélèvements des terres agricoles. Cela relève bien sûr du simple bon sens et serait bien plus acceptable à la fois socialement, humainement et physiquement.

RFF reproche aussi, sur ce tracé Ouest par la Sologne, le problème des délaissés et je pense que cet inconvénient doit être considéré à sa juste proportion parce qu'il ne s'agit pas terres arables. Dans le tracé Médian, il s'agit de territoires vierges et on peut comprendre l'inquiétude à la fois des viticulteurs du Sancerrois, du Mennetou-Salon et des éleveurs du Pays Fort qui sont sur des territoires renommés dynamiques, remarquables, qui pourraient d'ailleurs être au Patrimoine de l'Unesco, et je voudrais savoir si l'on peut faire des études plus détaillées qui montreraient un ensemble d'inconvénients beaucoup plus importants sur le tracé Médian par rapport à la beauté des paysages, par rapport aux nombreux monuments classés, aux problèmes de relief, également, qui n'ont pas été comptabilisés, et aux problèmes de raccordements qui sont très gourmands en termes de délaissé.

De toute façon, ce que je peux vous dire, et on l'a dit hier au CA, dans tous les scénarios, il y aura bien sûr des problèmes environnementaux. C'est pour cela que c'est sans comparaison par rapport à l'utilisation des corridors existants actuellement qui sont tout à fait bien supportés, dans une zone d'étangs et de forêts, serait-elle à la fois très vaste et classée dans une Natura 2000 comme l'est La Sologne. Je pense que c'est sur ce point-là qu'il faut absolument revoir une étude en mettant en parallèle le Médian qui est beaucoup plus impactant sur le plan environnemental.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Olivier BERTRAND, Vice-président des Forestiers privés de France : Bonsoir. Dans ce débat beaucoup de gens parlent de l'agriculture, mais dans ce débat il y aussi un impact forestier. Sachez que notre organisation à différents titres est favorable au projet, quel que soit le tracé, sur son principe, favorable à cette infrastructure. Nous avons d'ailleurs besoin pour notre économie forestière d'infrastructures ferroviaires dans des moments qui sont quelquefois un peu critiques.

La première réflexion que je voudrais avoir, c'est que dans les projets – le Président vient de le rappeler – l'impact des zones de raccordements à la partie centrale – qui effectivement consomment quelquefois pour 10, 20, 30, 100 ou 150 kilomètres – a un impact de transversalité important. Je crois que c'est un élément très important et que dans le choix nous serons très attentifs à cette question par une ultra consommation de l'espace.

La deuxième chose est que sur type de projet il faudra faire très attention à la compensation du carbone, évidemment à la filière bois, nous y sommes tout à fait sensibles. D'autre part, nous sommes aussi extrêmement sensibles, comme l'a rappelé le Président Beulin la semaine dernière à Clermont-Ferrand, c'est d'anticiper la consommation des terrains, bien entendu forestiers en ce qui nous concerne, dans les différents dossiers, ne pas s'y prendre au dernier moment et de bien anticiper les choses, je crois que c'est un élément extrêmement important.

Sur les différents tracés : il y en a une qui est emblématique, je crois que c'est la Forêt de Tronçais. On se demande même si le tracé n'a pas été fait exprès, enfin, je ne vais pas recommencer mon commentaire que j'ai déjà fait une fois, je crois qu'il faudra bien entendu la contourner. Je ne vais pas revenir au Colbert contre Colbert ! Mais je crois que c'est un élément qui est un élément important à prendre en compte et il faut effectivement, comme il vient d'être rappelé, penser le plus possible à ces corridors de transports par la moindre consommation de l'espace.

Je crois que dans cet environnement, en guise de conclusion, ce projet qui impacte trois, voire quatre régions françaises a aussi un impact environnemental qui va beaucoup plus loin que le simple projet. C'est un projet d'aménagement du territoire et environnemental qui couvre tout ce grand centre de la France et je pense que c'est un élément apporté, on l'a vu, oh combien il y avait l'ensemble écologique et patrimonial important, mais qu'il y a aussi des régions et des hommes – et des femmes bien entendu – où les zones doivent se développer économiquement.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Madame et après je donnerai la parole à RFF pour répondre aux questions posées et je donnerai la parole en haut.

Agnès SINSOULIER-BIGOT, Section du Parti Socialiste de Bourges : Nous avons rédigé un cahier d'acteur qui est disponible dans le hall. Je voudrais revenir sur les propos de Madame Roecklin qui a effectivement cité l'étalement urbain comme une des problématiques pour la préservation de l'environnement. La section du Parti Socialiste de Bourges voudrait insister sur la pertinence de s'appuyer sur la gare actuelle de Bourges et non d'envisager la construction d'une nouvelle gare en dehors de l'agglomération comme on peut le voir sur d'autres tracés. Ainsi, nous devons densifier le tissu urbain actuel et non étendre la ville. Nous devons tirer parti lors de chaque projet urbanistique des friches industrielles existantes et non créer du mitage. En effet, l'extension de la ville conduit à des temps de déplacements plus importants et donc à des rejets polluants. De plus, l'extension de la ville rend plus difficile la mise en place de transports en commun.

La gare de Bourges bénéficie de plusieurs atouts : l'existence des zones d'activité COMITEC et PROSPECTIVE à proximité ; présence de services et de commerces. La mise en valeur de la gare de Bourges avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse permettra de maintenir et de développer ces activités. Cette infrastructure sera également un plus pour les quartiers nord de Bourges afin de poursuivre leur désenclavement. L'inter modalité sera plus aisée à mettre en œuvre à partir de la gare actuelle, en s'appuyant sur le réseau de transport urbain déjà existant.

A contrario, la construction d'une nouvelle gare favoriserait l'emploi de la voiture individuelle tout simplement pour s'y rendre. De plus, la construction d'une nouvelle gare et des parkings nécessaires mangerait des réserves foncières, des terres agricoles et détériorerait des paysages.

Dans le cadre du débat de ce soir, la section du Parti Socialiste de Bourges affirme donc son attachement au pôle gare actuel, et rejette le projet de construction d'une nouvelle gare dans

un souci de protection de l'environnement pour favoriser l'inter modalité et soutenir les zones d'activités actuelles.

Merci.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Monsieur Allary ou Madame Roecklin, vous réagissez ?

Thomas ALLARY : On va essayer une réponse à deux voix pour répondre à tous les éléments. Juste pour préciser à Monsieur Kaluzny que l'on a bien noté l'ensemble de ses remarques, donc on les prend comme l'expression de son avis, on va dire, opposé au principe du projet, le cas échéant de recommandations. Ceci dit, si ce sont des recommandations, il nous faut des choses éventuellement plus précises. Quand il y est dit que le détail du calcul n'est pas fait pour l'évaluation de la réduction des émissions des gaz à effet de serre par le projet, c'est faux. Toutes nos études sont en ligne, elles explicitent comment on est arrivé au stade de précision actuel du projet, aux résultats que l'on évoque publiquement, que l'on peut d'ailleurs peut-être montrer si on a une image, qui montre effectivement que selon les scénarios le projet permet sur sa durée d'exploitation d'économiser entre 7 et 14 millions de tonnes équivalent CO² des émissions de gaz à effet de serre. Ces éléments sont disponibles et tous les éléments de détail du calcul sont disponibles dans les études qui sont sur le site.

Vous disiez en parallèle que ce n'était pas forcément le problème central et que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre il valait mieux s'attaquer au fret ou au transport urbain, oui, mais ce sont d'autres politiques, d'autres projets qui le font et ce n'est pas à POCL de répondre à ces problématiques. Ce qui n'empêche pas que ces problématiques soient traitées en parallèle.

J'ai aussi noté avec beaucoup d'attention votre souci que soit intégrée l'évaluation des écosystèmes dans les évaluations chiffrées que l'on peut proposer. C'est effectivement quelque chose auquel nous sommes favorables par principe, mais aujourd'hui, on est encore au stade de recherche sur ces éléments, et on n'a pas d'éléments fiables partagés par suffisamment d'acteurs pour pouvoir intégrer cette chose-là aujourd'hui dans nos études.

Sur la différence Ouest-Médian, Corinne Roecklin va y revenir en évoquant la fameuse problématique du jumelage en Sologne, par contre, Monsieur Pointereau, on ne pourra pas faire des études qui montrent quelque chose. On fait des études et on regarde après ce qu'elles montrent. Aujourd'hui, les études qui comparent Ouest et Médian ont été faites, elles sont le plus complètes possible, et en l'état actuel de nos connaissances, et comme on l'a dit, pas que celle de RFF, les connaissances partagées avec les acteurs, l'évaluation que l'on vous a présentée est la plus aboutie possible.

Une petite précision sur les zones de raccordement : l'évaluation de nos scénarios porte sur l'ensemble des scénarios et donc aussi sur les zones de raccordements qui sont éventuellement nécessaires dans certains d'entre eux.

Une petite précision sur la problématique gare nouvelle/gare existante puisqu'elle a été évoquée : là, ce sont des choses que l'on note au fur et à mesure du débat. Ceci dit, ce sont des problématiques que l'on peut encore creuser dans la suite éventuellement du débat, on n'est pas obligé de choisir tout de suite gare existante/gare nouvelle dès la fin du débat. Ce sont encore des éléments qui peuvent être approfondis dans des phases ultérieures.

Corinne ROECKLIN : On a conduit une étude d'un jumelage potentiel de la LGV POCL avec l'autoroute A71 dans la traversée de La Sologne puisqu'effectivement les deux options de passage pour le scénario Ouest et pour le scénario Ouest-Sud qui traversent La Sologne ont

été dessinées de sorte à pouvoir étudier cette possibilité de faire un jumelage. Cette étude est disponible sur le site internet de la CPDP.

Un petit récapitulatif de La Sologne : c'est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe. C'est un massif forestier peu urbanisé qui fait plus de 350 000 hectares d'un seul tenant, ce qui est quand même un des plus grands espaces forestiers de France et d'Europe ; qui est aussi caractérisé par la présence de plus de 60 000 hectares de zone humide puisque la particularité de La Sologne est que c'est un massif humide, donc des zones humides d'intérêt majeur au niveau national et européen, c'est même une zone internationale en termes de migration des oiseaux. C'est une mosaïque de milieux secs et de milieux humides qui favorisent la biodiversité puisque c'est la rencontre de ces milieux qui crée la richesse où ont été recensés 23 habitats naturels communautaires, 32 espèces végétales protégées, 220 espèces d'oiseaux, des poissons, des mammifères, des insectes. Le classement en Natura 2000 n'est pas usurpé, loin de là.

On a étudié la possibilité d'un jumelage avec l'autoroute A71. Pourquoi un jumelage n'est-il pas toujours ce que l'on voudrait ? C'est-à-dire que le jumelage parfait serait d'avoir les deux infrastructures associées et collées l'une à l'autre ; là, effectivement, c'est un vrai facteur de réduction de l'impact. Par contre, une LGV est une infrastructure qui est censée rouler à 320 km/h, donc cette exploitation à grande vitesse crée un certain nombre de contraintes sur l'infrastructure puisque l'infrastructure doit être la plus droite possible. Donc, quand on doit négocier un virage, on prend des courbes qui sont quand même très, très larges. C'est ce que montre l'illustration où l'on voit le grand arc de cercle gris qui est censé représenter une LGV, et on voit à côté, matérialisé avec une ligne dite « réseau classique », mais ce serait pareil pour une autoroute, où l'on voit qu'une autoroute peut se permettre de contourner, de slalomer entre les enjeux, alors qu'une LGV ne pourra jamais se le permettre. Donc aujourd'hui, l'A71 dans sa traversée de La Sologne a pu éviter certains enjeux ; la LGV ne pourra pas le faire, elle ne pourra pas suivre l'autoroute si l'on veut pouvoir l'exploiter à 320 km/h.

De plus, se jumeler à l'autoroute cela veut dire qu'il faut tenir compte de l'autoroute et de ses équipements, notamment les échangeurs autoroutiers qui créent de l'infrastructure supplémentaire. Donc, si on jumelle une LGV à côté, cela veut dire éventuellement traverser ces échangeurs. Cela va concerner également les barrières de péages, les aires de repos, tous les équipements propres au traitement des eaux de l'autoroute, tous les bassins d'orages, donc en gros, tout ce que l'on appelle le domaine public autoroutier concédé, ce qui fait que l'on estime aujourd'hui que jumeler deux infrastructures autoroute et LGV, c'est un surcoût pour la LGV d'environ 20 %.

On s'est quand même prêté à l'exercice. On a mené ce que l'on appelle une étude exploratoire. On a dessiné un faux tracé, en fait on a dessiné juste un axe puisqu'aujourd'hui on ne dispose pas de données topographiques qui nous permettraient de dessiner les choses en trois dimensions, donc on a vraiment juste dessiné un axe en plan, un trait pour voir dans quelle mesure on peut le jumeler avec l'axe de l'autoroute existante. Sur la petite illustration qui est un zoom d'une des cartes disponibles dans l'étude, l'A71 est le trait jaune qui sillonne et qui essaie d'éviter notamment des zones humides et des étangs présents dans le secteur, et l'axe que l'on a dessiné pour la LGV, c'est le trait violet qui lui va à peu près tout droit. Cela nécessite de franchir l'autoroute à plusieurs reprises et à chaque fois que l'autoroute va faire une courbe, la LGV ne pourra pas suivre cette courbe et cela va créer des zones de délaissé, c'est-à-dire que l'espace entre les deux infrastructures va être plus ou moins large. Dès que l'autoroute va faire une courbe et que la LGV ne pourra pas suivre cette courbe, ce délaissé pourra dépasser les 200 mètres puisque dans notre étude le délaissé le plus large atteint jusqu'à 300 mètres. Donc, on considère qu'à 300 mètres d'écart, les deux infrastructures ne sont pas jumelées. En fait, sur toute la traversée de La Sologne qui fait à peu près 70 km, sur ces 70 km il n'y en a que 50 qui sont dans la zone de jumelage potentiel puisque la LGV viendrait d'un côté et l'autoroute de l'autre, donc il y a quand même 20 km qui sont totalement hors

zone de jumelage, donc avec un impact de la LGV dans les espaces vierges de La Sologne. Et sur ces 50 km qui sont potentiellement jumelables, seuls 10 km sont jumelables à moins de 50 mètres d'écart entre les deux infrastructures. Ce qui fait que sur les 70 km de traversée, on n'aurait que 10 km qui seraient réellement jumelables.

La LGV en elle-même va consommer en moyenne 700 ha de foncier en Sologne, et si on rajoute tous les espaces délaissés puisqu'ils seront inutilisables donc ils devront être acquis par RFF pour être mis en valeur quelle que soit la mise en valeur, cela veut dire l'acquisition de 400 ha supplémentaires puisqu'aujourd'hui dans l'étude qui a été faite, le délaissé est estimé à 400 ha.

