

DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE

PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND – LYON

Réunion thématique

« La LGV POCL et les enjeux environnementaux »

Gien, le 19 janvier 2012

Commission Particulière du Débat Public

- Michel GAILLARD, Président
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Arlette DUBOIS-BESNARD
- Olivier KLEIN

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF
- Corinne ROECKLIN, Chargée d'études Environnement, Mission POCL
- Patrick LINSALE, Responsable de l'action foncière à RFF
- Anne GUERRERO, Chargée de mission Environnement et Développement durable de RFF

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public :
Nous allons pouvoir commencer cette réunion qui est la dernière à proprement parler du Débat puisque les deux réunions qui nous restent seront des réunions de clôture, donc des réunions de restitution et non pas de débat à proprement parler.

Je vais rester fidèle à nos procédures de réunions de débat en demandant à Monsieur le Maire de Gien de bien vouloir nous dire quelques mots d'accueil.

Jean-Pierre HURTIGER, Maire de Gien : Je tiens à vous remercier de votre présence ce soir, qui montre l'attachement que vous avez pour votre territoire, pour son aménagement et pour son futur car nous allons débattre ce soir d'un sujet dont la réalisation n'est pas pour demain directement.

Je remercie mes collègues élus qui sont ici, les Chambres Consulaires qui sont représentées et nos voisins qui sont venus défendre ce dossier.

L'Est du département a toujours été un peu l'enfant oublié et l'enfant pauvre du secteur. Il est temps que nous commençons à rééquilibrer les vraies valeurs, les vrais prospects, le vrai futur pour que nos populations puissent bénéficier d'une équité en termes de qualité de vie et en termes économiques, les deux étant liés bien sûr.

A vous tous qui êtes ici, je lance un grand merci et j'ouvrirai une petite parenthèse pour notre rédacteur du Journal de Gien qui est ici, il est un peu l'initiative de cette réunion de ce soir, Martial Poncet que je nomme, puisque c'est ce soir la dernière réunion de ce débat et Gien avait été un peu oublié. Je vous remercie de nous avoir privilégiés parce que souvent, le dernier qui parle a raison.

Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire.

Avant d'aborder le thème de cette soirée, je voudrais faire quelques rappels sur ce qu'est un débat public parce que tout le monde ne le sait pas et il est important de situer cette démarche.

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public, au fond, c'est l'exercice d'un droit qui est reconnu à nos concitoyens, un double droit : le droit à être informé sur les grands projets d'infrastructures, les grands projets qui affectent l'environnement, affectent le cadre de vie, d'une part, et le droit à pouvoir donner son opinion, son avis sur ces grands projets.

Pour mettre en œuvre l'exercice de ce droit et y veiller, la loi de Barnier de 1995 a créé la Commission Nationale du Débat Public qui est devenue en 2002 une autorité administrative indépendante, qui est parfaitement neutre et indépendante comme son nom le dit. Elle décide en ce qui concerne les grands projets qui lui sont soumis s'il y a lieu ou pas d'organiser un débat public ou de faire une simple concertation, il y a différentes procédures.

Ce qu'il est important de noter c'est que le débat public est toujours très en amont dans la définition des projets. Il est utile parce qu'il est dans un moment de la vie du projet où celui-ci peut être adapté, modifié et évoluer. On a vu rarement, pour ne pas dire jamais, des dossiers rentrer en débat public, des projets, et en sortir « indemnes », sans qu'il y ait des évolutions et des adaptations. Le débat public a fait la démonstration dans le passé de toute son utilité.

Le débat public, c'est débattre sur trois points essentiellement, plus un quatrième dont je parlerai :

Le premier point, c'est l'opportunité du projet : est-il nécessaire ou pas de réaliser le projet qui est soumis au débat ? C'est la première grande question.

Le deuxième point, c'est : quelles en sont les grandes caractéristiques, les grandes fonctionnalités ? En l'occurrence, par exemple le choix d'un scénario, le choix du passage de cette fameuse ligne à grande vitesse.

Le troisième point à débattre : les objectifs du projet. Quelle desserte est proposée par le projet ? Quel type de temps de parcours ? Quel type de rythme de service ferroviaire ? Etc., l'aspect objectif.

Le dernier point qui a été rajouté par la loi de 2010, faisant suite au Grenelle, c'est de soumettre au débat public comment le maître d'ouvrage va ensuite organiser la concertation autour de ce projet s'il est poursuivi. On parlait de l'opportunité tout à l'heure et la décision du maître d'ouvrage pourrait être de dire qu'il ne poursuit pas le projet, mais dans l'hypothèse où il le poursuit, il doit débattre avec le public sur la façon dont il va ensuite organiser la concertation et continuer le dialogue avec le public. Nous en dirons un mot tout à l'heure.

Le projet POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon, réunissait toutes les caractéristiques pour être soumis à un débat public. C'est un projet d'un coût d'investissements très important, vous le savez, c'est un projet qui impacte de toute façon l'environnement, quels que soient les choix et les options retenus, c'est un projet qui impacte le cadre de vie, les conditions de vie de nos concitoyens, l'économie des territoires. Toutes ces raisons ont fait que la Commission Nationale évidemment, saisie par RFF, a décidé d'organiser ce débat public au mois de mars l'an dernier et depuis le mois de mars, nous travaillons à le préparer, à l'organiser et aujourd'hui à l'animer.

Les membres de la Commission du Débat Public sont ici, il en manque deux ce soir mais ces dames sont à la tribune. Notre Commission est chargée, certes, d'animer ce débat, mais aussi, j'en dirai un mot peut-être à la fin, de rendre un compte-rendu de ce débat.

Les motifs de débattre de POCL, vous les avez sur cette diapo, étaient évidemment très importants.

Il y a trois types de réunions publiques dans un débat public :

- les réunions dites « de proximité » : ce sont des réunions où il est débattu de l'ensemble du projet, avec un zoom sur le territoire de la région où l'on se trouve,
- les réunions thématiques où l'on aborde un thème particulier, nous verrons tout à l'heure lesquels mais par exemple, ce soir, le thème de cette réunion qui est une réunion thématique c'est l'environnement dans sa dimension activités humaines,
- Les auditions publiques avec, dans notre projet, dans notre cas, deux auditions publiques qui ont été organisées. Comme le nom l'indique, normalement il n'y a pas de débat dans une audition publique. Cinq, six ou sept acteurs importants d'un secteur ou d'une activité donnés montent en tribune et nous les auditionnons, ils donnent leurs points de vue sur le projet. Cela a été le cas pour nous dans la Creuse avec un débat avec les Creusois, les autorités de la Creuse sur le lien entre ce projet et leurs interrogations sur POLT et d'autres sujets qui intéressent le Limousin, et cela a été le cas du fret, ce projet n'étant pas un projet fret, nous savions que des acteurs du fret souhaitaient quand même intervenir et s'exprimer sur ce sujet. A Lyon, il y a donc eu une audition publique sur ce thème.

Voilà les huit réunions thématiques que nous avons organisées. Aujourd'hui, c'est la dernière réunion de débat et c'est aussi la dernière réunion thématique. Marie-Françoise Sévrain qui animera tout à l'heure la réunion vous présentera exactement le sujet de ce débat.

Que se passe-t-il après le débat public ?

Je disais que c'était la dernière réunion de débat à proprement parler, la semaine prochaine, nous aurons à Clermont-Ferrand, puis à Orléans, une réunion de clôture. La clôture du débat à proprement parler est le 31 janvier, c'est-à-dire que par exemple, le site internet de la Commission sera consultable mais ne sera plus interactif. Il ne sera plus possible de poser des questions et de déposer des avis.

La période du débat s'arrête le 31 janvier et nous avons deux mois, donc jusqu'à fin mars, pour faire un compte-rendu de ce débat et restituer une image aussi fidèle que possible de ce qui s'est dit. Cela me donne l'occasion de rappeler que la Commission Nationale du Débat Public ne se prononce pas sur le fond du dossier, elle ne fera aucun choix, elle ne dictera aucun choix. Elle se contente de faire part au public et surtout au maître d'ouvrage qui aura, lui, une décision à prendre, de ce que nous avons entendu et de ce qui nous semble devoir être retenu du débat public.

Le maître d'ouvrage aura trois mois pour prendre sa décision, ce qui nous amène à fin juin.

Voilà ce que je voulais dire en rappel de ce qu'est le débat public, la Commission Nationale, son Président rendant lui un bilan à fin mars en parallèle de notre compte-rendu, un bilan qui lui est propre.