Thomas ALLARY : Je me permets juste une précision pour dire que cette étude montre bien en conclusion non pas que le jumelage est impossible, mais qu'à ce stade on ne sait pas dire que l'on saura faire un jumelage parfait, donc on ne sait pas dire aujourd'hui que le risque d'impact est inférieur à ce que l'on rencontre dans d'autres scénarios en particulier.

Marie-Françoise SÉVRAIN : J'ai promis de donner la parole en haut de la salle. Qui souhaite s'exprimer ? Vous pouvez vous lever et vous présenter, s'il vous plaît.

Brice COUSSOT, Maraîcher : Bonjour. J'étais maraîcher sur Bourges. Ma question sur le TGV serait : on fait un débat, on se pose la question du comment faire passer un TGV, et j'ai l'impression que l'on ne se pose plus la question du pourquoi le TGV. Cette question du pourquoi a-t-on besoin d'un TGV, j'aimerais que l'on en discute aussi un petit peu lors de ce débat.

Mon autre question concernait la vitesse. Plus on va vite, plus on laisse de gens au bord du chemin. Que fait-on de ces gens au bord du chemin ?

Ma troisième interrogation concerne le soi-disant désenclavement grâce à ce TGV, alors qu'en fait, quand on regarde la carte des réseaux ferroviaires dans les années 30, c'était épars, cela concernait de nombreuses gares et de nombreuses personnes à des coûts moins élevés qu'aujourd'hui. J'aimerais savoir si la politique du réseau ferroviaire de France concerne que les grandes lignes à grande vitesse ou veut vraiment désenclaver les petites campagnes puisque j'ai l'impression que la société dans laquelle nous allons est une société de plus en plus urbanisée, qui va concerner que des personnes au col blanc qui vont prendre des trains à grande vitesse, cela m'agace un petit peu.

Ma dernière remarque : à votre avis, combien de temps cette ligne va-t-elle durer ? Plus de 100 ans, vous pensez ? Quand on voit l'ingénierie du Val de Loire du XIIe au XIXe, cela pose des questions.

Ma question est : pourquoi un TGV ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Aujourd'hui, Monsieur, nous sommes dans une réunion thématique environnement et plus particulièrement milieu naturel. Nous avons déjà eu une réunion de proximité, ici à Bourges, et nous avons des réunions thématiques. Là, je souhaiterais que l'on recentre au maximum sur la thématique de la soirée.

Mathilde NATTER, Membre du bureau de l'Union Viticole Sancerroise et représentant du Syndicat Viticole de Montigny : Je suis ici ce soir pour vous dire que l'appellation Sancerre est contre le tracé Médian pour toutes les conséquences que cela va avoir sur le paysage et du Pays Fort, et bien sûr des appellations des vins du Centre Loire, et également l'impact que cela va avoir sur notre métier, sachant que nous sommes aussi conscients de la formidable opportunité qui est offerte à Bourges pour son développement.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Jean TAILLARDAT, Département Santé des Forêts : Je travaille dans l'Allier, je viens donc reprendre un peu les zonés sur les forêts du bocage bourbonnais sur lesquels passera la voie Ouest-Sud et qui risque de poser de vrais problèmes sur ces forêts.

Je voulais rappeler qu'il n'y a pas que Tronçais dans le bocage bourbonnais, il y a d'autres massifs, Tronçais fait 10 000 ha, il y a d'autres massifs qui sont tout aussi importants en surface puisque la forêt du bocage bourbonnais couvre environ 20 000 ha. Donc, si on évite Tronçais – ce qui a souvent été dit – on se heurtera à d'autres forêts qui sont souvent d'ailleurs est-ouest par rapport au tracé qui est nord-sud. Ces massifs forestiers évidemment sont prestigieux au même titre certainement que le vignoble Sancerrois, donc chacun son combat : pour moi, c'est effectivement en travaillant sur les problèmes sanitaires de ces forêts, que l'on s'aperçoit qu'aujourd'hui les forêts ont subi énormément de problèmes avec les tempêtes.

Le problème qui se pose également, c'est que des emprises sur des massifs dont les arbres font 40 m de haut, seront énormes, puisqu'il ne faudra pas que les arbres tombent sur la ligne, et donc les emprises feront plus de 100 m. Le phénomène dont on parlait tout à l'heure d'évaporation de transpiration et d'insolation sur les lisières, cela voudra dire qu'il y aura 150 m ou 200 m de forêt dégradée. Sachant que ces corridors de lignes sont aussi des corridors de vents, et je rappelle que les tempêtes ont passablement dégradé les forêts françaises. À titre d'exemple, la forêt des Landes qui est le plus grand massif forestier de France n'a plus que 50 % de ses bois, il faut le savoir, c'est dramatique pour les sylviculteurs, donc ce sont des forêts domaniales qui sont encore plus fragiles, et il y a une valeur des bois énormes qui est une valeur commerciale. Je pense que ces forêts on a réussi à les garder. De plus ces grandes forêts ont un problème : au niveau historique, il faut de très longues années, c'est certainement les écosystèmes les plus fragiles qui existent tout simplement parce qu'à titre de reconstitution il faut environ 150 ans pour remettre sur pied une forêt comme cela. Les dernières agressions qu'il y a eu sur ces forêts domaniales sont les forges et les forges de Tronçais se sont arrêtées dans les années 1850, et à partir de là, aujourd'hui on arrive à retrouver les séquelles de ces forges, c'est quand même 150 ans après.

C'est donc vraiment très inquiétant de voir qu'aujourd'hui le train peut pénaliser ces massifs forestiers, sachant que l'histoire les a déjà pénalisés et sachant qu'aujourd'hui les problèmes climatiques mettent encore plus de déstabilisation sur ces grands arbres.

Je voulais, pour conclure, donner un bon mot qui avait été dit dans les années après-guerre, d'un collègue forestier de Marcenat, c'est une forêt domaniale. Il avait dit : « *les forêts ont été plantées par illettrés, elles seront détruites par des bacheliers.* » J'aimerais bien que les décideurs d'aujourd'hui ne soient pas les bacheliers d'hier.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : RFF souhaite-t-il réagir ? De toute façon, le problème de la sylviculture, on y reviendra au mois de janvier.

Avant de redonner la parole au public, je souhaiterais donner la parole à nos deux experts.

En premier Monsieur Didier Corot. Je vais préciser, puisque je l'ai qualifié d'expert, qu'il est géographe et paysagiste. Il exerce son activité dans le domaine de la planification territoriale au sein d'un bureau d'étude, notamment dans la prise en compte du paysage dans les grands projets d'aménagement et par ailleurs, il a déjà été par deux fois expert et trois fois membre de la CPDP, notamment sur la LGV PACA.

Didier COROT, Expert paysagiste : La concertation qui suit le débat public est actuellement suspendue.

Aujourd'hui, comme on a très peu de temps, j'ai résumé un peu mon intervention. En amont de l'opportunité qui est recherchée par Monsieur, très justement tout à l'heure, du projet de LGV, la nécessité de vraiment bien prendre en compte la complexité des territoires traversés. Cela recoupera un peu aussi la dernière intervention de Madame Laidet et de la mission Unesco à propos des paysages.

La connaissance des paysages permet de faire la synthèse de la complexité des composantes de l'organisation spatiale d'un territoire et de son occupation humaine qui transforme ce paysage. Le théoricien Gilles Clément, paysagiste assez renommé, a inventé le concept de « paysage en mouvement » qui est en fait exactement le constat que l'on peut faire quand on analyse les paysages qui sont issus d'une transformation humaine et naturelle avec leurs interrelations.

Le problème est que l'on développe – que ce soit les autoroutes, les canaux et la ligne à grande vitesse – des infrastructures linéaires qui ont maintenant une échelle bien différente de ces territoires qui ont été façonnés plus ou moins rapidement, avec des strates historiques, en formant des coupures qui sont souvent radicales. Alors, à grandes infrastructures linéaires – je parle de grands paysages – l'échelle des composantes ce n'est pas simplement de traiter l'enherbement ou les plantations sur les talus, c'est vraiment de traiter ce hors d'échelle du paysage que l'on vit, parce que le paysage est du vécu.

Pour le moment, on a parlé d'inventaires cartographiques, scientifiques qui ont toute leur nécessité, mais on ne parle pas de l'aspect visible. Tout cela se traduit par une vue quotidienne des gens, des habitants, des gens de passage, les touristes, etc. Or, vous avez sur la photo de gauche l'exemple d'une fragmentation importante d'un territoire. Là, évidemment, les personnes de RFF reconnaîtront peut-être, c'est au nord d'Auxerre, au sud de l'Ile-de-France. C'est une connexion assez brutale, ce n'est pas qu'une ligne toute simple, mais on voit que quand on fait une grande infrastructure linéaire sur un bocage, par exemple, on a ces coupures que l'on voit très bien en vision aérienne, mais que sur place on subit d'une façon peut-être moins visible quand il n'y a pas trop de talus ou de remblais ou de tranchées, mais qui à l'échelle territoriale, comme il a été dit pour la biodiversité, même au niveau des paysages qui le révèlent, ont une conséquence très forte, une incidence très forte.

Bien sûr la LGV peut être un vecteur d'aménagement à grande échelle, et l'on ne peut pas reprocher à un Maître d'Ouvrage qui crée ces infrastructures de parler d'aménagement du territoire qui relève plutôt des acteurs locaux qui sont responsables d'un projet de territoire à l'échelle voire régionale ou même plus locale, et il ne faut pas se tromper de cible. Là, je parle en tant que représentant d'une analyse qu'il est nécessaire de faire davantage dans les études multicritères qui sont produites par les Maîtres d'Ouvrages, quels qu'ils soient.

Le paysage est la synthèse de toutes les composantes visibles d'un territoire. Ici, vous avez des exemples : j'ai mis la Charité sur Loire – patrimoine de l'Unesco, d'ailleurs – qui est un peu l'origine de ma famille, même beaucoup, et qui est un paysage ligérien comme beaucoup d'autres en amont, en aval.

(Commentaires de la salle).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Non, n'entrons pas... continuez.

Didier COROT : Peu importe, c'est du patrimoine, ce n'est pas du paysage.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Continuez s'il vous plait.

Didier COROT : C'est un paysage ligérien important. Vous avez le Sancerrois, on en a parlé tout à l'heure, on a les fameux marais de Bourges, on a le pays de Georges Sand. Ce sont des paysages caractéristiques, mais à l'exclusion des paysages périurbains et urbains qui ne sont pas concernés par le projet.

Le Maître d'Ouvrage a déjà exprimé dans son dossier (partie 2, chapitre 6, page 133) : « *le paysage est un élément prépondérant du cadre de vie...* » Par contre, il conclut qu'il « *conduira une analyse approfondie du paysage pour définir un schéma directeur paysagé* », mais attention, à l'échelle. Le schéma directeur paysagé, ce n'est pas simplement traiter les délais, c'est tout ce qui est lié à l'infrastructure d'une façon physique et en amont de l'opportunité, je pense qu'il est indispensable de bien connaître toutes les mesures qu'il faudra prendre et ce schéma directeur paysagé, il faut l'exiger, effectivement, mais à la bonne échelle. « *Il permettra d'orienter la conception du projet* », c'est ce qu'il dit, « *pour insérer la LGV au mieux dans le paysage* ». L'insertion paysagère plus locale, effectivement, est importante, puisque c'est le vécu des citoyens.

Je ne parle pas des ouvrages d'art, etc., j'ai coupé tout cela.

Très rapidement, je rappelle – d'ailleurs Monsieur le Ministre qui est là le connaît ce problème – que la légitimité de parler des paysages, c'est déjà quelque chose d'institutionnel. Il y a au niveau européen, la convention européenne des paysages qui est elle-même une charpente pour la politique française du paysage dans laquelle doit s'inscrire cette analyse qui est faite et un support légitime très fort – cadre de vie de la population –, les paysages sont donc bien une production sociale à prendre en compte dans un projet de grande infrastructure et surtout au moment du débat sur son opportunité.

Au niveau national il y a eu effectivement la « loi Paysage » qui impose avec des articles dans le code de l'urbanisme, dans le code de l'environnement, les unités paysagères, la structure paysagère, les éléments de paysage, une sorte de poupée russe. L'unité paysagère est une échelle géographique, les structures paysagères sont des éléments de toute sorte : matériel, bien sûr, mais bâti naturel, agricole, forestier, etc., et cet ensemble de connaissances on peut l'avoir grâce à une bonne échelle d'approche qui est l'Atlas des paysages. Or, les Atlas des paysages font exactement l'inventaire de ces unités, de ces structures.

Marie-Françoise SÉVRAIN : S'il vous plaît.

Didier COROT : Je vais aller plus vite ! Il faut absolument que ce soit fait de manière que le paysage offre aux politiques un principe de cohérence.

Dans les fondements de paysages, on a effectivement les fameuses structures paysagères que l'on sait très bien analyser. Vous voyez un exemple d'un des Atlas.

La lecture sensible des structures – je suis désolé, j'arrive aux artistes, peut-être 30 secondes, je ne peux pas beaucoup en parler. La figuration du paysage, vous avez des figurations fidèles, type peinture réaliste qui sait retrouver tous les éléments du paysage. Vous avez en dessous un artiste qui a su comprendre toutes les structures.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Non, on ne l'a pas parce que vous n'avez pas passé la diapositive ! Ce n'est pas grave. Ce que je vous propose, c'est que concluez et que tous les documents que vous avez préparés soient mis sur le site pour que tout le monde puisse le consulter. Surtout que vous avez fait un travail très important, même complémentaire à celui-là. Je vous propose qu'il soit versé au débat et que tout le monde puisse le consulter.

Donc, on a bien compris qu'il avait une complexité des composantes à prendre en compte dans les paysages, dans l'analyse du paysage.

Didier COROT : Juste 30 secondes. Les enjeux paysagés, dans les Atlas paysagers peuvent regrouper tout à fait tout ce qui a été dit sur la biodiversité et en particulier dans la fameuse carte de synthèse de RFF.

Je conclus pour faire le lien avec la personne suivante : ce qui serait bien, c'est que toutes ces connaissances paysagères recourent dans le schéma régional de cohérence écologique où on a exactement les mêmes problèmes de fragmentation comme les milieux, etc., et qu'il faut absolument mettre en évidence dans les diagnostics et les enjeux du projet de LGV.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Maintenant, Sylvie Vanpenne, ingénieure en chef des Ponts, Eaux et forêts, chercheur au CEMAGREF, docteur en écologie et qui travaille sur les réseaux écologiques et les infrastructures de transport. Elle coordonne en particulier un programme INTERMOPES – je crois que c'est comme cela que ça s'appelle – infrastructure de transport terrestre rail-route et les modifications induites sur les paysages, les écosystèmes et la société. On est donc tout à fait dans le sujet de la LGV POCL.

Sylvie VANPENNE, Expert Ecologue CEMAGREF : Bonjour à tous. Je vais essayer de tenir le temps qui m'est imparti.

Pour parler des perturbations, cela va être un peu une redite de ce que RFF a déjà présenté sur une diapositive pour parler des impacts sur les milieux naturels.

Quels sont les besoins des espèces ?