Est-ce que sur ces questions il y a un doute ou une interrogation, une demande de précision ?

Je passe la parole à Marie-Françoise Sévrain.

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous présenter le déroulé de la soirée :

Après une présentation très rapide du projet, comme c'est la première fois que nous venons à Gien, il est normal que les grandes lignes en soient rappelées par Thomas Allary, nous allons partager la soirée en deux parties :

- Une partie où nous traiterons de l'agriculture : vous aurez une présentation de RFF et l'intervention d'un représentant des agriculteurs,
- Une deuxième partie où sera abordé le cadre de vie. Nous rentrerons dans un milieu plus urbain et nous parlerons notamment du bruit.

Je crois que vous êtes venus pour entendre les exposés de RFF et pour pouvoir parler, poser des questions et intervenir. Je vais être très rapide pour cette première intervention.

Je vais vous rappeler les règles du débat : chaque intervenant a la même valeur, quel que soit son statut social, l'organisme qu'il représente ou simplement lui-même, chacun a le même droit de s'exprimer. Depuis le début, nous avons établi une règle que beaucoup d'entre vous connaissent : nous vous demandons de limiter les interventions à 3 minutes.

Le débat est libre et ouvert à tous. Il est démocratique et argumenté. Pour nous permettre justement de faire un compte-rendu qui ait de la consistance, il ne suffit pas de dire que vous êtes favorable à POCL, à tel scénario, etc., il faut nous donner des arguments. Tout ce que vous dites ce soir, comme dans les réunions précédentes, est enregistré et fait l'objet d'un verbatim. Il vous est demandé de vous présenter quand on vous donne le micro et avant de prendre la parole d'attendre qu'une hôtesse vous donne le micro.

Une dernière précision aussi : vous vous êtes aperçus qu'il y avait des caméras dans la salle, toute personne qui ne souhaite pas être filmée doit le mentionner.

Vous avez pu trouver sur les sièges un petit carton qui peut vous servir à poser une question écrite et que vous pouvez remettre aux hôtesse. Les questions peuvent être posées en cours de débat, mais en mettant vos coordonnées, vous recevrez une réponse à ces questions.

Je vais passer la parole à Thomas Allary, chef de projet POCL, qui va vous présenter rapidement ce projet.

Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL à Réseau Ferré de France (RFF) : Merci. Quelques mots avant de rentrer dans la thématique de ce soir pour rappeler la globalité du projet, le mettre en perspective et pour parler également de ce qui va se passer après le débat pour le mettre en perspective dans le temps.

PRESENTATION DU PROJET PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet a été inscrit dans la Loi Grenelle de 2009 et repose sur deux piliers fondamentaux :

- Le premier : le doublement nécessaire de la ligne à grande vitesse existante entre Paris et Lyon qui arrive à saturation et que nous serons obligés de doubler à l'horizon 2025,
- Le deuxième enjeu : la desserte par la grande vitesse ferroviaire des régions du centre de la France : la Région Centre, la Région Auvergne et l'Ouest de la Région Bourgogne.

L'idée de POCL est de répondre à ces deux enjeux simultanément en doublant la ligne entre Paris et Lyon et en desservant au passage les territoires du Grand Centre de la France, avec quatre objectifs fixés par l'État lorsqu'il a commandé des études à RFF :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse.
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à 2 heures, sachant qu'aujourd'hui, il est dans le meilleur des cas de 3 heures,
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre,
- constituer une alternative économique pertinente à la ligne LGV entre Paris et Lyon, avec l'objectif que nous avons tout de suite eu de temps de parcours au moins équivalent au temps actuel, à savoir 1h55 entre Paris et Lyon.

RFF a élaboré quatre scénarios de ligne à grande vitesse qui répondent tous aux objectifs que nous venons de voir : le scénario Ouest-Sud, le scénario Sud, le scénario Médian et le scénario Est qui sont schématisés sur cette carte et sur lesquels nous reviendrons ensuite.

Ces quatre scénarios ont des hypothèses communes d'accès en Région Ile-de-France d'un côté et en Région Rhône-Alpes de l'autre. On peut zoomer sur ces arrivées mais cela n'est pas discriminant entre les scénarios.

Pour trois de ces scénarios, le scénario Ouest, le scénario Médian et le scénario Est, il y a deux variantes possibles d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne, soit par Mâcon. Dans un de ces scénarios, il faudrait retenir une seule des variantes le moment venu.

Trois options sont présentées, une option étant un élément technique pour lequel on a pu considérer des avantages et des inconvénients. Le bilan reste à faire et nous attendons du débat public de savoir si nous devons ou non maintenir ces options dans le projet définitif. Ces options concernaient une gare nouvelle TGV à Orly, la desserte directe TGV de Saint-Etienne par la ligne POCL au lieu de passer par Lyon, et un raccordement direct à la Gare de Lyon-Perrache pour éviter de passer systématiquement par Lyon Part-Dieu.

Vous voyez sur la carte les 13 villes du Grand Centre de la France qui seraient concernées par le projet et que le projet doit desservir en TGV. Évidemment, aucune ligne à grande vitesse ne pourrait passer successivement dans ces 13 villes. L'idée de POCL c'est d'avoir une ligne à grande vitesse au milieu de ces territoires et que les TGV utilisent à la fois la ligne nouvelle et le réseau existant pour aller desservir ces villes.

En regardant sur un exemple, la ligne s'appelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon : aucun des scénarios ne passe à Clermont. La ligne à grande vitesse ne va pas à Clermont, c'est le TGV qui va y aller.

Sur le scénario Ouest-Sud, on voit en bleu la grande zone schématique dans laquelle on pourrait réaliser des études pour déterminer ultérieurement le tracé de la ligne à grande vitesse. Le TGV partirait sur la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy où il récupérerait la ligne existante entre Vichy et Clermont-Ferrand et irait jusqu'à Clermont-

Ferrand. C'est bien le TGV qui change de réseau, ce n'est pas l'utilisateur qui va changer de train. Ce sont des trajets directs, en l'occurrence de Paris à Clermont-Ferrand, mais cela concerne évidemment l'ensemble des dessertes qui pourraient être proposées avec le projet, le principe est le même dans tous les scénarios.

De la même façon que la ligne à grande vitesse ne va pas passer dans les 13 villes concernées, il n'y a pas non plus un seul TGV qui va aller dans les 13 villes concernées successivement, de Paris à Orléans, puis d'Orléans à Vierzon, de Vierzon à Bourges, à Clermont, puis à Lyon, etc. On n'aurait jamais le temps de parcours de 1 H 55 entre Paris et Lyon. L'idée est d'avoir différents types de TGV qui vont desservir des groupes de villes différents, de façon à répondre à tous nos objectifs : Paris-Lyon en 1 H 55, desserte du centre de la France, et en même temps maximiser le nombre de TGV de desserte de chacune des villes.

Le moment venu, la desserte sera mise en œuvre par les opérateurs, la SNCF ou éventuellement ses concurrents. Aujourd'hui, il est beaucoup trop tôt pour pouvoir déterminer une desserte et RFF a donc élaboré des hypothèses de desserte avec un seul objectif : avoir une desserte économiquement viable, autrement dit suffisamment de monde pour remplir suffisamment de TGV. Les études de trafic ont été déterminées de cette façon.

Sur ce schéma, on voit dans chaque couleur différente un type de TGV différent qui pourrait circuler sur la ligne, par exemple en rouge un TGV qui irait de Paris jusqu'à Châteauroux, en vert un TGV qui irait de Paris jusqu'à Clermont, ce ne serait pas le même TGV, en orange les TGV qui iraient de Paris à Lyon et qui en fait seraient reportés de la ligne actuelle pour la désaturer. On peut également voir des liaisons nouvelles qui seraient possibles comme un Roissy-Clermont par exemple en passant par Orléans, Nevers, etc.

C'était donc un mot sur le projet, je vais dire un mot sur ce qui va se passer après le débat public.

A l'issue du débat, RFF prendra à l'horizon du mois de juin une décision sur les suites qu'il donne au projet : soit RFF considère que l'opportunité n'est pas avérée d'après le débat et arrête le projet, soit il poursuit le projet et, dans ce cas, sur la base de quel scénario ? Cela peut être un scénario, deux scénarios, c'est quelque chose qui restera encore à déterminer.

En cas de poursuite du projet, une nouvelle étape d'études va être engagée. Elle consistera à resserrer progressivement les grandes zones de passage schématiques qui font actuellement 10 kilomètres de large afin d'avoir des fuseaux plus réduits, 1 kilomètre de large, puis enfin aller jusqu'au tracé technique précis qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique le moment venu. C'est à ce moment-là que nous pourrons aborder plus précisément les problématiques parcellaires et foncières de détail.

Parallèlement à ces études qui mèneront à l'enquête d'utilité publique, nous allons poursuivre l'exercice de concertation que le débat public a permis d'amorcer. Le dialogue avec le public, les grands acteurs et les techniciens va continuer tout au long des études.

Cette concertation repose sur des instances de pilotage du projet, ce sont souvent un comité de pilotage avec l'État, RFF et les grandes régions concernées, les Conseils Régionaux, souvent cofinanceurs d'ailleurs. Le rôle de ce comité de pilotage est de valider les études et les grandes étapes structurantes du projet.

Pour nourrir ce comité de pilotage, l'idée est d'avoir des études qui, régulièrement, sont enrichies du dialogue avec l'ensemble des acteurs.

Parallèlement, nous avons un dispositif de concertation qui reposerait sur deux grands axes :

Le premier : partager l'information avec un site internet dédié au projet et interactif pour que le public puisse poser des questions, obtenir des réponses ou faire des remarques, des réunions publiques du type de celles que l'on connaît pendant le débat public pour échanger et expliquer les grandes décisions du comité de pilotage,

Deuxième axe de ce dispositif de concertation : le fait d'enrichir les études. Au fur et à mesure que les études techniques avanceraient, elles pourraient être proposées et discutées dans le cadre d'ateliers thématiques qui pourraient rassembler, en nombre souvent limité pour essayer d'avoir un travail un peu technique, les techniciens des collectivités, des associations, les experts du domaine concerné, éventuellement localement.

A ce stade, après le débat public, nous avons identifié des possibilités d'ateliers sur les grandes fonctionnalités du projet : on a beaucoup parlé de gares nouvelles par exemple, ce sont des choses qui restent à approfondir localement, gares nouvelles ou pas, si oui où et avec quel usage. On pourrait parler des hypothèses retenues pour l'élaboration des schémas de desserte que nous avons vus tout à l'heure, on pourrait parler des sous-jacents, des études socio-économiques : nous avons été beaucoup interrogés sur les hypothèses et les éléments prospectifs derrière les chiffres socio-économiques, on pourrait l'approfondir, et évidemment des études environnementales.

Parallèlement, pour enrichir les études, des commissions consultatives rassembleraient les élus des territoires concernés qui ne seraient pas au comité de pilotage et qui pourraient, en plus des ateliers techniques, apporter leur connaissance la plus fine possible des territoires concernés.

Afin de garantir l'ensemble de ce dispositif, pour garantir la transparence des données de RFF et le bon fonctionnement de l'ensemble de ce dispositif, nous pourrions demander à la Commission Nationale du Débat Public de nommer un garant de la concertation, chargé de garantir la bonne information du public et la transparence des données de RFF.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Cette dernière partie n'a pas été forcément abordée dans les premières réunions du débat. Cette partie concertation est maintenant imposée par la législation et doit être présentée au cours du débat pour faire partie du débat. Si vous avez des observations, vous pourrez les faire lorsque je donnerai la parole à la salle.

Je vous propose à présent d'entrer dans notre thématique de ce soir et je vais demander à Corinne Roecklin, la « Madame Environnement » du projet, de vous faire un point sur la méthodologie de prise en compte des enjeux agricoles. Je demanderai ensuite à Monsieur Lasalle de venir nous parler des pratiques de RFF en matière d'aménagements financiers. Je vous donnerai ensuite la parole.

Corinne ROECKLIN : Je vais faire un retour rapide sur la méthodologie générale appliquée à tous les domaines que nous avons mise en œuvre sur le projet, avant de consacrer plus de temps au sujet qui nous réunit ce soir.

Pour faire nos études environnementales, nous avons commencé par faire ce que l'on appelle un « diagnostic environnemental ». C'est un état des lieux de toutes les composantes de l'environnement de l'aire d'étude :

- le milieu physique : tout ce qui concerne l'eau et le relief,
- le milieu humain : tout ce qui concerne les zones bâties, les zones d'activités, l'agriculture,
- le milieu naturel : tout ce qui est lié à la biodiversité.

Nous avons réuni l'ensemble des données existantes sur ces sujets et nous avons enrichi ces données que nous avons trouvées dans la bibliographie disponible auprès des services de l'État la plupart du temps, par une concertation avec les acteurs du territoire, notamment en réalisant des séminaires environnement, des réunions régionales. Nous avons également sollicité les acteurs pour qu'ils produisent des contributions écrites sur le thème de l'environnement. Nous avons également soumis à l'avis du comité technique et du comité de pilotage l'ensemble des productions et des rapports que vous pouvez trouver sur le site internet de la CPDP.

Une fois que nous avons collecté l'ensemble de ces données, afin de pouvoir les exploiter, nous les avons hiérarchisées. La hiérarchisation des enjeux, ce n'est pas une méthode inventée par RFF, c'est une méthode qui a été mise au point pour plusieurs projets d'aménagements, que ce soit de l'infrastructure ou d'autres types d'aménagements et qui donc a été mise en œuvre sur plusieurs projets. Elle a été discutée au cours des séminaires dont je vous ai parlé précédemment. Nous avons essayé de partager la méthode avec un maximum d'acteurs.

Cela consiste à diviser notre aire d'étude qui fait 62.000 kilomètres carrés en petits carrés de 20 x 20 mètres et à regarder à l'intérieur de ce petit carré combien d'enjeux sont présents, que ce soit du milieu naturel, du milieu humain, etc., et quel est le niveau de sensibilité de cet enjeu. En croisant toutes ces données informatiquement avec un système d'information géographique, on obtient ce genre de carte que vous commencez à bien connaître : Paris est en haut, Lyon est en bas à droite. Le principe de lecture est que plus la couleur est foncée, plus on est en présence d'enjeux d'un niveau de sensibilité fort, soit d'un cumul de plusieurs enjeux au même endroit.

Autant par notre méthode, nous arrivons à bien faire apparaître les zones de sensibilité majeure. Par contre, l'inverse n'est pas vrai : quand la couleur est plus claire, cela ne veut pas dire qu'il n'y a rien, loin de là. Il y a quand même nécessité de croiser cette méthode un peu mathématique avec forcément une approche plus qualitative que les experts en environnement que nous faisons travailler nous apportent. Tout ce travail nous a permis de dessiner les options de passage telles que vous les connaissez depuis le début du débat.

Un petit zoom particulier sur la prise en compte des enjeux agricoles, les enjeux liés à l'agriculture : quelles sont les données recensées à ce stade du projet ? Nous avons recensé tout ce qui est zonage AOC, tout ce qui est activité dominante par régions agricoles. La particularité de l'agriculture c'est qu'elle est présente sur la totalité de l'aire d'étude et représente environ 80% du territoire. C'est un enjeu sensible de toute évidence qui réunit un aspect économique, un aspect paysage, un aspect environnement globalement, mais, à l'échelle des scénarios, vu que dans tous les cas il y a à peu près 80% d'agriculture, on n'arrive pas à différencier les scénarios sur le thème agricole précisément. Concernant la sensibilité de l'enjeu agricole, on peut seulement avoir une approche qualitative à ce stade-là des études et pas une approche quantitative comme j'ai pu vous la décrire précédemment. Cela viendra plus tard.

Une fois que les options de passage ont été dessinées, nous avons cherché à les évaluer. Une option de passage c'est un couloir d'une dizaine de kilomètres à l'intérieur duquel on pourra inscrire, le moment venu, un tracé pour la LGV.

Nous avons cherché à évaluer ce que nous avons appelé le « risque d'impact » et pas l'impact réel du projet puisqu'en l'absence de tracé, nous ne pouvons pas évaluer un risque réel. A l'intérieur de ce couloir de 10 kilomètres de large, nous avons apprécié le risque d'intervention d'un impact si un tracé était inscrit à l'intérieur de cette bande. Cet impact potentiel a été évalué en fonction de la sensibilité des enjeux en présence, en fonction des possibilités ou non d'évitement à l'intérieur de cette bande de 10 kilomètres. Si nous avons un enjeu ponctuel à l'intérieur de la bande de 10 kilomètres, on pressent bien qu'on pourra le

contourner ou en tout cas chercher à l'éviter, par contre, si c'est un enjeu qui couvre la largeur totale de la bande de 10 kilomètres, la sensibilité devient plus forte parce qu'on ne pourra pas l'éviter puisqu'il couvre toute la bande.