Je vais parler des espèces au sens large, cela concerne aussi bien les espèces animales que les espèces végétales, même si on a parfois un peu du mal à prendre en compte qu'une plante se déplace. Elle ne se déplace pas au cours de sa vie comme un animal, mais par ses graines, par les besoins de pollinisation, elle va avoir besoin de se déplacer aussi à une échelle de temps bien différente de celle des animaux, mais elle va se déplacer.

- Des besoins d'habitat pour y vivre
- De la nourriture
- La capacité de se déplacer :
 - Pour se nourrir, quand on n'a pas toute sa source de nourriture à proximité immédiate de son habitat.
 - Entre les différents milieux de vie : on a un certain nombre d'espèces qui utilisent différents milieux de vie soit au cours de leur cycle annuel, soit sur du plus long terme. Par exemple, les batraciens ont à la fois une période hivernale qui est souvent en forêt dans des milieux un peu humides de forêts, mais ont besoin d'un plan d'eau pour se reproduire, et donc là, si on fait passer une infrastructure entre la mare de reproduction et la forêt où ils ont l'habitude d'aller passer l'hiver, on a un énorme problème de risque de destruction de la population, d'autant plus que c'est des espèces territoriales qui pratiquent tout le temps le même chemin parce qu'elles acquièrent une connaissance dont on n'a pas encore tellement l'information, savoir comment elles font, mais elles passent par les chemins en permanence.
 - Il y a la phase de reproduction. Bien souvent, les espèces vont chercher un partenaire à l'extérieur de leur groupe pour avoir un mélange des flux génétiques et ne pas avoir de consanguinité dans la population qui est source d'affaiblissement de la population et de diminution des capacités d'adaptation au changement.

- Pour quitter à l'âge adulte son lieu de naissance. Bien souvent aussi, on a un certain nombre d'espèces qui chassent les jeunes une fois qu'ils sont en âge presque adulte. On a donc une grande phase de migration des jeunes adultes. Ce peut être les mâles ou les femelles selon les espèces. C'est un type de déplacement qui est différent des déplacements quotidiens de nourriture qui vont faire que si on fait un rétablissement au-dessus d'une infrastructure par un passage, il peut très bien être utilisé tous les jours par un chevreuil qui va aller se déplacer pour aller se nourrir dans un pré de l'autre côté, mais ce n'est pas forcément d'un point de vue de la survie des populations, le déplacement le plus important. Il est peut-être plus important qu'une fois tous les trois ans, on ait un individu qui fasse 50 km pour aller se reproduire dans une autre population et donc amener des gènes dans cette autre population.

Les caractéristiques d'un LGV

- ◇ C'est une infrastructure linéaire qui est clôturée pour éviter les accidents avec la faune et les gros animaux sur le matériel, et donc les risques pour la sécurité.
- ◇ C'est un tracé aux contraintes techniques fortes. Donc, au niveau des mesures d'évitement, c'est un peu plus difficile.
- ◇ C'est une infrastructure qui nécessite un modelage du terrain fort par rapport aux questions de pentes nécessaires, donc beaucoup de fonctionnements en déblais, remblais qui vont avoir des impacts importants sur le milieu.
- ◇ C'est un chantier de grande ampleur.
- ◇ En exploitation, ce sont des trains qui vont circuler à grande vitesse avec un entretien des abords qui sera important. Ce sera des effets qui seront continués sur du long terme.

Les impacts d'une LGV

Je n'ai pas tout à fait le même classement des impacts directs ou indirects que ce qui a été présenté.

Les impacts directs

C'est l'emprise au sol de la ligne elle-même qui va détruire des habitats et des milieux, qui va parfois détruire des populations végétales complètes. Il n'y a pas que l'emprise au sol, mais toutes les annexes, et l'on considère en gros que pour 1 km de voie, on a 3,5 ha d'emprises totales en moyenne sur le trajet.

Il y a la modification des milieux en particulier sur les cours d'eau et les zones humides avec souvent, quand il y a franchissement de cours d'eau, artificialisation du lit et donc des impacts sur les capacités de vie des poissons et des invertébrés aquatiques.

Les mortalités par les collisions. Si le tracé est parfaitement clôturé au niveau de la faune terrestre, *a priori*, on n'a pas trop de mortalité par collisions à part des petits animaux qui pourraient passer sous les mailles ou carrément vivre dans l'emprise. Par contre, au niveau des oiseaux et des chiroptères, donc les chauves-souris, là il y a des impacts qui peuvent être importants sur certains secteurs.

Les impacts indirects

C'est ce qui a été évoqué en termes de fragmentation : c'est une barrière quasi imperméable aux déplacements. La fragmentation fait plusieurs choses : un effet de barrière qui va empêcher le déplacement, mais cela coupe aussi le territoire, et il y a certaines espèces qui à surface égale de territoire au total ne vont pas pouvoir continuer à vivre si c'est un territoire fragmenté en petits morceaux. Un schéma est souvent reproduit dans les études qui parlent de l'exemple du lièvre où, si on cumule un certain nombre de taches de petite taille pour arriver à la même surface d'une grande tache, on a beaucoup moins de lièvres qui vont vivre sur chacune de ces petites taches parce que c'est un animal qui a besoin d'un grand domaine vital d'un seul morceau.

Je vous ai parlé des nécessités de reproduction avec le lien génétique de populations pour éviter l'isolement génétique, éviter la consanguinité des populations, et on peut, si l'on a des populations trop petites qui sont isolées sans lien avec les autres, avoir des extinctions de population parce que c'est des populations qui seront beaucoup plus fragiles, à la moindre perturbation ou à un changement climatique, à une année un peu mauvaise en termes de reproduction, un assèchement d'une mare, par exemple, si l'on n'a pas à proximité une autre mare qui reste, elle, en eau et que les animaux peuvent rejoindre en cours de saison, on peut avoir une population totale qui s'éteint.

On a toutes les perturbations et pollutions chroniques ponctuelles qui vont être sur les milieux, particulièrement sur l'eau, mais aussi tout ce qui est poussière éventuellement, pendant les phases chantiers, qui peuvent se déposer et causer des impacts sur la végétation.

On a tout ce qui est introduction d'espèces invasives en phase chantier puisque dès que l'on remanie la terre, dès que l'on transporte des matériaux d'un endroit à l'autre, on peut très bien amener des contaminants, des graines, on vous a parlé de l'ambrosie. L'ambrosie est un vrai enjeu par rapport à la santé publique. En termes d'environnement, il y a des espèces qui sont tout aussi importantes parce qu'elles réduisent à néant une grande partie de la biodiversité locale, c'est les types Renouée du Japon qui sont des plantes dont un tout petit fragment transporté sur un terrain remanié va risquer d'induire des implosions de populations.

Les impacts induits

Ce sont tous ceux qui ne sont pas liés directement à l'activité de la construction de la LGV, mais qui sont ses conséquences.

Il y a toujours un aménagement foncier, c'est ce que l'on appelait autrefois le remembrement, qui a lieu après une LGV puisque l'on va traverser souvent un paysage agricole. Il y aura des terres agricoles qui vont être consommées, donc il y aura nécessité d'avoir un arrangement avec l'agriculteur derrière pour négocier une redistribution des terres. Et dans le passé, assez souvent, ces aménagements fonciers ultérieurs ont eu des impacts écologiques encore plus importants que la création de la ligne elle-même ou de l'autoroute en termes de suppression de haies, suppression de bocages, simplification de l'écosystème. Et dans certains cas même, aussi, destruction de l'efficacité de passage de réductions d'impacts qui avaient été conçus par l'infrastructure et positionné parce que l'on avait un milieu naturel qui permettait d'arriver à un endroit où l'on faisait traverser l'autoroute ou la voie ferrée, et que dans l'aménagement foncier derrière, trois ou quatre ans après, on a arraché ces haies pour faire un agrandissement de parcelle et donc le passage que l'on avait construit était devenu beaucoup moins efficace, voire même inefficace à cause de ce réaménagement.

On a aussi toute la modification des exploitations agricoles, ce n'est pas seulement le remembrement et le réarrangement. Dans certains cas, on peut avoir passage d'un système d'exploitation qui va basculer vers un autre. On a des exemples sur les zones de montagne en Rhône-Alpes où l'on a des agricultures qui étaient de la polyculture élevage qui sont plus passées à du maïs après le passage d'une infrastructure, parce que dans les remaniements

tout le système était bouleversé et ce sont des impacts que l'on mesure relativement peu, mais qui sont nécessaires à prendre à compte.

On a tout ce qui est développement des dessertes, des nouvelles artificialisations : dessertes routières des gares, zones d'activités qui se développent autour, urbanisation qui va aussi risquer d'être remobilisée parce que l'on va être plus près de la route.

Des impacts dans le temps

Les impacts sont dans la phase chantier, dans toutes les phases de travaux avec les accès pour aller chercher les matériaux, les transporter ; des pollutions importantes de l'eau en phase chantier : poussières, hydrocarbures ; des dérangements à proximité de chantier par le bruit, par la poussière et par la lumière et pendant l'exploitation, les mortalités par collision, les perturbations, les changements de microclimat que l'on a évoqués pour la forêt, mais aussi les changements d'aérodynamique, c'est-à-dire de flux d'air qui peuvent perturber les déplacements d'oiseaux ; les pollutions par les traitements herbicides en bord de voies et l'usure des matériaux.

Pour limiter ces impacts

Pour limiter ces impacts, éviter ces zones les plus riches, mais ne pas oublier la nature ordinaire qui rend les services écosystémiques dont on a besoin en termes de pollinisation, en termes de milieux humides pour préserver des inondations, en termes de stocks de carbones ; reconnecter les corridors écologiques, et dans le cadre de la trame verte et bleue des schémas de cohérence écologique il faudra impérativement qu'il y ait des études là-dessus assez fines ; et toujours, si l'on traite les questions très amont, on a plus de chance de réussir à trouver de bonnes solutions en associant dès le début des écologues avec des techniques pour essayer de trouver les meilleures solutions.

Le partage d'informations est très important, et aussi la formation des entreprises sous-traitantes qui ne comprennent pas forcément l'intérêt de positionner tel passage à faune de telle manière. Si on leur explique la biologie de l'espèce par une petite formation, il y a une meilleure prise en compte des conditions techniques qui ont été proposées.

Il y a quand même quelques petits impacts pour certaines espèces qui peuvent être positifs : dans les dépendances, certaines espèces peuvent trouver un milieu de vie qu'elles n'ont plus forcément ailleurs, et dans les zones d'emprunt, par exemple certaines carrières peuvent, si elles le sont pensées dès le début, être réaménagées pour créer des milieux pionniers dont on n'a plus beaucoup d'exemples sur le territoire.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. On va passer le micro au deuxième rang.

Christian BOUCHARDY, Vice-président du Conseil régional d'Auvergne, chargé de l'environnement : Pour ceux qui étaient au débat de Clermont-Ferrand, vous vous souvenez que le représentant de la ville de Reims a montré combien le TGV avait participé au développement de sa ville et de sa région, et il nous avait dit : si vous êtes entrepreneur et vous voulez vous installer dans une ville, avant de le faire, comptez le nombre de grues, s'il y en a beaucoup, c'est une ville en pleine expansion, vous pouvez vous installer. C'est donc ce que j'ai fait ce week-end, je suis allé entre Vichy et Moulins, et j'ai compté 632 grues, mais c'était des grues cendrées, parce que j'étais dans la réserve naturelle du Val d'Allier !

(Applaudissements.)

Tout cela pour vous dire que nous avons des milieux naturels exceptionnels en Auvergne – et pas qu'en Auvergne, mais là, je parlerai au nom de la région Auvergne – et que nous souhaitons évidemment les préserver au maximum.

Quand nous avons vu les premières cartes qui ont été publiées, le tracé Ouest-Sud passait, comme l'a dit monsieur le forestier tout à l'heure, en plein milieu de la forêt de Tronçais. Donc, nous aussi nous avons soupçonné une provocation dans laquelle beaucoup de gens sont tombés. J'ai bien aimé aussi tout à l'heure quand Madame Roecklin a montré un PowerPoint, une diapositive s'intitulait – je résume un peu, mais c'est cela – : les risques que la biodiversité fait courir au projet. J'aurais plutôt tendance à inverser la phrase, mais ceci dit, je vais donner maintenant la position officielle de la région Auvergne par rapport à l'environnement : il n'est pas question, bien entendu que le tracé, quel que soit celui qui sera retenu, touche (je monte au-dessus de l'Auvergne) le Bec d'Allier (je trouve que l'on n'en a pas parlé beaucoup du Bec d'Allier jusqu'à présent) qui est très impacté par le tracé Médian. Il n'est pas question, on le redit encore une fois, de toucher la forêt de Tronçais, mais je crois que tout le monde est d'accord, le vignoble Saint-Pourçain, même si l'on ne se compare pas au Sancerre ou à la Bourgogne, et bien entendu préserver l'Allier et notamment la réserve naturelle régionale.

Dans un tracé de 10 km, on le sait, et j'en ai l'expérience personnelle, que l'on peut bouger beaucoup et que l'on peut évoluer et faire bouger les lignes ; mais dans tous les cas, je tiens à le dire officiellement au nom de René Souchon et de tout l'exécutif et même de l'ensemble de la région Auvergne, il n'est pas question, contrairement à ce qui a été dit, que le tracé touche au milieu naturel remarquable de l'Auvergne. En conséquence de quoi, puisque le tracé Ouest-Sud que nous avons défendu est impactant pour les milieux naturels, nous souhaitons une évolution, et c'est la raison pour laquelle le Président Souchon a demandé un nouveau tracé qui passe quelque part entre Ouest et Ouest-Sud – ce n'est pas à nous de décider – et qui ne touche pas les milieux dont je viens de parler.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Je voulais vraiment répondre tout de suite à Monsieur Bouchardy puisque vous disiez que quand vous avez la carte du scénario Ouest-Sud qui évoque la forêt de Tronçais, vous avez pensé à une provocation. Vous avez mis deux ans ou presque pour penser que c'était une provocation, puisque vous avez eu cette carte il y a un peu plus d'un an et demi, deux ans devant les yeux, en tant que co-financeur des études, et que vous n'avez jamais émis la moindre observation sur ce sujet. Ce qui ne signifie pas que la forêt de Tronçais sous le scénario Ouest-Sud est quelque chose d'intéressant, on sait tous que c'est une sensibilité très importante, mais vous savez très bien que cela n'a pas été fait exprès puisque la région Auvergne a toujours été associée aux études et que vous n'avez jamais formulé aucune observation sur ce sujet avant le débat public. C'était le premier point.

(Applaudissements.)

Le deuxième point, c'est que oui, évidemment, il est hors de question de passer dans le Bec d'Allier et tous les scénarios évitent le Bec d'Allier : l'Ouest, le Médian et l'Est. Le Ouest-Sud par nature puisqu'il n'est pas du tout dans ce secteur. Vous soulignez le fait que l'on peut faire bouger les lignes. Effectivement, je confirme que les options de passages qui correspondent à chaque scénario sont des éléments qui ne sont pas figés comme au moment de l'enquête d'utilité publique. On est sur de grandes zones de passage que l'on peut réduire, que l'on peut élargir, que l'on peut faire varier selon ce que l'on aura entendu au débat public. Donc, c'est

effectivement des choses que l'on est prêt à faire au fur et à mesure que l'on entend des propositions et on en entend effectivement depuis quelque temps dans ce débat.

Philippe REDOIS, Europe Écologie Les Verts : Je vais faire une intervention politique, bien entendu. Nous sommes pour le développement du transport en commun et notamment du ferroviaire en France. C'est une première chose parce que l'on a entendu beaucoup de choses.

La deuxième chose, je voulais revenir sur l'impact environnemental du TGV en France aujourd'hui, et notamment sur ce secteur-ci qui me paraît important. Nous savons aujourd'hui, on vient de voir ce qu'il s'est passé à Durban avec la force des Européens pour aller vers la lutte contre le réchauffement climatique ; il nous paraît fortement important que l'on mette en place les mêmes choses en France. Par contre, aujourd'hui, nous avons choisi – cela a été fait par Hervé Mariton qui est le rapporteur de la Commission des finances – sur un développement de 4 500 km de ligne TGV prévus en France, sur ces 4 500 km de lignes, nous avons un budget qui a été voté par l'État de 16 milliards pour 2020, cela donne un peu le contexte du 14 milliards pour ici. Sur les 2 000 km de ligne d'ici 2020, il y a :

- La ligne sud Europe-Atlantique
- La ligne Bretagne-Pays de Loire
- L'axe méditerranéen
- La desserte de l'Est avec l'achèvement de la ligne Paris-Strasbourg
- L'interconnexion sud LGV en Ile-de-France
- Les accès tunnel Lyon-Turin

Tout cela est prévu pour 2020.

Ensuite, un programme supplémentaire, nous avons l'axe Paris-Amiens-Calais. Nous avons aussi Toulouse qui est prévu, le raccordement Toulouse-Narbonne, et le POCL qui nous concerne. Cela est la ligne supplémentaire avec 2 500 km et qui vient d'être définie.

Ma question est qu'aujourd'hui dans la situation actuelle économique mondiale où nous sommes, la situation économique que nous avons en France et en Europe, nous parlons de 16 milliards de développements pour 2020, on nous parle de 14 milliards pour ce projet. Nous sommes en complet décalage par rapport à tout ce qui se passe. C'est important : qui va financer ? Comment cela se passe-t-il ? On n'a absolument pas vu une ligne financière sur ce tableau ce soir.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur, je vous précise...

Philippe REDOIS : L'impact environnemental...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous précise...

Philippe REDOIS : Je vais continuer, j'ai fini. Vous allez pouvoir intervenir après.

Le TGV déplace l'activité économique, mais ne la crée pas. Le TGV ne réduit pas les inégalités entre les régions, mais les aggrave. Ce que nous demandons, c'est que les 500 km qui sont consacrés ici pour le LGV – le rapport, je pense, 1 km de TGV, c'est 20 km de TER –, la transformation des 500 km de TGV soit en 10 000 km de TER et qu'on aille vers le maillage du territoire partout en France et y compris dans notre région.

Bonne soirée à tous.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je ne souhaitais pas vous interrompre, mais simplement vous préciser qu'il y avait eu une réunion thématique sur le financement auquel vous pouvez vous reporter. Le verbatim est sur le site.

Marie-Thérèse PILET-DUCHATEAU, Adjointe au Maire d'Orléans : Je présente les excuses de Monsieur Serge Grouard, député-maire, retenu à l'Assemblée nationale.

Lors de la réunion thématique d'Orléans, certains experts nous ont expliqué que rationnellement nous n'aurions qu'un choix possible, le scénario Médian. Or, cette démonstration est fondée sur une méthodologie que la ville d'Orléans conteste fortement, tout comme de nombreux élus et citoyens.

En matière d'environnement, nous estimons que RFF a délibérément choisi une méthodologie particulière qui permet de donner un caractère pseudoscientifique au choix du scénario Médian.

Je vais illustrer mon propos en invoquant deux enjeux environnementaux fondamentaux du projet POCL : la préservation de la biodiversité et la lutte contre le réchauffement climatique.

Sur le premier point, parmi les cinq niveaux d'enjeux, la quasi-totalité du territoire de l'agglomération d'Orléans est considérée enjeu de niveau 1. En revanche, les forêts sont reléguées en enjeu de niveau 3. Pour RFF, il est donc 100 fois moins dommageable pour l'environnement de traverser des forêts jusqu'alors préservées plutôt qu'un territoire qui dispose déjà d'infrastructures ferroviaires.

Seul se voit attribué autant de poids qu'une zone urbaine, les territoires les plus protégés réglementairement, comme les zones Natura 2000, et ce, alors même que la nécessité de se préoccuper désormais de la biodiversité dite « ordinaire » est l'une des pierres angulaires du Grenelle de l'environnement. En privilégiant le scénario Médian qui multiplie les barreaux de raccordements et donc la fragmentation des milieux naturels, preuve est faite que RFF et la SNCF accordent aussi peu de poids au respect de l'environnement qu'aux lois votées par les représentants du peuple.

C'est également en invoquant ce prétexte fallacieux de protection de l'environnement que RFF refuse d'envisager concrètement la possibilité d'utiliser le réseau ferré existant pour la traversée de l'agglomération orléanaise.

Par ailleurs, s'agissant de la possibilité de couplage avec l'A71 en Sologne, il est affirmé, je cite : « *l'étude diligentée par RFF ne s'appuie pas sur un niveau d'information suffisant pour être conclusive, et d'autres solutions pourraient être envisagées si la poursuite des études au sein des scénarios Ouest et Ouest-Sud étaient décidés.* » N'aurait-il pas fallu réaliser ces études avant l'ouverture du débat public pour permettre aux citoyens concernés de se prononcer en toute connaissance de cause ? Cela traduit une nouvelle fois la volonté de RFF d'écarter par principe les scénarios qui ont l'assentiment de la grande majorité des représentants des territoires.

Ce sont ces éléments qui nous conduisent à remettre en cause tant la méthodologie de RFF que les arguments utilisés en faveur du scénario Médian, et à soutenir avec les principales collectivités locales, la famille des scénarios Ouest, plus respectueuse de la biodiversité ordinaire, et seule à permettre un jumelage d'infrastructures.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

Marie-Thérèse PILET-DUCHATEAU : Je conclus, Madame ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Oui, concluez.

Marie-Thérèse PILET-DUCHATEAU : Je vais conclure. Il y en a qui ont parlé 7 minutes.

Marie-Françoise SÉVRAIN : C'était des intervenants invités, Madame. La règle du jeu est telle.

Marie-Thérèse PILET-DUCHATEAU : D'accord. Merci, Madame, de l'avoir signalé. Depuis que le débat public a commencé, RFF et la SNCF prétendent que toutes les études montrent qu'un gain de temps même mineur induit une fréquentation accrue des lignes. Comment se fait-il qu'aucune de ces études n'ait été versée au débat public ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci, Madame.

Marie-Thérèse PILET-DUCHATEAU : Alors que nous approchons de la fin du débat public, il est plus que temps pour RFF et la SNCF de donner tous les moyens intéressés par le projet POCL, des réponses précises à une attente légitime.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci Madame. Vous êtes prêt à répondre ?

Thomas ALLARY : Le premier point, c'est peut-être de rappeler que RFF et la SNCF, ce n'est pas la même entreprise. Aujourd'hui, on est sur un projet d'infrastructure qui est porté par RFF, et la SNCF dans ce cadre est un potentiel futur exploitant de la ligne, ni plus ni moins, comme la Deutsche Bahn, comme Véolia, comme qui vous voulez, qui pourrait opérer sur cette ligne. Autrement dit, la SNCF peut s'exprimer sur ce projet, elle le fait, elle donne son avis en disant : je préfère tel scénario pour telle raison, qui peut être une raison commerciale, et c'est tout à fait légitime. C'est son rôle aujourd'hui dans le transport ferroviaire français.

RFF, lui, est en train de présenter un projet au débat, il présente les enjeux qui ont conduit à ce projet, et il présente l'état des réflexions actuelles sur le projet. Vous n'avez jamais pu lire et jamais pu entendre RFF dire tel scénario est meilleur qu'un autre, et c'est celui-là que l'on veut. Nous n'avons jamais dit cela. On présente effectivement les résultats des études que nous faites, non pas tout seuls, nous RFF dans notre bureau, mais nous en partenariat avec les cinq régions concernées : Conseil régional d'Auvergne, Conseil régional de Bourgogne, Conseil régional d'Ile-de-France, de Rhône-Alpes et la région Centre. Nous présentons les résultats de ces études. Quand les scénarios ont été élaborés, personne ne connaissait le résultat de ces études. On ne peut pas dire que les études ont été faites pour donner tel résultat. Elles ont donné ces résultats et nous les présentons. Effectivement, il y a des indicateurs qui peuvent plutôt être favorables à certains scénarios ou plutôt à d'autres. Aujourd'hui, si les méthodes sont contestées, nous, on n'a aucun problème avec cela. C'est justement l'intérêt et l'enjeu du débat. C'est dire, on a compris vos études, mais nous on n'est pas d'accord, pas forcément avec le résultat, on n'est pas d'accord avec la méthode, pour telle raison, telle raison et telle raison. Donc, parlons-en, mais on n'est pas là pour se faire, entre nous, des procès d'intention. Nous, en l'occurrence, on a mis sur la table toutes nos études, toutes les méthodes et tous les chiffres, hypothèses, calculs et résultats. Il est faux de dire que nos études de trafic et les résultats qui y sont afférents ne sont pas publics. Ils sont entièrement publics, tout a été transmis à la Commission et la Commission a tout mis en ligne sur son site. Nous n'avons, nous, plus rien dans nos cartons.

Avant que je passe la parole à Corinne, parce que l'on parlera, justement, de la méthode – puisque vous en parlez – sur la hiérarchisation des enjeux environnementaux, mais juste avant, je voulais parler de l'utilisation du réseau ferré existant à Orléans. Parce que là, ce n'est pas le fait que RFF refuse, RFF a regardé. Que veut dire utiliser le réseau existant ? Cela veut dire, dans un scénario Ouest ou Ouest-Sud, on a montré les deux, ne pas construire de LGV au droit d'Orléans, pour la contourner d'un côté ou de l'autre, compte tenu des enjeux

environnementaux qui sont effectivement très sensibles. Donc, on récupérerait le réseau existant et tous les TGV passeraient à Orléans-les-Aubrais et continueraient. Cela veut dire 10 minutes de temps de parcours en plus. Comme on est sur des temps de parcours Paris-Lyon qui sont à 2 h, l'équivalent de l'existant, 10 minutes en plus, cela veut dire 2 h 10 et cela ne répond donc plus à l'objectif fixé initialement par l'État. J'entends que le débat réinterroge donc cet objectif, mais cela explique pourquoi nous, nous ne pouvions pas présenter un scénario de ce type au débat public. Il ne répond pas à l'objectif « alternative à la ligne existante Paris-Lyon en 2 h ».

Au-delà de cela, même si l'objectif est réinterrogé, on a clairement un deuxième souci qui est certainement beaucoup plus important : c'est le fait que si l'on imagine un branchement de la LGV quelque part au nord d'Artenay et qu'elle réapparait au sud de La Ferté-Saint-Aubin, on a un vrai problème de capacité dans ce secteur. On a essayé de lister, dans les deux carrés que vous voyez sur le côté, le nombre de TGV, le nombre de trains de fret, le nombre de TER et le nombre de trains grande ligne qui circuleraient à l'horizon 2025 sur ces sections, et on est clairement aux limites maximums d'exploitation, voire au-delà. Et encore, on a raisonné en nombre de trains, on n'a pas incorporé les différences de vitesses qui conduiraient certainement de toute façon à ne pas savoir construire ce que l'on appelle « le graphique de sillons » pour tous ces trains. Si, par un miracle, on arrive à faire passer ce nombre de trains et qu'on arrive à construire un graphique, cela veut dire que l'on n'a plus aucune marge d'évolution dès la mise en service. On est dès le début au maximum, et on ne sait plus augmenter le nombre de ces trains quel que soit le train. C'est pour ces raisons-là qu'à ce stade-là l'utilisation du réseau ferré existant à Orléans est une solution qui ne répond pas aux enjeux du projet.

Corinne ROECKLIN : Sur la méthodologie qui a été utilisée, que je vous ai présentée précédemment, elle n'est pas pseudoscientifique, elle a été mise au point pour d'autres projets que le nôtre, donc on ne fait que réutiliser une pratique qui a été de nombreuses fois utilisées sur des projets d'infrastructures. Je rappelle qu'elle a été partagée avec les groupes de travail, avec le Comité de Pilotage, avec le Comité technique, et pour prendre plus particulièrement en compte l'exemple que vous avez cité, si Orléans et son agglomération apparaissent en niveau d'enjeu majeur, donc d'une couleur très foncée sur notre carte de hiérarchisation, ce n'est pas uniquement parce que c'est une zone bâtie – effectivement, à ce moment-là, ce ne serait pas violet – c'est parce que le Val de Loire, donc Orléans et son agglomération et le Val de Loire, cumulent plusieurs enjeux dont des enjeux majeurs. En fait, c'est ce cumul de tous les enjeux, l'urbanisation, le patrimoine, on a vu le Val de Loire tout à l'heure, le classement Natura 2000 de la Vallée de la Loire, c'est tous ces enjeux qui se cumulent et qui créent la couleur violette. Cela ne veut pas dire qu'Orléans est plus important que les forêts, cela veut dire que sur Orléans il y a un cumul d'enjeux plus importants.

Pour vous répondre également sur la biodiversité ordinaire, construire un projet ce n'est pas choisir entre biodiversité ordinaire et biodiversité patrimoniale, c'est tenir compte des deux. Nous, au stade où nous en sommes de nos études, effectivement notre recensement est fondé sur la biodiversité patrimoniale puisque l'on tient compte de tous les classements et inventaires qui existent : les classements Natura 2000, les classements réserves naturelles, tous les zonages d'inventaires types SNIEF, ZICO. On tient compte de toutes ces choses, mais cela ne veut pas dire qu'on occulte la biodiversité ordinaire. La biodiversité ordinaire, pour pouvoir exister, a besoin de ces enjeux patrimoniaux, donc quand on tient compte des enjeux patrimoniaux au stade où l'on en est, on tient compte de la biodiversité ordinaire par voie de conséquence. Ensuite, quand nos études se préciseront pour définir un tracé, c'est là, en faisant les inventaires, que l'on inventoriara l'ensemble des espèces qui constituent les milieux, l'ensemble des habitats qui constituent les milieux, que ces habitats soient protégés ou non protégés. Et c'est à ce moment-là que l'on pourra étudier comment se déplacent les espèces, ce qu'a raconté très bien Madame Vanpenne. La biodiversité ordinaire ? On ne l'occulte pas.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary, vous pouvez répondre à la question de savoir si avec les 14 milliards vous pouvez réaliser les kilomètres de TER.