Nous avons également évalué ce risque d'impact en fonction du type de mesure de suppression ou de réduction que nous sommes capables de mettre en place, par rapport à d'autres types de projets et à des retours d'expériences sur d'autres projets conduits par RFF où on sait à peu près ce qui est faisable ou pas faisable.

De cette évaluation, nous avons sorti ce tableau qui montre que sur les quatre scénarios, l'impact environnemental sera fort quelle que soit l'option retenue, que nous avons évalué majeur dans les scénarios Ouest-Sud et Ouest pour le milieu humain et le milieu naturel. Pour le milieu humain, ce qui crée cet impact majeur, c'est l'agglomération d'Orléans, la traversée du Val de Loire qui est classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité. Pour les enjeux du milieu naturel, ce qui crée le risque majeur c'est la traversée de la Sologne principalement puisque c'est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe et qu'elle serait traversée dans le cas de ces deux scénarios sur plus de 70 kilomètres.

Dans les autres scénarios, Médian et Est, ce qui crée la différence c'est surtout la différence entre les deux variantes où la variante Mâcon prévoit un risque d'impact supérieur, notamment lié à la présence des Marais de la Dombes, au nord de Lyon.

Sur l'agriculture et la forêt, le sujet qui nous réunit ce soir : quels sont les types d'impacts auxquels on peut s'attendre quand on crée une ligne nouvelle ?

D'abord, des effets directs : quand on crée une ligne, qu'est-ce que cela fait sous la ligne ? Cela consomme une emprise, des emprises sur les espaces agricoles et forestiers. Quand on parle d'agriculture, mais également d'exploitations forestières, les impacts vont aussi concerner la déstructuration des exploitations, il va y avoir une désorganisation de certains équipements puisque beaucoup d'exploitations ont des systèmes de drainage, d'irrigation ou même des bâtiments d'exploitation qui vont être concernés par le projet. La création de la ligne elle-même va apparaître aussi comme un obstacle aux déplacements.

Il y aura également des effets induits qui seront une conséquence de la création de la ligne tels que des risques de perturbation des sols puisque le fait de créer une ligne, un remblai ou un déblai peut entraîner des perturbations des conditions hydriques du sol, il va y avoir également des mélanges de terres, des phénomènes de tassement. C'est un ensemble de risques qui peuvent avoir des effets pour l'agriculture.

Dans les traversées de zones boisées, on pourra, si on ne fait pas attention, générer ce que l'on appelle des « effets de lisière », c'est-à-dire mettre à jour des arbres qui jusqu'à présent étaient plutôt inclus au sein d'un massif.

Il va y avoir également des effets de perturbations de filières économiques, notamment dans les systèmes qui fonctionnent avec des coopératives agricoles.

Il y aura bien sûr des effets pendant la phase travaux, qui sont des effets temporaires, et des effets indirects : le fait de faire passer une nouvelle infrastructure et pour réparer tous les impacts que je viens de citer, dans la majorité des cas, cela induit un aménagement foncier qui peut à son tour avoir des impacts sur l'environnement.

J'ai également cité les risques d'étalements urbains au niveau des gares nouvelles puisque le fait de créer une gare nouvelle peut créer un appel d'activités économiques qui, à leur tour, vont consommer du foncier et générer leurs propres impacts.

Comment essayons-nous de limiter ces risques d'impacts ? En évitant les secteurs agricoles les plus sensibles ou les espaces forestiers, cela peut se faire à chaque étape du projet, pas seulement au moment où on dessine les options de passage. Jusqu'aux travaux de réalisation, nous chercherons à éviter à chaque fois les éléments les plus sensibles, forcément avec à chaque fois un niveau de détails de plus en plus précis. Quand nous n'aurons pas pu éviter, nous chercherons à réduire l'impact en réorganisant les exploitations de part et d'autre de la ligne, ce sera le rôle de l'aménagement foncier, en rétablissant l'outil économique pour que l'agriculture puisse continuer à vivre, en rétablissant bien sûr les accès agricoles et forestiers pour traverser d'un côté ou de l'autre de la ligne, en aménageant des lisières, des haies, tout un système de mesures de réduction. Nous pourrions également compenser certains impacts, notamment pour la forêt puisque les surfaces forestières impactées doivent être replantées, ou en restituant des espaces à l'agriculture, notamment dans les zones de délaissés ou sur les talus de la LGV, cela s'est déjà fait à plusieurs endroits.

Je fais un petit zoom ici sur la compensation écologique puisqu'au cours du débat, nous avons souvent entendu parler de la compensation écologique qui serait consommatrice d'emprises. Je voudrais faire un retour sur ce sujet afin d'expliquer ce qu'est la compensation écologique.

D'abord, pourquoi on compense ? On compense uniquement quand l'impact résiduel sur le milieu naturel reste notable. Pour le milieu naturel, la même méthode que celle que je viens de vous citer va être appliquée : nous allons d'abord chercher à éviter, quand nous n'aurons pas pu éviter, nous chercherons à réduire l'impact. C'est uniquement après ces deux étapes essentielles que, si les mesures mises en œuvre pour la réduction de l'impact sur le milieu naturel sont insuffisantes et que dans le milieu naturel en question on constate une perte de biodiversité ou une véritable atteinte à son fonctionnement, on considérera à ce moment-là que l'impact résiduel, celui qui reste après mesures, est notable. C'est uniquement dans ce cas-là que des mesures compensatoires deviendront nécessaires.

Qu'est-ce qu'une mesure compensatoire ? Cela consiste à créer un milieu naturel équivalent pour lutter contre la perte de biodiversité qui aura été engendrée par le projet. Elle concerne deux types principaux : les atteintes aux espèces protégées, aux espèces patrimoniales, et les atteintes aux zones humides.

Egalement, mais cela ne tient pas tout à fait aux mêmes raisons, il y a une compensation des surfaces forestières, mais c'est plus sur des aspects économiques que de biodiversité.

Comment recrée-t-on un milieu naturel équivalent ? Il va d'abord falloir identifier un terrain présentant les mêmes potentialités puisque le principe de la nature c'est qu'on ne peut pas recréer partout le milieu que l'on veut. Il faut trouver des terrains qui présentent exactement les mêmes potentialités écologiques que celles qui auront été impactées. Une fois que ce terrain aura été identifié, il faudra en assurer la maîtrise foncière. Cela peut être une acquisition ou un contrat avec le propriétaire du terrain. Un élément important à souligner c'est que cette maîtrise foncière, que ce soit une acquisition ou un contrat avec le propriétaire concerné, ne pourra se faire que sur la base du volontariat et d'un accord amiable entre le maître d'ouvrage et le propriétaire puisqu'il n'y a aucun outil réglementaire qui permet la mise en œuvre d'une mesure compensatoire. C'est uniquement sur un contrat amiable entre deux personnes.

Une fois que nous aurons réussi à trouver le terrain et la personne volontaire, sera mise en place sur ce terrain une gestion adaptée à l'enjeu écologique que nous voulons préserver. Cela peut prendre plusieurs formes sur l'entretien d'une prairie humide, avec des fauches tardives, ce genre de choses.

Il faut savoir que tout ce programme de gestion est entièrement financé par le maître d'ouvrage. Dans le cadre d'un partenariat avec un agriculteur par exemple, tout le manque à

gagner par rapport à une activité plus conventionnelle sera entièrement compensé financièrement par le maître d'ouvrage.

En résumé, la compensation c'est avant tout un partenariat durable avec un agriculteur puisque généralement le gestionnaire du site est un agriculteur.

Pour finir, voici quelques illustrations de tout ce que je viens de vous dire : en haut à gauche, c'est un exemple d'une replantation d'un boisement suite à l'impact sur un boisement, sur la droite, vous voyez un rétablissement « mixte ». Il y a à la fois un chemin agricole qui a été rétabli qui sert également de rétablissement pour la faune. En bas à gauche, vous avez le rétablissement d'un réseau de fossés agricoles et en bas à droite, l'illustration de la restitution à l'agriculture des talus de la LGV.

Je vais passer la parole à Patrick Lasalle.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Patrick Lasalle qui est responsable de l'action foncière chez RFF va vous parler d'aménagement foncier.

Patrick LASALLE, responsable de l'action foncière à RFF : Messieurs, Mesdames, bonsoir, je suis le responsable de l'action foncière à RFF.