(Commentaires de la salle)

Thomas ALLARY : Il y avait beaucoup de questions derrière tout cela. Je vais essayer d'aller très vite.

Pourquoi le projet ? Je vais rappeler qu'il est inscrit dans la loi pour répondre à des enjeux qui étaient multiples, qui étaient ceux de la loi, en particulier, lutte contre le changement climatique, en particulier, nouvelles mobilités, et c'est à ce titre-là que le projet a été inscrit dans la loi avec effectivement l'importance de la relation Paris-Lyon, au-delà de Paris-Lyon pour faire de la longue distance entre Europe du Nord-Europe du Sud et opérer des reports modaux depuis l'aérien, et l'idée de POCL, entre guillemets, c'est de profiter de ces échanges très longues distances pour irriguer aussi les territoires du Centre par la grande vitesse.

Sur la problématique qui était aussi derrière celle du financement...

(Commentaires de la salle)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur, s'il vous plaît. On ne va pas recommencer le débat que l'on a eu dans diverses réunions précédentes. Désolée si vous n'avez pas pu y participer. Je vous conseille de vous reporter à tous les comptes rendus et tous les verbatim, vous aurez un minimum de réponses à vos questions.

Thomas ALLARY : Très rapidement, sur la problématique du financement. Le projet est évalué effectivement entre 12,2 et 14 milliards d'euros sur les scénarios. Aujourd'hui, on n'est pas du tout au stade de faire le tour de table financier de ce projet, mais comment, aujourd'hui, un projet de ce type se finance ?

Il se finance évidemment par un apport de Réseau Ferré de France. Cet apport est borné par la loi, par les statuts de RFF : c'est ce que le projet va lui apporter en recettes nouvelles. Il ne peut pas aller au-delà, il n'a pas le droit de s'endetter au-delà de ce que le projet va lui rapporter. Autrement dit, ce sont les voyageurs nouveaux permis par le projet qui vont offrir des recettes nouvelles et qui permettront à RFF d'apporter une part au projet. Le complément, parce qu'en général cela ne suffit pas pour tout payer, est appelé auprès des collectivités publiques : État, collectivités locales, éventuellement Union Européenne. Dans ce cadre-là, on voit donc que l'État apporte une part, et pour l'ensemble des projets de LGV listés dans le Grenelle – pour la première liste d'ailleurs, si j'ai bonne mémoire – c'est cet apport de 16 milliards qui est évoqué. C'est la part État dans les projets de la première liste du Grenelle. Voilà ce qui est dit sur la méthode. Évidemment, les négociations et la façon de monter le financement de ce projet, c'est quelque chose qui viendra beaucoup plus tard, par exemple, dans une dizaine d'années.

Derrière la question qui a été posée, il y a avait la problématique : est-ce que le financement de ce type de projet n'empêcherait pas le financement de lignes du réseau existant en général ? Là aussi, non. On vient de dire que l'apport de RFF dans une LGV, c'est ce que lui apporte le projet en recettes nouvelles, en voyageurs nouveaux. Si on ne fait pas le projet, il n'y a pas de voyageurs nouveaux, évidemment, donc pas de recettes nouvelles pour RFF, donc RFF ne met rien dans le projet qui n'existe pas, mais il n'a pas non plus d'argent nouveau à mettre dans la modernisation du réseau existant. Ce sont des financements étanches. Cela n'empêche pas que la modernisation du réseau existant est de toute façon la priorité numéro 1 de RFF aujourd'hui. Quand on parle aujourd'hui de ligne à grande vitesse, on parle effectivement de projets futurs. L'actualité, c'est la modernisation du réseau, c'est 13 milliards d'investissements d'ici à 2015 pour moderniser 6 400 km de lignes avec énormément de travaux, à la limite de ce que le réseau sait supporter aujourd'hui. On est

clairement dans une priorité sur l'existant et des travaux ou des débats publics ou des études sur des projets de LGV futures.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Avant de vous repasser la parole, je vais demander aux deux derniers invités de venir exposer leur présentation.

On a parlé des impacts, Madame Roecklin a évoqué tout à l'heure les mesures qui pourraient être prises. Dans un premier temps, Monsieur Lansiard, du CGDD, Commissariat Général au Développement Durable, présente un exposé rapide sur la définition et l'état des lieux réglementaire, et après, j'appellerai le représentant de FNE à venir compléter l'exposé.

Monsieur Lansiard, c'est à vous.

Marc LANSIART, Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) : Je vais rappeler rapidement le contexte réglementaire.

Tous les grands projets sont soumis à évaluation environnementale, avec trois grands principes :

- Le principe de prévention,
- Le principe d'intégration,
- Le principe de participation du public,

et la nécessité d'éviter, de réduire et de compenser les impacts éventuels du projet.

Les grands objectifs d'une étude d'impact, c'est :

- Aider à la définition d'un projet de moindre impact,
- Justifier les choix auprès des autorités qui vont décider
- Faire participer le public à cette décision.

Au niveau de la réglementation, il faut être conscient que la réglementation sur les études d'impacts est relativement ancienne puisqu'elle date de 1976 en France et 1985 au niveau européen. Elle a été transcrite par un certain nombre de décrets...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous précise que Monsieur Lansiard fait passer des diapositives et ne les explicite pas pour des questions de temps, mais vous aurez tous les renseignements sur le site.

Marc LANSIART : Au niveau décrets d'application, tous les décrets existent en France depuis 1977, avec différentes modifications qui sont intervenues. Depuis quelques années, toute la réglementation sur l'étude d'impact est codifiée dans le Code de l'Environnement aux articles L 122-1 à 3 pour la partie législative, et R 122-1 à 16 pour la partie réglementaire.

Des évolutions sont en cours actuellement pour prendre en compte les exigences du Grenelle de l'Environnement, et il faut savoir qu'en parallèle de l'étude d'impact il y a aussi instauration de ce que l'on appelle maintenant l'Autorité environnementale, c'est-à-dire le service qui est compétent en environnement et qui donne un avis sur le projet.

Au niveau des grands principes qui maintenant ont été pris en compte au niveau du Grenelle de l'Environnement, il y a d'abord la loi de programmation de 2009 qui indique que pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seraient révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. Pour un projet tel qu'une LGV, il

faudra bien évidemment que ce principe-là soit mis en œuvre et que l'on présente la solution de moindre impact, y compris la prise en compte de la solution d'aménager le réseau existant pour en faire une ligne plus performante et voir dans quelle mesure cela ne pourrait pas être une solution impactant pour l'environnement.

(Intervention inaudible hors micro.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vous pouvez laisser Monsieur finir son exposé ?

Marc LANSIART : Le principe est toujours applicable.

Au niveau de cette loi, il y a aussi la nécessité d'un renforcement de la concertation pour élaborer les projets en consultant à la fois l'autorité environnementale, mais également le public et tous les partenaires du territoire.

Les grands changements à venir

Dans les grands changements qui vont intervenir avec la loi Grenelle 2, on a certaines choses qui vont permettre d'avoir des mesures plus efficaces, en particulier l'intégration des mesures environnementales dans les autorisations du projet puisqu'avant il y avait une autorisation, il y avait ce que l'on appelait « les engagements de l'État » qui permettait de mettre un certain nombre de choses dont on savait que l'application n'était pas toujours effective. Maintenant, dans la réglementation qui va être mise en œuvre, on aura l'obligation de ces mesures qui figureront dans l'autorisation du projet. Donc, si les mesures ne sont pas mises en œuvre, le projet perdra son autorisation.

Il y aura un renforcement du suivi et du contrôle avec la possibilité pour les grands projets d'infrastructures de mettre en place des comités de suivi associant l'ensemble des acteurs du territoire. Il y aura également la prise en compte de la notion de programme de travaux, et dans la notion de programme de travaux, en particulier pour les LGV, on devra regarder non seulement la ligne elle-même, mais aussi les gares et tous les aménagements connexes qui peuvent intervenir, et tous les aspects que l'on appelle les impacts cumulés, donc le cumul sur certaines zones des impacts du projet.

La décision d'autorisation du projet

Il faut savoir que maintenant on doit prendre en compte non seulement l'étude d'impact avec ses propositions, mais aussi l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public. Il y aura une nécessité de justifier la décision d'autorisation sur ces trois avis, et l'autorisation fixera l'ensemble des mesures qui seront à la charge du pétitionnaire pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet et elles fixeront également les modalités de suivi, de la mise en œuvre de ces mesures et de leur efficacité.

La notion de mesure compensatoire

Elle a été définie dans la réglementation comme toute action qui propose une contrepartie positive à un impact dommageable résiduel engendré par un projet, plan ou programme. Normalement, la compensation n'intervient que quand il y a un impact résiduel et quand toutes autres solutions n'ont pas permis de l'éliminer.

À présent, avec la réglementation, on aura une obligation de résultat sur la compensation. Le Maître d'Ouvrage devra s'engager sur un résultat, sur l'efficacité de sa mesure et elle devra être additionnelle par rapport aux conditions actuelles de l'environnement, on devra avoir un gain écologique. Ces mesures de compensation devront être complémentaires aux actions publiques dans le domaine de la biodiversité.

Dans la salle : Seront-elles locales ?

Marc LANSIART : Elles seront locales. Normalement, elles sont prévues le plus proche possible de la zone d'impact.

Marie-Françoise SÉVRAIN : J'aurais aussi une question. Vous avez parlé des grands changements à venir. Comparés à l'échéance éventuelle de réalisation du projet, ces changements vont-ils aboutir très rapidement ?

Marc LANSIART : La loi a été votée. Le décret est passé en Conseil d'État, il est en train de recevoir les signatures des ministres concernés. Normalement, on espère qu'avant la fin de l'année le décret sera promulgué, donc ce sera opérationnel.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Année 2011 ?

Marc LANSIART : Oui.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Lejonc, et après je repasserai la parole.

Grégoire LEJONC, France Nature Environnement (FNE) : Bonsoir à tous. J'ai envie de commencer cette intervention par une réaction : on ne protège pas la biodiversité en construisant des infrastructures linéaires, aujourd'hui on est sur le thème environnemental. La biodiversité n'a pas besoin d'infrastructures linéaires de transport et de nouvelles constructions et d'étalements urbains pour aller bien, bien au contraire.

On m'a demandé d'intervenir avant tout sur l'application du triptyque ERC qui vient d'être présenté, c'est donc la logique Éviter, Réduire, Compenser les impacts à l'environnement. Pour France Nature Environnement et ses fédérations affiliées – je tiens à préciser que les cinq fédérations France Nature Environnement qui sont dans la zone du projet ont les mêmes positions sur ce projet –, on questionne réellement l'opportunité de ce projet et notamment sur la phase d'évitement.

L'évitement n'est pas simplement que l'on décide de faire une LGV à un endroit donné et on va voir comment on peut éviter à droite ou à gauche certains impacts. Il faut absolument, et je pense que c'est regrettable que dans le débat public se pose la question des alternatives à la LGV comme l'amélioration du transport existant. Tout à l'heure, il y a eu des remarques faites par rapport à cela, mais c'est vraiment important dans le débat de se poser la question : effectivement, entre 2 h, 2 h 10, 2 h 15 entre Paris et Lyon en passant par cette voie-là, quels sont d'un côté les impacts à l'environnement, les impacts socioéconomiques, etc., les enjeux financiers et bien les mettre en regard sur le gain de temps. Il n'y a pas que la commande de la loi de dire : on veut être sur 2 h. Cela doit faire partie du débat public et cela nous paraît essentiel.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Cela en fait partie depuis le début. Vous êtes venu ce soir, mais je vous assure que cela en fait partie depuis le début.

Grégoire LEJONC : Cela en fait partie depuis le début, mais c'est vrai que dans le projet, je tiens à le redire, dans la logique de l'évitement, éviter les atteintes à l'environnement et l'application du triptyque ERC, on ne peut découpler cela. C'est-à-dire que c'est une infrastructure, cela atteint fortement les milieux et la biodiversité, et on ne préserve pas la biodiversité en construisant des LGV.

Pour nous, une des dimensions essentielles de tout projet d'aménagement aujourd'hui, c'est que de toute façon on est sur une perte nette d'espace. C'est-à-dire que quand on construit de nouvelles infrastructures, qu'elles soient de transport ou d'étalement urbain, on a une perte nette d'espace finalement pour les espaces naturels, forestiers ou les espaces agricoles et du

coup, on voudrait vraiment se poser la question de l'opportunité de « dés artificialiser » des espaces pour finalement construire un taux de béton, bitume constant pour chaque projet d'aménagement, c'est-à-dire qu'on ne peut pas indéfiniment augmenter la trame béton/bitume. Il faut travailler sur la trame verte et bleue, mais il faut absolument canaliser notre étalement urbain, et c'est pour cela, notamment dans les logiques d'évitement des impacts, on est absolument opposé à tout ce qui est construction de gares en plein champ.

Pour ce débat d'opportunité, l'évitement est essentiel. Je ne reviens pas sur tous les enjeux environnementaux qui ont pu être décrits par différents intervenants, mais vraiment insister sur l'évitement, la réduction des impacts et ensuite sur les mesures compensatoires. De notre point de vue il y est bien évident qu'il faut compenser avant de détruire. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, dans nombre de projets, les terres qui sont disponibles, notamment pour la compensation, ne le sont pas forcément, et il est primordial de bien anticiper les phases de compensation, sachant qu'il faut avant tout éviter, réduire et éventuellement compenser, et être sûr de pouvoir compenser, parce que bien souvent on nous vend des projets où derrière la compensation ne se fait pas.

Globalement, sur ce projet, on pourrait dire que l'on est favorable à la desserte équilibrée de tous les territoires, et globalement dans ce débat public on va continuer à plaider pour la remise à niveau et la modernisation du réseau parce que pour nous c'est la solution qui assure la meilleure desserte de toutes les populations et qui est la moins pénalisante pour l'environnement.

Sur l'évitement des ponts et programmes, je tiens à revenir dessus, et j'insiste là-dessus. Du coup, je n'ai pas fait la présentation initiale !

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci d'avoir été très court. Je vais vous redonner la parole. Surtout, n'hésitez pas à interpeller nos intervenants si vous voulez leur poser des questions.

Jean-Pierre SAULNIER, Vice-président du Conseil général du Cher : Merci beaucoup, Madame. Bonsoir à tous. Je suis Vice-président du Conseil général, chargé notamment de l'enseignement supérieur et de la démarche prospective Cher 2021.

Cher 2021 veut dire que le Conseil général se préoccupe particulièrement des questions environnementales puisque cela fait référence aux Agendas 21 et aux conventions internationales comme notamment Le Rio dernier.

Je voulais dire que le Conseil général est favorable au scénario Ouest avec des adaptations en lien peut-être avec Ouest-Sud, qui semble pouvoir respecter le mieux l'environnement, au coût humain et financier limité, pouvant se réaliser dans des délais raisonnables.