Je voudrais revenir un peu plus dans le détail, même si nous sommes encore au débat public et seulement au débat public je dirais, pour vous parler de l'avenir et d'un certain nombre de mesures, d'outils qui sont à notre disposition. Corinne Roecklin a parlé d'aménagements fonciers, il y a d'autres outils pour essayer de réduire l'impact sur les propriétés agricoles. Je vais parler essentiellement d'agriculture dans un premier temps, on viendra peut-être au bâti, à l'habitation et aux activités économiques, commerciales et autres, un petit peu après.

Dans notre législation, il existe deux outils assez lourds qui garantissent un certain nombre de mesures à mettre en œuvre, vous les connaissez parfaitement bien :

- le Code Rural avec essentiellement des mesures liées à l'aménagement foncier, qui permet et qui oblige aussi le maître d'ouvrage à proposer dans certains cas un certain nombre de reconversions ou de délocalisations. Réglementairement, il existe aussi un passage obligé, l'article L 112-3, qui est en fait une consultation officielle de l'ensemble des organismes agricoles, préalablement à l'enquête d'utilité publique,
- le Code Forestier, Corinne Roecklin en a un petit peu parlé tout à l'heure, nous aurons bien entendu à respecter les règles du Code Forestier, notamment pour les autorisations de défrichement qui font l'objet d'une procédure administrative rigoureuse.

En matière de foncier agricole, il y a également le Code de l'Expropriation, il est nécessaire, il est utile, qui garantit les droits, non pas seulement des propriétaires, on n'a parlé que des propriétaires tout à l'heure, mais il y a beaucoup d'ayants droits, notamment des exploitants et des locataires. Ce Code de l'Expropriation garantit un certain nombre de droits aux propriétaires par un arbitrage sur les propositions et les choix qui peuvent être faits.

Bien entendu, seront pris en compte grâce à ce Code de l'Expropriation, les propriétaires mais aussi, ce que j'appelle au sens large du terme, l'ensemble des ayants droits. Je pense en priorité à l'exploitant agricole sur une zone agricole, mais il y a aussi les zones habitées où il y a des locataires des propriétés, les zones commerciales où il peut y avoir également des occupants, au sens large du terme.

On parlait tout à l'heure des organismes socio-économiques. Ils peuvent aussi subir un certain nombre de préjudices, je pense aux coopératives essentiellement par des zones d'achalandise qui peuvent être modifiées, voire réduites.

Ce sont les outils réglementaires sur lesquels je passe très rapidement. Je voudrais vous donner une petite statistique, nous n'en sommes pas à notre premier TGV, le Code de l'Expropriation est mis en œuvre dans moins de 5% des cas, dans des cas spécifiques, quand on est en zone urbaine ou suburbaine, quand les enjeux sont très forts. C'est vraiment très rare. Pourquoi est-ce rare ? Je m'en félicite et je félicite l'ensemble de mes collègues qui mettent en œuvre ces procédures sur les projets, parce que nous avons aussi l'habitude par expérience de mettre en œuvre autre chose. Les règles, c'est une chose, la spécificité des territoires, c'est autre chose.

Nous sommes encore au débat public, nous sommes en train de parler de programmes, de scénarios, de fuseaux. Il est encore difficile aujourd'hui de pouvoir apprécier l'impact sur telle ou telle exploitation, ce n'est pas l'objet du débat public. Néanmoins, les étapes prochaines, après la décision de RFF sur l'opportunité de poursuivre ce projet, nécessiteront des études spécifiques, cette fois-ci, agricoles beaucoup plus poussées, qui vont progressivement descendre jusqu'à la parcelle, je dirais, en tout cas jusqu'à l'exploitation, et elles seront très importantes. Corinne Roecklin disait que dans tous les cas de figure l'agriculture va subir un prélèvement sur l'ensemble des programmes, c'est le cas, donc voyons à l'étape suivante quels sont les enjeux locaux, quels sont les enjeux spécifiques qu'il sera nécessaire de protéger essentiellement.

Nous ne pouvons pas faire cela tout seuls, c'est impossible. Une fois que nous aurons fait un état des lieux comme nous allons le faire et, ici, il faut aller voir sur le terrain ce qui se passe véritablement, nous avons l'habitude et nous vous proposerons, comme nous avons coutume de le faire, ce que nous appelons un partenariat, une convention de partenariat avec l'ensemble de la profession agricole, l'agriculture étant prise au sens très large du terme. En fonction des spécificités locales, on peut avoir des interlocuteurs un peu différents. Cette convention de partenariat a pour but de sceller un accord entre les parties pour qu'elles avancent ensemble sur ce projet. Nous allons échanger à chaque étape, informer, communiquer, négocier, il y a des choses à négocier et à discuter, il y a des compromis à chercher. Nous allons ensemble mettre en œuvre toutes ces mesures.

Les premiers échanges auront lieu sur les conditions techniques et financières de pénétration dans vos propriétés privées.

L'étape suivante nécessitera sans aucun doute des investigations, géotechniques notamment, des sondages pour vérifier les hypothèses géologiques des sols. C'est notre première intervention.

La deuxième sera une intervention plus ponctuelle, au moment de l'archéologie préventive. Nous aurons à mettre en œuvre un certain nombre de sondages, de diagnostics dans les sols pour vérifier la présence de vestiges archéologiques.

Les étapes successives aborderont les conditions techniques et financières de réparation de ce que l'on appelle au sens large du terme des « dommages de travaux publics », c'est-à-dire tous les dommages collatéraux qui peuvent survenir lors de la construction d'une ligne nouvelle. Nous n'allons pas vous cacher aujourd'hui que ce sont des travaux importants et qu'il y a forcément des choses à prévenir et à surveiller, tout au long des travaux.

Les principaux outils conventionnels, cela veut dire en accord amiable, cela veut dire qu'on ne peut pas les mettre tout seuls en route, on les met en route ensemble, sont également fonction de ce que l'on va pouvoir déterminer à travers cet état des lieux. Ce sont aussi un certain nombre de choix, on parlait d'aménagement foncier, je rappelle qu'un aménagement

foncier, bien que le maître d'ouvrage en soit le conseiller général, c'est une commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier qui pilote entièrement cette affaire. Ce n'est pas le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. Réseau Ferré de France fait partie de cette commission à titre consultatif et uniquement consultatif pour vous apporter les informations techniques.

L'aménagement foncier, c'est vous qui le décidez, c'est vous qui le mettez en œuvre et nous vous accompagnerons, bien entendu financièrement puisque nous en avons l'obligation, mais aussi techniquement, à chaque fois que cela sera nécessaire.

L'aménagement foncier, c'est une chose, dans certains secteurs, on peut aussi, sur la base de l'état des lieux, j'y reviens encore, faire un certain nombre de choix, par exemple de réserves foncières. Une réserve foncière c'est anticiper la période des acquisitions qui n'interviendra pas avant la déclaration d'utilité publique, anticiper grâce à nos opérateurs habituels que vous connaissez parfaitement bien, les SAFER notamment, par des acquisitions de zones agricoles qui vont pouvoir être utilisées en compensation, en échange par rapport au prélèvement de la LGV elle-même.

Je ne sais pas si on a déjà parlé de l'emprise d'une LGV : une LGV à double voie consomme environ 10 hectares au kilomètre. Ne traduisez pas trop vite que cela fait 100 mètres de large en permanence, 10 hectares au kilomètre, cela comprend la plate-forme bien entendu de l'infrastructure elle-même, mais également, très consommateurs d'emprise, les rétablissements routiers, les rétablissements de voiries et l'ensemble des mesures d'insertion. Je pense à l'hydraulique qui est très consommateur, à la protection acoustique, à l'aménagement paysagé. L'ensemble de ces prélèvements, je dis bien l'ensemble de ces prélèvements consomme environ, c'est ce que nous avons constaté sur les très récentes dernières lignes nouvelles que sont la LGV Est et Rhin-Rhône, environ 10 hectares au kilomètre, pour vous donner une idée.

La politique de réserve foncière c'est un choix que nous pouvons mener ensemble. Nous sommes dans des régions agricoles dynamiques, j'ai déjà travaillé sur le TGV Atlantique dans les années 1980, c'est vrai qu'on a quand même dans ces régions du Sud du Bassin Parisien une forte volonté de restructurer et d'aménager, nous avons fait de très grosses opérations et si vous souhaitez mettre en œuvre, nous serons à vos côtés pour mettre en œuvre l'ensemble de cette politique.

Malgré tout cela, il y aura manifestement peut-être à traiter un certain nombre de préjudices résiduels. Je boucle ma boucle avec la convention de partenariat : nous aurons besoin de votre expertise parce que nous avons une bonne connaissance, nous pratiquons depuis de nombreuses années mais nous ne sommes pas des experts, nous ne sommes pas des pros, et nous aurons besoin de vos expertises pour nous aider à réparer les préjudices ou à trouver des compensations à l'ensemble des préjudices que la LGV aura pu causer sur le territoire.

Voilà en gros ce que je voulais vous dire rapidement aujourd'hui. Bien entendu, nous aurons l'occasion de revenir dans le détail sur l'ensemble de cette politique foncière que nous souhaitons mettre en œuvre avec vous sur ce projet. Quel qu'en soit le scénario retenu, dès les étapes qui nous attendent après la décision de RFF qui, je l'espère, sera positive, nous aurons à nous rencontrer souvent et rapidement pour décider ensemble des mesures spécifiques, parce que les mesures générales nous les connaissons, Corinne Roecklin vous les a expliquées, mais concernant les mesures spécifiques à votre territoire, il y a des choses que nous ne connaissons pas et que nous avons besoin d'apprendre, et vous êtes les mieux placés pour nous y aider.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Nous allons passer aux questions. Je vous propose de réagir sur ces exposés de cette première partie du thème de ce soir, à cette présentation de RFF.

Jean-Paul DEMARS, propriétaire agricole : Vous auriez été aimables de nous mettre un point sur la carte pour Montargis et Gien, dans l'hypothèse où le tracé passerait au Médián ou à l'Est.

Denis RABIER, Vice-président de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France : Je voudrais préciser quelques points : la moitié de l'espace francilien est agricole. Dans les documents de planification de l'Ile-de-France, les élus s'élèvent tous unanimement sur la nécessité de préserver un espace agricole qui prend toute sa place dans l'aménagement du territoire. Les lois de Grenelle en posent le principe, le Président de la République a lui-même annoncé qu'il voulait réduire la consommation des espaces agricoles de moitié, et finalement, à la lecture du document que vous avez soumis au débat public, on est surpris de voir à quel point on parle très peu de l'agriculture alors que celle-ci est largement concernée par ce projet.

L'agriculture francilienne subit très largement une pression foncière qui n'est comparable à aucune autre région française. Je voudrais quand même rappeler que dans notre région Ile-de-France Ouest, ce sont entre 1 300 et 2 000 hectares qui sont pris chaque année sur les terres agricoles. Votre projet POCL, il y a une autre LGV Paris-Normandie, un autre TGV Roissy-Picardie, le triangle de Gonesse, le Plateau de Saclay dans le Grand Paris, tout cela contribue à une emprise énorme de terres agricoles sur notre territoire. Rien que pour l'Essonne, petit département, ce sont 450 hectares par an, sans compter le POCL.

Si on considère, comme l'a dit Monsieur, que le POCL prend 10 hectares pour un kilomètre, dans notre département, cela fait 700 hectares. Globalement, ce sont 7 exploitations qui vont disparaître. Sachez qu'il y a 700 exploitations dans l'Essonne, ce sont 10% qui s'en vont, ce n'est quand même pas rien.

En plus, l'agriculture francilienne, par sa spécificité péri-urbaine, a un très faible nombre d'installations de jeunes agriculteurs. Comprenez que pour la mise en projet du POCL, il va falloir prélever des terres, il va falloir compenser les exploitations agricoles où les terres ont été prises, cela veut dire que cela va encore réduire le nombre d'installation des jeunes. C'est un département qui est en train de mourir au niveau agricole avec ces projets.

Quand je vous entends dire que vos objectifs sont d'éviter, à défaut, de réduire l'impact et seulement compenser, j'ai l'impression, avec le passé que nous connaissons dans l'Essonne et dans l'Ile-de-France, que c'est souvent le contraire que vous faites, largement même.

Pour toutes ces raisons, moi, Chambre d'Agriculture et tous les agriculteurs de l'Essonne, nous allons poser deux conditions : soit vous faites du souterrain, mais beaucoup plus loin que Brétigny, vous allez carrément jusqu'à la limite d'Angerville, soit vous suivez les infrastructures linéaires existantes, ou alors ce sera un non catégorique de la Chambre d'Agriculture.

(applaudissements).

Patrick THEET, Secrétaire de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France : Pour ma part, je voudrais revenir sur l'impact économique pour les exploitations agricoles en Ile-de-France. C'est une région qui connaît déjà chaque année, comme vous l'a dit Denis Rabier, une forte artificialisation des sols. L'économie agricole, chez nous comme ailleurs, requiert des conditions de fonctionnement qui reposent sur trois axes principaux : les entreprises d'amont et d'aval, les possibilités de circulation des engins agricoles, les structures d'exploitations agricoles cohérentes et favorables à une bonne exploitation.

L'équilibre sur ces trois points va être mis à mal par le projet de LGV POCL.

Concernant les entreprises d'amont et d'aval, les exploitations agricoles travaillent avec des organismes stockeurs, des transformateurs et des concessionnaires matériels. Devant la diminution inexorable du nombre d'exploitations en Ile-de-France, les entreprises d'amont et d'aval ont tendance à désertier notre région. Cet éloignement entraîne pour nos exploitations des surcoûts, que ce soit en termes de coûts d'approche ou de temps d'intervention, notamment quand il s'agit de réparer du matériel dans des périodes de pointe.

Aujourd'hui déjà, nous avons des filières qui se ferment faute de transformateurs à des distances raisonnables. Aussi, les prélèvements effectués sur le foncier vont avoir un impact beaucoup plus important que la simple surface prélevée. Dans certaines productions, les seuils de rentabilité sont déjà presque atteints.

Sur le point des circulations agricoles : le premier problème auquel sont confrontés nos agriculteurs c'est la circulation de nos engins. Nos véhicules sont plus larges, plus longs et plus lents que beaucoup d'autres véhicules. Nous rencontrons des difficultés d'une part pour aller de l'exploitation à nos parcelles, mais aussi pour rejoindre les entreprises d'amont et d'aval. L'effet de coupure qui va être engendré par le passage d'une infrastructure linéaire telle que la LGV entraîne d'inévitables allongements de parcours qui chacun vont peser en termes de coûts sur la rentabilité des exploitations.

De plus, quand il y a rétablissement des circuits comme vous allez certainement nous le présenter, le plus souvent, c'est seulement un circuit qui est rétabli sur trois ou quatre. Là encore, cela va nous provoquer des allongements de parcours d'une part, et d'autre part, sûrement une consommation supplémentaire pour créer des chemins de rabattement pour relier au réseau existant.

Le troisième point de l'intervention concerne la déstructuration de l'outil de travail. Nos exploitations ont mis parfois des années pour réussir à constituer des exploitations cohérentes, avec un parcellaire qui soit rationnel d'un point de vue économique. Le passage de la LGV, inévitablement, va venir couper ce parcellaire et ces exploitations.

Je pense aussi aux aspects de drainage, aux aspects d'irrigation dont le fonctionnement va être compromis et peut-être parfois carrément mis à mal par la LGV.

Pour toutes ces raisons, la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France est très vivement opposée à ce projet car nous savons déjà que les compensations habituellement proposées par RFF ne seront pas à la hauteur de l'impact sur l'agriculture francilienne.

(applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary, voulez-vous réagir ?

Thomas ALLARY : Patrick Lasalle interviendra sur le dernier point, je voudrais juste avant revenir sur deux questions :

Pourquoi Montargis et Gien ne sont-ils pas mentionnés sur la carte qui vous a été présentée ? J'ai bien parlé des 13 villes dont la desserte est prévue en TGV grâce au projet, Montargis et Gien ne figurent pas parmi ces 13 villes. En revanche, dès le début du débat d'ailleurs, nous avons été interrogés, dans la mesure où dans certains scénarios, en l'occurrence les scénarios Médian et Est passent à proximité de Gien, pour savoir s'il était possible ou pas d'imaginer une desserte. Nous avons travaillé cette question et nous avons transmis à la Commission récemment une étude complémentaire pour essayer d'éclairer le débat sur cette question.