J'avais l'impression tout à l'heure, dans la salle, en écoutant la teneur des débats d'être 35 ans en arrière, à l'époque où nous débattions et je faisais partie de quelques équipes et groupes de travail sur Orléans qui réfléchissaient à l'arrivée de l'autoroute A71 et nous avions pratiquement le même débat. Alors, cela me rajeunit, c'est quelque chose qui me plaît bien, sauf que j'ai toujours les années qui s'empilent.

Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue que l'objectif est le devenir socio-économique des hommes et des femmes de nos territoires, et que lorsque l'on a des enfants, soit au chômage – vous en avez peut-être autour de vous et dans vos familles –, que l'on a des enfants qui ont été obligés de quitter Bourges et la région pour aller s'empiler dans la région parisienne par exemple, et qui aimeraient revenir dans le département du Cher, voire à Bourges, il est important de développer les activités économiques, de pouvoir faire venir des entreprises et donc de leur offrir des conditions objectives et d'offrir une qualité de vie aux gens. J'ai

travaillé dans le secteur de l'entreprise pendant un certain nombre d'années, les personnes hésitaient à venir à Bourges. Lorsqu'ils voyaient la qualité de vie que nous avons dans les territoires plutôt que celle qu'ils avaient dans la région parisienne, je vous assure qu'il y en a un certain nombre qui est resté, qui s'est installé ; il y en a même qui y prennent leur retraite. Je crois que c'était important de le dire.

L'organisation de la ligne TGV doit se faire sans obstacle, aux interconnexions, au POLT et au développement concomitant des lignes classiques inter cités qui demeurent une exigence de service public ; orientation – on en a peu parlé ce soir – conforme au Grenelle 1 et 2 de l'Environnement et aux ambitions stratégiques du Conseil général du Cher.

J'ai sous les yeux l'aspect environnemental et les propositions du Conseil Économique et Social et Environnemental de la région Centre. Je crois qu'il y a là des experts qui connaissent particulièrement bien notre territoire et qui ont fait des propositions qui ont posé des interrogations intéressantes. J'en prends quelques-unes.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Très rapidement, vous avez dépassé votre temps.

Jean-Pierre SAULNIER : Excusez. La Loire, chaque tracé suppose un franchissement avec les conséquences qui vont avec. Première question.

Deuxième question : La Sologne, si on reprend l'exemple de La Sologne, il y a des points durs dans cet espace solonot qui sont incontournables et qui doivent être respectés de manière absolue. Le couloir pour réaliser la ligne TGV me semble pouvoir et devoir être étudié de manière fine.

Merci.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous remercie. Donc, vous demandez de vous reporter au cahier d'acteur du Conseil Economique et Social régional.

Jean-Pierre SAULNIER : Complètement.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Avant de venir devant, j'avais promis la parole à Monsieur.

Dominique CHAMBRIER, Collectif Tronçais Bocage Bourbonnais : Bonsoir. Anti-TGV, anti-OGN, anti-incinérateur, anti-nucléaire...

(Réactions dans la salle.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Chacun peut s'exprimer, s'il vous plaît.

Dominique CHAMBRIER : ... et depuis quelques mois, anti-Souchon. Je voudrais informer les personnes des régions limitrophes à l'Auvergne : ce président de la région Auvergne depuis mai 2008 organise avec des fonds publics un matraquage pro-TGV, tracé Ouest-Sud. Il utilise les outils du Conseil régional comme appareil de propagande et cela non à des fins d'intérêt général, mais pour renforcer son image en ayant le plus...

Marie-Françoise SÉVRAIN : On n'est pas dans le thème, Monsieur.

Dominique CHAMBRIER : Je vais y venir. En ayant le plus de kilomètres de cette ligne à grande vitesse, chez lui, en Auvergne, et aussi une gare betterave. J'interpelle les responsables du débat public : aujourd'hui, un Auvergnat désinformé par son Conseil régional croit que le POCL arriverait à grande vitesse jusqu'à la capitale Clermont-Ferrand. Il croit que les autres tracés l'éloigneraient de 135 kilomètres de Clermont. Il ne sait pas que quel que soit le tracé, les parcours se feraient dans des temps équivalents : exemple, Paris-

Clermont, 1 h 55, 2 h, 1 h 50 pour le scénario Est. Il ne sait pas que les autres tracés desserviront Clermont avec plus de trains. Il ne sait pas que ce tracé coûtera 2 milliards d'euros en plus. La dernière stratégie en date pour augmenter le nombre de signataires – 130 000 signataires pour ce tracé Ouest-Sud – le Conseil régional envoie à chaque famille d'Auvergne un courrier et une carte truffée d'erreurs pour valoriser ce tracé Ouest-Sud. Coût de l'opération : 100 000 euros. Une bagatelle, vous me direz, mais à la réflexion, combien cela représente d'heures de travail pour un salarié ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur, il me semble que l'on est en dehors du débat, notamment de la thématique de ce soir.

Dominique CHAMBRIER : Il me reste un petit temps. Ce sont les mêmes politiques non scrupuleux qui au nom du progrès ont démantelé le réseau des canaux, ont désorganisé le fret ferroviaire au profit de la route, ont ordonné le démontage des Tacos en campagne et les tramways en ville, ont contribué à revendre nos chemins de campagne. Pour rebondir sur le thème de ce soir, comment voulez-vous que ces types de responsables politiques puissent *a minima* parler d'environnement ?

(Applaudissements.)

Florent SAINTE FARE GARNOT, Maire de Nevers : Je voudrais saluer le Maire de Bourges qui nous accueille ainsi que l'ensemble des participants à ce débat.

(Commentaires de la salle)

Marie-Françoise SÉVRAIN : S'il vous plaît, chacun peut s'exprimer.

Florent SAINTE FARE GARNOT : Mon propos sera ce soir uniquement concentré sur le sujet, c'est-à-dire l'environnement et non pas les tracés, en vous disant que le TGV POCL est un formidable outil de développement économique – c'est, je crois, un premier point qui a été très souligné à l'instant – et aussi un formidable outil de report modal. À cet égard, c'est un outil de transport durable. Sur le développement économique, puisque la question a été posée, je trouve qu'elle est légitime. Il nous faut redire que les échanges développent la richesse, la richesse des nations, mais aussi la richesse des territoires, et à cet égard, c'est fort de cette conviction que nous nous appuyons sur le projet TGV POCL pour amplifier les ambitions de développement économique qui sont les nôtres sur nos territoires. Donc, nous sommes de fervents militants de ce projet.

Sur le plan du report modal, l'enjeu fondamental est le temps de parcours entre Paris-Lyon pour permettre un Paris-Marseille d'être en train concurrentiel du Paris-Marseille en avion. À cet égard, on voit bien que plus le projet permettra un POCL rapide entre Paris et Lyon, plus l'inter-modalité, le report de l'avion vers le train sera important. Et là, on a une réponse véritablement environnementale sur l'outil, sur l'utilité de cet outil de TGV POCL. Oui, effectivement, le report de l'avion qui est extrêmement producteur de CO² vers le train est un report favorable à l'environnement. C'est pourquoi nous militons, Bourges, Nevers, Moulins, et rejoint par d'autres, cela a été très bien dit par le Président de l'association TGV Grand Centre à l'instant, nous militons pour que ce projet se réalise.

Pour autant, il est évident que les enjeux environnementaux doivent être intégrés dans les choix, dans les choix techniques, dans les choix précis. On a cité un certain nombre d'enjeux, le respect des grands espaces remarquables : citons le vignoble du Menetou-Salon ; citons le vignoble sancerrois, sans essayer de distinguer entre leurs qualités œnologiques ce soir ; citons bien sûr La Sologne, et enfin, à l'évidence, la forêt de Tronçais. Il ne serait être acceptable pour personne de tronçonner la forêt de Tronçais !

Les espaces environnementaux sont aussi des espaces agricoles qui doivent être compensés et après les interventions des experts de ce soir, je crois qu'il est très important que sur ce TGV nous soyons innovants et ambitieux sur la capacité à intégrer les nouveaux modèles intellectuels de développement durable, c'est-à-dire de respect des environnements. On a entendu notamment une écologue nous expliquer les liens entre les différents éléments de la biodiversité, et je trouverais regrettable que ce projet du XXI^e siècle ne fasse pas l'effort de l'innovation, de l'ambition sur l'intégration de ces nouveaux modèles, parce que s'il le fait, inversement, il aura véritablement assumé sa responsabilité de TGV du XXI^e siècle. Voilà pourquoi je pense qu'il faut être ambitieux, mais faire ce projet.

Merci à vous.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Lejonc vous reprenez le micro. Comme je l'avais indiqué, les intervenants invités de ce soir peuvent réagir, et Monsieur Lejonc m'a demandé de réagir, je lui passe le micro avant de vous redonner la parole.

Vous avez trois minutes, c'est comme les autres !

Grégoire LEJONC : Je vais prendre trois minutes ! Merci Monsieur le Maire de votre intervention. Je voudrais juste verser quelque chose au débat, notamment sur le report modal par rapport à l'avion. Je trouve cela assez bizarre d'avoir cet argument-là pour cette LGV. Je vais vous dire pourquoi.

Aujourd'hui l'enjeu de report modal, notamment quand on est à 3 h ou 3 h 30 de transport en TGV, c'est un enjeu de prix, et aujourd'hui il y a un certain nombre de collectivités qui financent le développement de l'aérien, que ce soit à Toulouse ou dans un certain nombre où l'on finance le low cost et c'est un coût de billet qui vient concurrencer le non-report modal. Effectivement, le report modal est un vrai enjeu, une vraie question et il n'est pas certain que la LGV apporte du report modal notamment pour le transport de marchandises, qui est quand même un enjeu majeur, et là, on est bien plutôt sur de l'amélioration de l'existant et le fret ferroviaire. Juste par rapport à l'avion, ce n'est pas parce que l'on a une LGV qui passe par Nevers ou Orléans ou Clermont que l'on va avoir un report modal des avions de Marseille vers Paris. Je pense sérieusement que c'est un argument qui est contestable.

Je voulais juste réagir là-dessus.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary.

Thomas ALLARY : Juste un mot déjà pour dire qu'il ne faut pas mélanger tous les sujets. On n'est pas du tout sur un sujet fret. Si l'on veut parler de fret ferroviaire, je pense que l'on est tous d'accord dans la salle pour dire que c'est un élément important, qu'il faut le développer, mais ce n'est pas POCL. Dans ce cas-là, il faut aller dans une autre salle et parler d'autres projets.

Pour ce qui est du report modal depuis l'aérien : pour nous, ce n'est pas un argument, c'est un élément qui ressort des études et des modèles de trafics que l'on connaît et qui n'ont pas à nouveau été inventés pour le projet, mais qui sont basés, étalonnés sur ce que l'on constate. Or – et vous le savez très bien en plus – le seuil de 3 h est vraiment le seuil où ça joue à plein. Quand on tombe sous les 3 h, c'est là où le report modal de l'aérien depuis le ferroviaire se fait le plus. Cela a été constaté dans tous les cas où l'on avait ce seuil. Pour nous, cela découle d'un modèle éprouvé, constaté et c'est, non pas un argument, mais un résultat des études que l'on maintient et qui est effectivement important.

(Intervention inaudible hors micro.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je ne vois pas de mains levées au fond.

Philippe BENSAC, Président de Bourges TGV : Je précise que Bourges TGV est une association citoyenne, mais qui peut avoir quelques expertises.

Je voudrais remercier RFF de nous démontrer qu'il y a une heureuse convergence entre la SNCF – je dis bien une heureuse convergence, donc le pur fait du hasard – et RFF et le tracé Médián, et donc, partant de là, inclinons-nous. Parallèlement, je veux juste vous dire que cette palme environnementale – parce que si vous ne vous exprimez pas oralement ou par écrit, vous vous exprimez par des petits coloriages, et on a bien compris que le tracé Médián était beaucoup clair que tous les autres tracés.

Ce qui me surprend un petit peu c'est que la prime environnementale est fonction du fait que la LGV POCL ne passerait dans aucune des agglomérations censées être desservies, donc elle passe au droit, mais elle ne rentre pas ; qu'il y aurait une ou deux gares dites « à betterave » et que cela favorise surtout toutes les gares centrales actuelles. Alors, je trouve que c'est effectivement une curieuse façon de faire un bilan écologique, mais encore une fois, je respecte les expertises et j'essaie de simplement poser une question.

Accroître les lignes de rabattement sur la LGV, cela a déjà été dit, ce sont beaucoup de kilomètres supplémentaires, est-ce que cela est un sens écologique ?

Est-ce que densifier la circulation et les parkings à l'intérieur des cœurs de villes, cela a aussi une pertinence au sens de ce que j'ai entendu tout à l'heure par une consœur locale, à savoir qu'il fallait densifier, parce que la densification cela veut dire plus de voitures au cœur des villes, quand bien même elles seraient propres dans 10 ans. Et, j'ai envie de rappeler que simplement – j'ai dit tout à l'heure que Bourges TGV est une association citoyenne –, et donc la zone de chalandise d'une gare de TGV, c'est 60 km, donc ce n'est pas fait, loin de là, uniquement pour les habitants des cœurs de villes, c'est fait pour un territoire beaucoup plus vaste qui dépasse même souvent le département. Donc, cela veut dire que les reports modaux, les inters modalités, je dis que cela ne marche pas quand on dépasse deux, c'est-à-dire, on prend sa voiture, on quitte sa voiture et on prend le train. Quand on est obligé de prendre sa voiture, de la laisser peut-être à l'entrée d'une ville pour prendre un transport en commun, ou la bicyclette (je rigole !) ou d'aller à pied jusqu'à une gare centre, je vous dis que là on a un vrai souci d'inter modalité.

Il me reste peu de temps, donc je voudrais rappeler que du fait de cette zone de chalandise importante, pour moi, un parking qui va de pair avec une gare TGV ne peut être que d'environ 1 000 places. À moins que l'on ne veuille avoir qu'une desserte le matin et une desserte le soir. Et c'est la raison pour laquelle, figurez-vous, que Bourges TGV depuis le départ est favorable au tracé Ouest et en plus à une gare nouvelle intra urbaine. Nous avons la chance d'avoir une rocade, et je pense qu'à l'intérieur de cette rocade, nous pourrions parfaitement trouver l'inter modalité nécessaire.

Merci.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur derrière la caméra.

Paul CHOTARD, Europe Écologie Les Verts : Merci, Madame de m'avoir repéré enfin ! C'est gentil. Je suis Paul Chotard, un usager du train. Je suis aussi un militant d'Europe Écologie Les Verts. Il y en a dans la salle !