Vous voyez en vert l'option de passage du scénario Médian qui est la grande zone dans laquelle on pourrait rechercher un tracé de la ligne, vous voyez en noir la ligne existante qui va de Paris à Nevers via Gien, et en rouge la possibilité d'un raccordement que nous avons

essayée d'étudier afin de permettre au TGV de sortir de la ligne à grande vitesse, de rejoindre le réseau existant, de desservir Gien puis, dans la continuité, Cosne, La Charité et Nevers. Nous avons estimé, à ce stade, le coût supplémentaire de ce raccordement à environ 70 millions d'euros et en termes de temps de parcours, nous avons estimé le temps de parcours théorique sans arrêt que l'infrastructure pourrait donc permettre, en l'occurrence 40 minutes pour Gien et 1 H 20 pour Nevers, dans ce cas-là en gare centre.

Nous avons également regardé en termes de fréquence, donc de nombre d'allers et retours quotidiens, ce que cela pouvait donner en termes de potentiel. Nous l'avons regardé pour Montargis d'une part, pour Gien-Briare-Cosne-La Charité d'autre part, et pour Nevers. Vous avez dans la première colonne ce que l'on connaît actuellement : les 6 Corail inter-cités qui desservent Montargis, puis Gien-Briare-Cosne-La Charité, puis Nevers, nous avons également 20 Transiliens qui vont à Montargis qui ne seraient pas impactés et à Nevers, nous avons aussi 7 Téoz.

Dans le scénario Médian de base, nous maintenions la desserte inter-cités et nous transformions les Téoz en trains à grande vitesse en gare nouvelle.

Dans un scénario Médian avec un raccordement au niveau de Gien, trois TGV pourraient desservir Gien et, dans la continuité, Briare, Cosne, La Charité et Nevers en gare centre.

De fait, par contre, il faudrait probablement baisser la desserte en termes de Corail inter-cités de toutes ces villes et 3 Corail inter-cités s'arrêteraient à Montargis et 3 autres poursuivraient dans ces villes.

Pour Nevers, cela donnerait les 3 Corail inter-cités qui iraient jusqu'à Nevers Centre, les 3 TGV qui iraient en gare centre et par contre, cela baisserait un petit peu le potentiel dans la gare nouvelle et on passerait de 7 à 6 TGV dans la gare nouvelle.

Voilà ce que nous avons pu identifier à ce stade en termes de gain de voyageurs, donc de voyageurs nouveaux que nous pourrions estimer avec ce scénario : ce sont 140 000 voyageurs nouveaux en plus. Je vous rappelle qu'il faut les comparer à un chiffre global qui évolue entre un peu plus de 5 millions et 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an selon les scénarios. Donc là pour le scénario médian, on passerait de 6,6 millions à 6,6 millions environ.

En termes socio-économiques, il y aurait probablement un petit bénéfice parce qu'a priori il y a un petit peu plus d'avantages que de coûts, par contre, nous ne serions évidemment pas à l'échelle du projet et cela ne changerait pas la comparaison entre les scénarios par cette option.

Sur le point des conditions qui ont été énoncées par la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France, nous les avons bien notées, l'idée d'un souterrain au moins jusqu'à Angerville et l'idée de suivre les infrastructures existantes. Je voulais juste rebondir dessus pour dire que là aussi, nous avons produit une étude complémentaire sur des possibilités de nouvelles variantes en Ile-de-France et certaines de ces variantes possibles s'appuient sur le réseau existant au sud de Brétigny. Nous avons donc imaginé de nouvelles variantes Ile-de-France avec un raccordement un peu au sud de Brétigny et quelque chose qui s'appuie, voire qui utilise le réseau existant jusqu'à Étampes, voire au sud d'Étampes, selon les variantes.

Patrick LASALLE : Je vais donc revenir sur le sujet agricole. Vous vous doutez bien qu'il ne m'appartient pas de juger de la volonté de nos élus politiques de développer la région parisienne.

C'est vrai qu'actuellement, de nombreux projets de LGV sont dans nos cartons, je participe régulièrement à ce genre de débat. Je voudrais revenir cependant sur les moyens d'essayer de limiter ces dégâts.

Je ne partage pas complètement votre avis, Monsieur, sur la capacité d'un aménagement foncier, à aider à résoudre une grande partie des problèmes. Le périmètre de l'aménagement foncier est souvent très élevé. Nous avons l'habitude de trouver des périmètres d'aménagement foncier qui sont supérieurs à 20 fois l'emprise du projet, c'est très grand, cela va très loin, plus d'un kilomètre de part et d'autre de la ligne nouvelle. Ces aménagements fonciers ont pour objectif premier de restructurer ces exploitations, c'est-à-dire, autant que faire se peut, on y arrive dans 9 cas sur 10, de pouvoir basculer d'un côté ou de l'autre de la LGV la plus grande partie de l'exploitation, sinon la totalité.

Si tel n'était pas le cas complètement, les rétablissements routiers qui sont mis en place sont mis en place en concertation avec vous, en concertation avec les propriétaires des voiries, que ce soit les voiries communales, les voiries départementales ou nationales, les voiries de l'AFR également. Il n'est pas question de toucher une voirie sans l'accord de son propriétaire. Les rétablissements routiers, leurs gabarits seront adaptés, j'en prends l'engagement ce soir si vous le souhaitez, seront adaptés aux engins que vous utilisez dans la vie de chaque jour. S'il devait rester, cela arrive, exceptionnellement, des préjudices d'allongements de parcours dont vous parliez tout à l'heure, nous saurons les prendre en charge pendant une durée suffisamment longue pour qu'on ait le temps de trouver des solutions alternatives.

Quant aux voiries qui prendraient de l'emprise supplémentaire, normalement l'aménagement foncier doit en supprimer un certain nombre par la construction d'îlots de cultures plus importants. On pourrait penser que cela pourrait s'équilibrer. Parallèlement, il n'est pas inutile d'avoir, quand vous le souhaitez, une voirie latérale à la voie ferrée qui vous permet de desservir un peu plus facilement l'ensemble des îlots d'exploitation.

Voilà ce que je voulais ajouter.

Les drainages et l'irrigation sont des installations qui seront déplacées avant les travaux de génie civil, cela s'appelle de la libération d'emprise, vous imaginez bien qu'on ne pas terrasser avec des drainages au milieu, nous allons donc une nouvelle fois, dans le cadre de notre partenariat, vous proposer, Chambre d'Agriculture, si vous le souhaitez, de prendre en charge des études hydrauliques spécifiques de rétablissement des drainages. Le principe c'est de mettre un drain de ceinture de chaque côté du projet et d'assurer les franchissements, préalablement étudiés.

Quant à l'irrigation, une étude au cas par cas, peut-être postérieurement à l'aménagement foncier, devra être menée. Des phases de traitement temporaire devront être mises en place. Encore une fois, ce sont des mesures que nous connaissons bien. Il y a forcément des choses que nous ne connaissons pas encore sur notre territoire, mais la reprise des drainages et de l'irrigation me semble être quelque chose d'assez bien connu, que nous vous demanderons de prendre en charge, en tout cas dans la phase d'étude.

Christian BOULEAU, Président de la Communauté de Communes Giennoises :
Je pensais démarrer mon propos en étant désagréable mais je viens d'entendre parler de Gien, donc je ne vais pas être désagréable. Je suis content d'avoir entendu ces propos qui vont conforter ma proposition.

Je représente la Communauté des Communes Giennoises, 11 communes du canton, et nous avons déjà voté une motion pour le tracé Médián, avec la possibilité d'une gare nouvelle pour trois raisons.

La première, c'est que les élus du Giennois souhaitent un désenclavement de notre territoire. Nous avons déjà été ignorés, notamment par l'A19 et par d'autres dessertes, routières en particulier. C'est le premier point.

Le deuxième point : nous considérons que le tracé Médian est le tracé économiquement le plus intéressant. C'est à ma connaissance celui qui est le moins coûteux ;

Le troisième point pour nous : le tracé Médian et le tracé qui représente le moins d'impacts sur l'environnement et donc le plus écologique.

Voilà pourquoi les communes giennes se prononcent pour le tracé Médian.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je pressens qu'il y aura d'autres interventions sur ce thème. Je vous propose de rester encore dans l'agriculture et de proposer à Monsieur Masson d'intervenir, puis je vous repasserai la parole sur ce thème. Monsieur Masson représente l'Assemblée permanente des Chambres d'Agriculture, vous le connaissez bien dans le Loiret puisqu'il est Président de la Commission au Territoire de la Chambre d'Agriculture et aussi Président de la FDSEA du Loiret.

Michel MASSON : Sachez tout d'abord que je m'associe pleinement à l'inquiétude, voire la colère de mes amis franciliens qui sont grignotés petit à petit par tous types d'infrastructures, et je comprends ici leurs déplacements nombreux et insistants.