Comme usager du train, je voulais faire part de mon expérience personnelle sur les lignes de Bourges-Paris, de Cosne-sur-Loire à Paris, et aussi grande vitesse entre Paris et Bruxelles, donc j'ai une certaine expérience des trains. Il y a quelques semaines, nous avons fait une action dans les gares du Centre. Europe Écologie Les Verts est allé à la rencontre des usagers du train dans les gares du Centre pour recueillir des avis sur la mise en place du cadencement. Nous avons recueilli un certain nombre d'avis de gens qui allaient au travail, de gens qui avaient des difficultés, d'étudiants qui rataient leurs cours, etc. On a recueilli des avis. J'étais aussi, depuis le démarrage du débat public, surpris, notamment ce soir à l'entrée de l'auditorium et aussi on en a parlé, de la création d'un certain nombre d'autres courants d'opinions, moins favorables, avec des réserves sur la grande vitesse, et j'ai un malaise maintenant, parce que j'ai l'impression que ces voix différentes ne sont pas représentées ou pas suffisamment représentées – j'en ai entendu quelques-unes – dans ce débat public où il semble y avoir un consentement général autour de la grande vitesse et que ceux qui parlent moins bien, les petites gens, les gens plus simples qui prennent le train pour aller travailler ou pour aller étudier, ne prennent pas la parole dans ce débat public. C'est mon malaise.

Pour conclure plus simplement, j'attire l'attention sur le cahier d'acteur que nous avons rédigé, qui est le numéro 8, pour affirmer que nous n'aimons pas être caricaturés, nous ne sommes pas contre la grande vitesse, mais nous sommes pour – et j'étais heureux d'entendre RFF le confirmer – pour l'amélioration des lignes existantes. C'est le témoignage des gens simples qui prennent le train. Vous trouverez cette conclusion dans notre cahier d'acteur où il y a aussi notre position sur les impacts environnementaux. Je vous invite à le lire, et la conclusion est qu'en améliorant les lignes existantes, évidemment, c'est le moindre impact environnemental par rapport à tout ce que l'on a vu sur les destructions de l'environnement dans les différents tracés.

Merci.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur, simplement je vous ferais remarquer que j'ai invité à monter sur la scène un représentant du collectif Stop LGV POCL, et un représentant de FNE. Vous dites que les opposants ne s'expriment pas, je pense qu'ils peuvent s'exprimer.

Paul CHOTARD : J'ai remarqué qu'il y avait ces voix-là, je l'ai dit. J'ai dit qu'ils s'exprimaient peu.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Et dans la salle aussi, d'autres personnes se sont exprimées. Monsieur.

Alain FAVROT, Naturaliste et citoyen : Je n'ai pas entendu parler beaucoup de biodiversité. Vous avez beaucoup d'intervenants qui interviennent hors sujet, c'est une remarque que je peux faire, des intervenants qui interviennent régulièrement dans tous les débats alors qu'aujourd'hui c'est la biodiversité, j'ai compris que ce n'était pas l'environnement au sens large. Je n'étais pas rassuré sur les coûts, je ne suis pas rassuré sur le développement économique. Puisque l'on a fait une comparaison avec les autoroutes qui doivent apporter un développement, c'est effectivement un combat ancien, mais qui n'a pas débouché sur le développement économique que l'on devrait connaître.

Je reviens sur la biodiversité. On a parlé des effets de coupures et compensations éventuelles. On a parlé de milieux qui sont déjà protégés ou qui sont prestigieux, mais de biodiversité ordinaire un peu moins.

Je vais vous lire une citation du document pour pouvoir discuter sur : peut-on vraiment supprimer, réduire, compenser les effets négatifs ? On aurait dû s'interroger là-dessus, et à mon avis, on n'a pas répondu à la question, on a toujours détourné la question. Pour le

moment, effectivement les études ne sont pas faites, mais ce que j'ai trouvé dans le document, c'est : « *pour reconstituer des boisements coupés par la LGV, des essences locales peuvent être plantées afin de restituer les ambiances initiales.* » C'est ce que l'on a fait pour les autoroutes. Qu'est-ce qu'une ambiance ? Une plantation, si vous comparez avec une forêt, quelqu'un d'un peu averti sait que ce n'est pas la même chose. On a entendu un forestier qui a parlé de ces arbres qui ont besoin de 150 ans pour s'exprimer, je dirais qu'une forêt, ce sont des siècles ou des millénaires.

On a dit aussi qu'on avait une obligation de résultat. Je mets quiconque au défi de comparer l'ambiance d'une plantation à l'ambiance d'une forêt véritable. Donc, jusqu'à présent, on fait des études sur le tracé les moins complètes possible. Ce ne sont jamais des études globales. L'écologie et l'écosystème, on n'en entend jamais parler. Quelqu'un est venu parler du paysage, il y a l'aspect visible, mais qu'est-ce qu'un paysage pour l'écologiste ? C'est un ensemble d'écosystèmes. Ces écosystèmes, j'ai entendu RFF nous dire : les études ne sont pas encore là, on ne peut pas dire quelque chose puisque l'on n'a pas les données, etc. Je vais dans des tas de réunions où l'on parle de biodiversité. Effectivement, on n'a jamais les données, donc il y a des études à faire. Et là, ce que l'on va faire, c'est que l'on va détruire sans savoir ce que l'on fait, comme très souvent. Il faut quand même s'interroger. Pourquoi ? On a vu les lois et les décrets, etc. qui sont sortis. On a tout cela et la biodiversité n'arrête pas de décliner. Il y a bien une raison.

Quelle est la raison ? En fait, on a parlé d'illettrés, je dirais illettrés de la nature. Il y a très peu maintenant, dans les universités, de biologistes qui sont formés à l'écologie, donc des illettrés de la nature, il y en a plein, et ce que l'on fait, c'est que l'on intervient sur les milieux sans savoir ce que l'on fait. C'est pour cette raison que la biodiversité est dans cet état-là.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Pouvez-vous conclure ?

Alain FAVROT : Je conclus. Ce que j'aimerais véritablement c'est que l'on fasse des études globales. Un écosystème, on l'a dit, cela peut permettre de donner des services, les services rendus par l'écosystème, le paysage, on est dedans. Il faudrait peut-être s'occuper justement de la vie des gens.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Madame.

Françoise ROUX, Ingénieure agricole, Biologiste et Informaticienne, Grenoble (hors micro) : Voulez-vous passer la parole au président de Ganay ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Non, Madame, vous demandez la parole. Pour parler, vous prenez le micro, s'il vous plaît. Vous vous présentez.

Françoise ROUX : Ingénieure agricole, biologiste et informaticienne aussi. J'aurais souhaité que l'on entende Monsieur Hubert de Ganay qui lève la main depuis un certain temps et qui représente l'agriculture de ce département, en toute loyauté.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Ce monsieur ne se manifeste pas.

Françoise ROUX : Ceci dit, on parlait des écosystèmes, des climax, autrefois on parlait de climax quand j'étais en université à Paris. La forêt de Tronçais, cela paraît difficile de démolir la forêt de Tronçais, le Piton de Sancerre, le vignoble de Mennetou. Je pense qu'à la précédente réunion, on avait violemment réagi sur le tracé Médian.

Veillez nous parler davantage du tracé Ouest, des impacts au niveau de l'agriculture. Ce qui a été dit, en effet, lorsqu'il y avait une ligne à grande vitesse qui s'implantait les répercussions

que cela aurait non seulement sur l'écosystème, les climats, mais aussi sur les humains qui font partie de l'écosystème.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci, Madame. Je veux bien passer la parole à une personne si elle la demande, mais jusqu'à maintenant... On ne voit pas Monsieur, si vous ne levez pas le doigt suffisamment haut, je ne vois pas, ni mes collègues. Je vais vous passer la parole, et je veux simplement vous rappeler aussi qu'un certain nombre de choses seront traitées à Gien.

Hubert DE GANAY, Président de la Chambre d'agriculture du Cher : Je voudrais d'abord remercier Madame Roux de m'avoir permis d'obtenir ce micro.

La Chambre d'agriculture dont je suis le président a rédigé un cahier d'acteur comme les Chambres consulaires du département. C'est bien évidemment associé à l'élaboration de ce projet LGV puisque nous sommes bien entendu concernés à divers titres. La Chambre représente les exploitations agricoles, les propriétaires de terres agricoles, mais les forestiers (j'ai bien apprécié l'intervention des propriétaires forestiers) et les coopératives agricoles, j'y viendrai tout à l'heure.

Effectivement, pour nous, cela nous paraît intéressant en termes de développement économique, je ne vais pas y revenir, cela a été suffisamment évoqué à l'autre réunion de Bourges, mais il y a un certain nombre de choses qui pour moi sont importantes.

La première, c'est que l'on imagine que la LGV va libérer une partie du réseau actuel ce qui permettrait entre autres de dégager la matière première que nous produisons sur nos terres. Il faut savoir que nous avons 450 trains qui partent chaque année du Cher en directions portuaires en général, de 1 300 T chacun, ce qui représente un volume important, en gros, 500 000 T de produits qui partent vers l'extérieur. Cela nous paraît important quand on sait la problématique du transport, et aujourd'hui nous sommes en région Centre et nous sommes au centre du centre, ce qui fait que nous sommes loin de tout, y compris des liaisons portuaires, c'est pour cela que ce point-là nous paraît intéressant, et l'on espère que cela permettra de « dégager » des possibilités de transports.

Il est évident que sur l'amélioration des conditions de travail, cette ligne qui nous met à mi-chemin entre Paris et Lyon – je ferai simplement allusion à mon voisin, le président de la CCI qui vient de Lyon, qui a mis 4 h cet après-midi pour venir – le fait que l'on ait qu'une heure compensera largement « l'impact » que l'on peut avoir sur cette ligne.

On parle beaucoup de la biodiversité et l'on sait pertinemment que ce genre de tracé et ce genre de ligne auront un impact fort sur la biodiversité. Je suis un peu étonné que Corinne ait insisté sur l'impact sur La Sologne. Je pense qu'il y a d'autres enjeux qui seront évoqués, parce que l'on connaît quand même les propriétaires de La Sologne qui ne s'expriment pas beaucoup ici, mais je pense qu'il y a en haut lieu des endroits où il y aura probablement des tracés qui vont être sinueux. C'est pour cela que l'on est plutôt orienté sur ce schéma-là, contrairement au schéma Médian qui impacterait fortement la zone viticole, cela a été évoqué à plusieurs reprises, à la fois le Sancerre, et je remercie d'ailleurs la personne de l'Union Viticole Sancerroise d'être intervenu, le Mennetou et aussi la troisième AOC que nous avons, c'est-à-dire, le Crottin de Chavignol avec les biquettes qui sont là. De plus, c'est un territoire, la partie Pays Fort, qui est très vallonné et boisé, qui est attrayant et qui mériterait d'être sur le patrimoine Unesco.

J'évoquerais aussi, parce que vous avez beaucoup parlé de l'ambroisie, pour vous dire simplement – et je pense que les agriculteurs qui sont là en témoigneront – que l'on n'a pas attendu la LGV pour avoir l'ambroisie, il y a longtemps que nous l'avons. Je pense que ce n'est pas forcément un bon « atout » à mettre en avant, parce que cela, on connaît, on a du mal à s'en débarrasser.

Merci.

(*Applaudissements.*)

Marie-Françoise SÉVRAIN : RFF répond ?

Corinne ROECKLIN : Oui, peut-être pour revenir sur l'intervention de Monsieur dont je n'ai pas retenu le nom, excusez-moi, sur l'évitement des enjeux de biodiversité et à nouveau la notion de nature ordinaire.

Je répète que l'on tient compte de la nature ordinaire. Ce n'est pas nature patrimoniale contre nature ordinaire, on tient bien compte des deux, et au stade des études où l'on en est, tenir compte des noyaux biodiversité qui sont matérialisés par des protections type Natura 2000, c'est déjà essentiel puisque c'est bien ces noyaux, après, qui vont servir à la nature ordinaire pour évoluer. Effectivement, dans nos études à venir si elles sont poursuivies, nos investigations de terrain par des experts écologues, donc j'espère qu'ils seront suffisamment qualifiés, qu'ils auront suivi les formations qu'il faut, en tout cas, on y veillera, feront des inventaires de terrain en recensant l'ensemble des composants de la biodiversité que ce soit des espèces protégées ou non.

Pour bien confirmer que l'on a cherché à éviter des enjeux, on a des cartographies que l'on a rarement montrées, mais qui méritent d'être vues puisqu'elles mettent en avant les enjeux qui ont été évités, comment on a dessiné l'option de passage et ce que l'on a cherché à éviter en la dessinant. Dans l'aire d'étude, avec tous les enjeux que l'on a recensés, on voit bien que chaque option de passage a évité un certain nombre d'enjeux et que certes, on ne peut pas tous les éviter, parce qu'ils sont particulièrement nombreux dans l'aire d'étude, mais l'on a quand même cherché à éviter des zones majeures. Tout à l'heure, on parlait du Bec d'Allier, tous les scénarios évitent le Bec d'Allier. Il y en a tout de même plusieurs qui ont été évités, et cela a bien sous-tendu notre démarche générale pour dessiner les options de passage.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vu l'heure tardive de la soirée, je propose de prendre encore trois questions. Monsieur, si c'est une explication, un complément à l'explication de Madame Roecklin, je vous laisse la parole.

Thomas ALLARY : Excusez-moi, cela va durer juste 30 secondes. Un éclairage sur les études d'impact et notamment les enjeux biodiversité.

Aujourd'hui, un des gros problèmes que l'on a, c'est que justement on ne connaît pas la biodiversité, et finalement, les études fines d'impacts pour connaître la biodiversité, c'est une fois que le tracé est connu. Une demande forte des associations est finalement sur l'ensemble des fuseaux, avoir des études d'impacts détaillées pour justement pouvoir préciser ou décider que le tracé passera à cet endroit-là, en fonction de l'ensemble des connaissances qui existent sur le terrain, mais que l'on ne connaît pas parce que, comme vous l'avez dit tout à l'heure, aujourd'hui les tracés et les mesures d'évitement ne sont pris que sur les connaissances existantes, et le problème est que partout où l'on n'a pas de connaissances, on considère que c'est là où les LGV peuvent passer, alors qu'il peut y avoir des enjeux biodiversité qui sont majeurs et peut-être même supérieurs à certaines zones que l'on évite. D'où l'enjeu pour l'ensemble des fuseaux d'avoir des études d'impacts exhaustives.

Corinne ROECKLIN : Je me permets de reprendre le micro tout de suite pour bien préciser : tout à l'heure, quand j'ai montré la carte des enjeux hiérarchisés, j'ai bien précisé qu'autant les zones foncées matérialisaient des zones à enjeux qu'il fallait chercher à éviter à tout prix, et j'ai bien précisé qu'*a contrario*, les zones claires ne voulaient pas dire qu'il n'y avait rien. Je peux vous le dire tout de go, dans les quatre scénarios il y a des espèces patrimoniales, il y a des espèces à enjeu.

Michel GAILLARD : Je voudrais juste intervenir deux secondes, parce que cela fait plusieurs fois que j'entends ce problème des études détaillées qui ne sont pas assez précises, etc. Le débat public se situe en amont des études et projets. La première question qui est posée en débat public c'est l'opportunité. Quand Monsieur posait la question de la vitesse, c'est exactement la question qui est posée : est-il opportun d'aller vite ou pas ? C'est une question d'opportunité, elle est typiquement à intégrer dans le débat public, elle est fondamentale.

On est en amont, parce qu'à ce stade des études, les possibles sont ouverts. Si RFF arrivait avec un projet déjà ficelé, fermé, avec toutes les études détaillées, où serait le débat ? Alors que justement, le législateur a voulu que le débat public soit en amont pour que tous les choix soient possibles. Le jour où il faudra ensuite entrer dans la phase de concertation qui préparera l'enquête publique, alors oui, pour préparer le dossier d'impact ils vont faire toutes ces études détaillées, et ils viendront en concertation avec le public pour en parler, mais pas au niveau du débat public, on est trop en amont.

Voilà ce que je voulais dire sur ce sujet. À ce stade du projet, de la vie du projet, il y a le maximum d'informations qui pouvait être réuni en trois ans en gros d'études, alors qu'il va en falloir quatre ou cinq de plus pour faire toutes les études que vous expliquez.

(Applaudissements.)

Jacques DEBAUD, Président Fédération Allier Nature : Je suis le président de la Fédération Allier Nature qui a décidé de s'opposer fermement au projet POCL pour des raisons que vous venez de dire, pour des raisons d'opportunité : cela ne nous semble vraiment pas opportun. D'ailleurs, je crois que le maraîcher de Bourges qui parlait tout à l'heure trouvera dans notre cahier d'acteur toutes les réponses – ce que l'on a pu faire tenir en quatre pages – sur les questions qu'il se posait.

On est membre de FNE, j'ai beaucoup apprécié la prestation de Monsieur Lejonc. Je voulais insister sur le C, le compensatoire. Demain, je suis à la FRANE. On va passer tout notre temps à parler des mesures compensatoires qui ne sont pas prises. On n'y croit plus. Il faut absolument que cela change, tout au moins en France, mais il y en a assez, j'explose. Les mesures compensatoires, si l'on voit tout ce qui se passe en ce moment en Allier, en Auvergne, je vous assure que c'est absolument inadmissible, et les mesures compensatoires, je n'y crois plus du tout. Excusez-moi, je m'emporte un peu, mais c'est vraiment trop fort, et on se moque de nous. C'est scandaleux.

Je voulais parler de la nature ordinaire et revenir aussi un peu sur la méthodologie dont on a parlé tout à l'heure. Je ne vous fais pas du tout un procès d'intention, je sais que vous êtes tout à fait honnête, mais cette méthodologie n'est pas faite pour préserver la nature. Elle est faite pour que les risques de contentieux juridiques que des associations dans notre genre seraient capables d'occasionner soient lénifiés et réduits autant que possible. La nature, derrière, on s'en fiche un peu, et Monsieur Bouchardy, je crois bien qu'il n'y a pas eu de lapsus tout à l'heure, je crois bien que c'est pour de bon qu'on parlait des risques que la nature, l'environnement risque d'occasionner au POCL. C'est dans ce sens-là qu'il faut le comprendre.

Pour parler de la nature ordinaire qui est le sujet d'aujourd'hui, dont on doit préserver la biodiversité de base, c'est le contraire. C'est la biodiversité ordinaire, celle des haies qui ne sont pas répertoriées, qui soutient les réserves, qui soutient les zones ZNIEFF, qui soutient les Natura 2000, ce n'est pas le contraire. C'est dans ce sens-là que cela marche.

Je voulais citer François Terrasson parce que lui savait parler mieux que moi. Ce n'est pas long, il y en a une demi-page : « *Il m'est arrivé quelque chose de drôle en regardant en rase campagne une voie de TGV. C'était seulement un aménagement pour aller d'un point à un*

autre, à travers une campagne qui essayait de rester bocagère. D'un seul coup, je me suis rendu compte de ce dont il s'agissait en réalité : un tentacule, la main tendue d'une pieuvre urbaine vers un autre poulpe surengraissé ; pas le moyen pratique de relier vite deux implantations humaines, destinées à rester entourées d'un rural vivant, mais bien le fil rouge par lequel les deux monstres soudent leur énergie pour avaler encore et encore plus d'êtres et d'espaces non urbanisés. Il y en aura sans fin de ces fils saucissonnant le territoire, en portions géométriques isolées et de moins en moins viables. Avec les concentrations aux nœuds, puis linéaires, suçant la substance du reste avant de repartir, après avoir vidé, à l'assaut des espaces paléo ruraux pour y installer des bases de loisirs, des clubs de chasse aux faisans en plastique, les simulations de nature baptisées Parc Naturel. » Il a écrit cela en 1994.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci.

André THEPIN : Bonsoir. Excusez-moi d'avoir joué le perturbateur de temps en temps, mais il fallait je pense, parce que cela fait plusieurs fois que je suis à des débats et l'on a toujours la même chose, c'est toujours les mêmes à qui on donne la parole. Ils ont le droit de la prendre, c'est normal, mais aussi les gens doivent la prendre.

Ce que je remarque dans cette affaire-là, c'est que l'on parle du projet POCL, on a le droit de parler Marseille, mais on n'a pas le droit de parler de La Souterraine, de Limoges et de Cahors. Première remarque.

Deuxièmement, en ce qui concerne le report modal. On parle du report modal, et vous croyez que l'aérien va se laisser faire maintenant avec l'industrie aéronautique et tout cela ? ACTEMIUM est en train de se monter une plateforme aéroportuaire à Marseille, ils vont proposer des tarifs trains. Ils ne préparent pas la concurrence. Vous croyez qu'ils vont se laisser faire ? Je pense que l'on se fait avoir. Et j'ai assisté au débat Limoges-Poitiers, et on a eu les mêmes cas. C'est vrai, je reconnais Monsieur le Président, que c'est en amont, donc on a des grosses cartes, des grosses taches, etc. Ce que j'aurais bien voulu, c'est au lieu d'avoir tout l'impact environnemental, que l'on fasse la même chose sur l'impact environnemental sur le fameux couloir de l'A71 et y compris, pourquoi pas, de POLT, puisque l'on peut faire cela là-dessus. On s'est rendu compte – parce que quand on voit cette tache violacée et même noire à certains endroits, on se dit que ce n'est pas la peine, on ne peut pas passer comme cela. Si l'on avait fait cela, je pense que la couleur aurait été beaucoup plus claire que celle que l'on nous propose sur le trajet entier Ouest-Sud. Je voudrais que cela soit fait.

On a des exemples dans certaines LGV puisque Madame, vous avez dit qu'effectivement de temps en temps on est obligé de passer dans certains endroits. Je vais prendre l'exemple de la LGV Est, il y a le parc naturel régional de Lorraine. On ne pouvait pas faire autrement puisqu'il est coupé en deux, mais il est surtout à l'ouest de Metz et de Nancy. Il a fallu passer par là, on ne pouvait pas faire autrement. RFF s'est débrouillé pour contourner les zones boisées, etc. Cela veut dire que ce n'est pas parce que vous avez une grosse tache que techniquement et technologiquement on ne sait pas faire. C'est un peu cela que je reproche dans ce débat, c'est qu'effectivement, comme il est en amont, on ne donne pas vraiment les éléments, et vous auriez dû les donner. J'ai regardé la carte topographique, par exemple, de la forêt de Tronçais. On peut la contourner. On sait très bien que l'on ne passera pas dedans. Parce que quand on fait des trajets, j'ai le cas sur la LGV Limoges-Poitiers, quand on veut contourner une forêt on sait contourner une forêt. De temps en temps, effectivement, on est obligé de passer dessus, mais on sait le faire. Alors, il faut arrêter de nous dire que La Sologne est un obstacle à cela. En prenant vraiment le couloir de l'infrastructure A71 et POLT, on a sûrement un autre résultat en ce qui concerne l'environnement.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Deux dernières questions.

Carlos OLIVEIRA, Cheminot, Adjoint au Maire de Nevers : Bonsoir. Une petite parenthèse par rapport au report modal. Avant 1981, il y avait en France une compagnie intérieure prospère qui s'appelait Air Inter. En 1981, la ligne TGV Paris-Lyon a été mise en service. Deux ans, après, Air Inter disparaissait. C'est une petite parenthèse que je fais pour les non convaincus.

Je vois dans mon territoire un territoire figé et généralement un territoire qui se meurt. En France, on vient de le démontrer encore, 4 millions de voyageurs prennent chaque jour le train. Je suis heureux que nos ancêtres aient construit des lignes de chemin de fer pour que ce résultat soit là aujourd'hui. Je suis heureux que l'on ait construit des routes, des autoroutes, des ponts, ce qui permet à tout le monde d'être là ce soir, et aux opposants de s'exprimer. Cela aurait dommage de ne pas pouvoir venir à Bourges et de s'exprimer s'il n'y avait pas de moyens de transport modernes pour pouvoir y venir.

Certains intervenants, je suis à la réunion, je ne suis pas un expert en environnement, mais ce que je constate aujourd'hui c'est que chacun veut faire changer le thermomètre et surtout faire baisser la température environnementale de son territoire. À mon gré, n'étant pas expert environnemental, je demanderais à Monsieur Allary de revenir sur les taches violettes nous expliquer tache par tache, s'il n'avait pas été trop tard, les un ou deux points qui font que ces taches sont violettes. Parce que ce n'est pas du fait du Saint-Esprit, je le suppose.

Merci.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Dernière question, et après, Monsieur Allary et Madame Roecklin vous répondrez et on clora le débat de ce soir.

Hervé BOCQUET, Architecte : Bonsoir. Dans le diaporama, comme Christian Bouchardy, j'ai noté l'intitulé d'une diapositive. Cet intitulé est très intéressant, mais d'un cynisme dramatique et symptomatique. Effectivement, la juste question aurait dû être : quels sont les risques que le projet fait peser sur les enjeux de biodiversité ? La question posée initialement est symptomatique d'un pays dont les dirigeants et les gouvernements s'assoient sur la nature. Nous oublions que l'homme doit manger pour vivre et non pas vivre pour manger, comme le disait Molière. Nous oublions que sans la nature et sans toutes ses composantes, on peut appeler cela la biodiversité, c'est à la mode, sans cette nature, nous ne mangeons pas. La France possède déjà un réseau de transport le plus dense au monde. Nous avons déjà tout pour être heureux et nous déplacer librement, pour venir à ce débat, par exemple, par la route. Il suffit d'entretenir et de réhabiliter les réseaux existants. Toute nouvelle infrastructure, en supprimant la terre nourricière, compromet de façon dramatique la pérennité de l'espèce humaine. La réalisation de votre projet serait un crime contre l'humanité. La vraie question a déjà été posée : pourquoi ? Quelques minutes gagnées pour mourir plus vite ? À qui profite le crime ?

Merci.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary ?

Thomas ALLARY : Ce sera juste quelques mots très rapides pour rappeler la méthodologie. On a vu tout à l'heure les cartes qui montraient déjà comment les grands scénarios – parce qu'à nouveau, ce sont de très grandes bandes – que l'on a élaborés évitent déjà un maximum d'enjeux. On l'a vu tout à l'heure. Malgré cela, ils croisent forcément des enjeux, parce que l'on ne sait pas tous les éviter compte tenu de la taille du projet en général, mais nous avons toujours dit, je crois, à chaque réunion publique, qu'à l'intérieur de ces zones, au fur et à

mesure que l'on progresserait dans les études et que l'on affinerait les tracés, évidemment on chercherait à éviter au maximum les enjeux les plus sensibles que les scénarios à ce stade croisent encore.

Évidemment, si l'on travaille sur un tracé Ouest, on va chercher le jumelage le plus intéressant possible. On l'a déjà dit de nombreuses fois. Évidemment, si c'était un scénario Ouest-Sud, on voudrait chercher à éviter la forêt de Tronçais. Il se trouve que compte tenu de sa taille, elle est située sous l'ensemble de l'option de passage telle qu'elle est dessinée aujourd'hui. On a déjà eu l'occasion d'expliquer pourquoi l'option de passage n'est pas dessinée autrement. Parce que si l'on passe à l'ouest d'un côté, à l'est de l'autre, on rencontre d'autres problématiques environnementales, fonctionnelles, de relief, etc. Je ne vous dis pas que c'est mieux ou moins bien, je rappelle que l'on a expliqué pourquoi à ce stade les options de passage sont dessinées comme cela.

Je confirme à Monsieur Oliveira qu'il un peu tard peut-être pour faire l'explication tache par tache, pour reprendre le terme, de l'ensemble des zones sensibles identifiées dans la carte de hiérarchisation des enjeux. En revanche, tout est en détail dans les études qui sont disponibles sur le site internet.

Michel GAILLARD : Vous souhaitez intervenir. Vous allez être la dernière de la soirée.

Isabelle CELINGANT, Décoratrice, Bourges : Je vais essayer d'être claire. Il y a déjà eu un travail de commandé à RFF, et je pense que dans ces cas-là, le débat n'a aucune raison d'avoir lieu parce que cela coûte très cher, ce qui est proposé là, et je pense que ce débat n'existe pas, en fait, est sans utilité. Le projet, d'après moi, serait ficelé d'avance.

Je voulais parler aussi du Grenelle de l'Environnement qui a eu lieu ici à Bourges, entre autres. J'ai beaucoup d'amis qui sont dans l'agriculture biologique qui ne sont absolument pas aidés. Là, on parle de 14 milliards alors que pour notre santé à tous, c'est complètement nécessaire, pour notre vie locale c'est complètement nécessaire, et j'ai l'impression qu'il y a vraiment des choses mises complètement à l'envers, qui sont inversées, pas dans l'ordre honnête des choses. Je m'interroge sur les lois qui sous-tendent le projet du TGV, les lois du Grenelle.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD : Les lois du Grenelle, ce sont les élus de la République qui en ont débattu dans toutes leurs diversités et qui ont voté les lois. Vous évoquiez ce débat public qui n'était peut-être pas nécessaire. Je vous confirme que le débat public, non seulement est nécessaire parce que c'est le droit du public de pouvoir être informé sur ce qui se prépare et de pouvoir donner son avis sur les projets et qu'en plus, comme je l'ai déjà dit, on est dans une phase du projet 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 ayant abouti au rejet de projet. C'est arrivé trois fois. Par exemple, l'extension du port de Nice. Il y a eu un débat public, il n'y a jamais eu cette extension. Et il y a des contournements autoroutiers qui n'ont jamais eu lieu, à Toulouse, à Bordeaux, suite à des débats publics. Si vous voulez la preuve que c'est utile, la voilà. Questionnez les gens qui se sont intéressés au Charles de Gaulle Express, par exemple, pour ceux qui connaissent les projets ferroviaires en région parisienne. Il n'a jamais abouti pour le moment.

Voilà ce que je voulais dire, rappeler que le débat public est utile et sert à quelque chose, je vous le confirme. Encore une fois, ce n'est pas la Commission qui décidera, mais bien le Maître d'Ouvrage. À Gien, dans un mois, on va reparler environnement, mais cette fois sous l'angle de l'humain, donc les zones urbaines, les terres agricoles, la problématique des exploitations agricoles et forestières. C'est le sujet de Gien le 19 janvier.

Merci à tous. Bonne soirée.