(applaudissements).

Nous sommes quand même dans un pays où effectivement, comme l'a rappelé le Vice-président de la Chambre d'Agriculture, on a essayé de limiter la consommation de l'espace agricole. Tout ceci, ce ne sont en fait que des vœux pieux puisque le rouleau compresseur continue. En plus, dans notre pays, nous avons la fâcheuse tendance à bitumer ou bétonner les meilleures terres de France. On l'a vu avec Marne la Vallée, notamment *(applaudissements)*.

Je vais lire mon papier afin de ne pas déraper sur un message un peu syndical.

Tout d'abord, les Chambres d'Agriculture ont été un petit peu inquiètes de ce projet parce qu'elles n'ont quasiment pas été consultées en amont du projet alors que, comme vous l'avez bien dit tout à l'heure, plus de 80% du linéaire, voire 90% du linéaire va se faire en espaces agricoles ou forestiers. Cela aurait été probablement de meilleur aloi que de venir travailler un peu avec l'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture, ou les Chambres d'Agriculture concernées par le projet, pour essayer de travailler en amont. Ce que l'APCA demande aujourd'hui à travers ma parole c'est d'être associée à l'identification des enjeux agricoles des régions traversées. Même si vous avez fait une petite partie du travail, vous nous avez dit tout à l'heure que vous n'êtes pas des experts, or en fait, les Chambres d'Agriculture ont l'expérience, connaissent très bien les milieux agricoles et pourront soulever toutes les problématiques que vous n'avez pas forcément détectées.

D'autre part, l'APCA souhaite aussi participer aux réflexions sur le choix des scénarios, des fuseaux et du tracé final parce qu'en fonction des hypothèses et des variantes, l'impact agricole peut avoir des conséquences plus dramatiques.

Tout d'abord, je pense que la logique et le bon sens des agriculteurs, avant de vouloir réparer par des aménagements fonciers, par la rédaction de cahiers et de protocoles indemnitaires, c'est d'éviter de casser, c'est d'éviter de prendre le maximum de terre. Je pense qu'il faut travailler en concertation très étroite. Je sais de quoi je parle : je sors d'une réalisation qui s'appelle l'autoroute A19, j'ai travaillé avec le Groupe Vinci, c'est l'autoroute qui traverse d'Est en Ouest le département du Loiret, j'ai rédigé avec mes juristes le protocole indemnitaire. Nous avons travaillé avec Vinci mais cela nécessite une étroite collaboration. Or là, nous ne sommes pas complètement bien partis, j'espère que les liens vont se resserrer avec RFF et SNCF pour travailler de manière un peu plus constructive ensemble parce qu'au niveau des Chambres d'Agriculture, et la profession a également cette impression, nous avons

l'impression que l'aspect environnemental a été bien plus fouillé que l'aspect agricole, c'est à tout le moins ce qui ressort des documents que nous avons pu avoir.

Afin de pouvoir évaluer les impacts de l'emprise directe et indirecte, les Chambres d'Agriculture demandent à ce que l'on fasse les mêmes études, déjà réalisées en matière environnementale et ce, pour chaque fuseau et chaque scénario. Je pense que l'agriculture vaut bien l'environnement et l'environnement sans l'agriculture, cela n'existe pas

(applaudissements).

Avec l'expertise des Chambres d'Agriculture, nous identifierons les secteurs enjeux agricoles forts et notamment pour ceux qui sont dans des situations difficiles en termes de consommation des milieux agricoles.

Nous pourrions aussi préciser le positionnement du projet par rapport au réseau de transport existant, cela a été évoqué par un de mes collègues, parce qu'il y a l'emprise mais il y a aussi les dégâts collatéraux, tout ce qui est réseau, que ce soit les réseaux de transport, les réseaux d'irrigation, etc., et je pense que nous avons là un travail fondamental à faire et bien en amont.

Ensuite, il faut identifier les zones agricoles ou non à reconquérir en vue de reconstituer la SAU consommée par l'emprise.

Sur différents sujets, s'agissant des mesures compensatoires agricoles, parce qu'on parle beaucoup de compensations de l'environnement mais quand on parle de consommation agricole, on ne trouve pas de compensation territoriale, je pense qu'il va peut-être falloir mettre le pied dans la porte et changer un peu la manip.

La mise en œuvre des modes d'aménagement foncier, tout cela c'est bien gentil, on fait le maximum, on essaie de réparer le maximum mais on ne peut pas tirer la quintessence des opérations. Je pense qu'il faut faire une analyse fine et globale de la situation, mais tout cela, c'est par un travail de fond, très en amont de l'opération.

Je ne reviendrai pas sur l'indemnisation de l'ensemble des préjudices subis, cela fera l'objet d'une discussion, un protocole indemnitaire qui devra être très fouillé et le protocole indemnitaire devra être adapté. Il ne devra pas être général mais devra être adapté à chaque département puisque les problématiques en Ile-de-France, dans le Loiret, dans le Loir et Cher, dans la Nièvre ou ailleurs ne sont pas du tout les mêmes et donc nécessiteront des adaptations très précises.

Afin que les mesures dites de compensation environnementales ne conduisent pas inévitablement à ce que nous connaissons aujourd'hui, une double ou une triple peine : l'agriculteur n'a rien demandé, on lui met un projet sur le dos, on vient lui prendre une partie de son outil de travail, ce n'est pas un outil de loisir c'est un outil de travail, cela désorganise son exploitation. L'aménagement foncier peut effectivement reconstituer pour partie certaines choses mais en plus, on vient lui expliquer que parce qu'à 20 kilomètres de chez lui ou à 50 kilomètres de chez lui, on a abattu des arbres ou on a traversé une zone humide, on vient lui reprendre 20 ou 30 hectares pour compenser ce que l'on a fait comme dégâts plus loin, cela devient intolérable.

(applaudissements).

Si dans cet état d'esprit-là on peut jouer gagnant-gagnant avec la société, je demande que sur les compensations écologiques, s'il doit y en avoir, d'abord elles ne dépassent jamais le 1 point parce que souvent c'est 2 points, donc c'est la triple peine, une fois, deux fois, trois fois, et que les compensations écologiques se fassent sur des terrains qui n'ont aucune valeur

agricole productive. Dans notre pays malheureusement, avec la situation économique, j'ai bien peur qu'on ait beaucoup de friches industrielles et bien faisons les compensations écologiques d'abord dans ces friches industrielles ou dans des terres à vocation agricole nulle.

(applaudissements).

C'est l'état d'esprit global, l'APCA n'est jamais opposée par principe au développement économique, mais je pense qu'il faut aujourd'hui prendre en considération un peu mieux l'activité agricole, le secteur socio-économique agricole, sachant que dans ce pays qui est en grande difficulté aujourd'hui, le secteur agricole est le premier secteur exportateur de notre pays, c'est le deuxième employeur de notre pays, il ne faut quand même pas l'oublier. L'écologie, c'est bien, mais l'agriculture c'est encore mieux

(applaudissements).

Je reprends ma casquette de Président de la FDSEA du Loiret. Je vais peut-être faire un peu de peine ce soir à mon ami Hurtiger !

Au niveau agricole Loiret, les scénarios Ouest et Ouest-Sud ne nous posent pas de problèmes, moins de problèmes agricoles qu'ailleurs pour une raison simple c'est que sur les scénarios Ouest et Ouest-Sud, on peut se coller à des infrastructures existantes, or à chaque fois que l'on peut se coller à des infrastructures existantes, c'est autant de gagné à la fois en termes de nuisances et en termes de consommation d'espaces agricoles. Je pense qu'on peut le faire, alors qu'avec les scénarios Médian et Est, on ne peut pas dire que ce soit facile à faire.

Deuxièmement, en ce qui concerne les scénarios Médian ou Est, pour le Loiret, nous sommes en face d'une situation peu orthodoxe. On a une descente nord-sud, on l'a toujours que ce soit les scénarios Est, Médian ou Ouest, sauf que sur les scénarios Médian et Est, il y a après la diagonale du Fou avec la fourche renversée qui revient sur Orléans, pour mettre Orléans en cul-de-sac d'ailleurs ce qui n'est certainement pas très favorable à l'agglomération orléanaise. Si on prend le scénario Médian, on va couper le département Nord-Sud et ensuite on fait une diagonale du fou entre le Nord-Est et le Sud-Ouest pour recouper deux fois l'A19 sur laquelle les remembrements sont à peine terminés. Il faut arrêter.

Je n'ai rien contre les gens du Giennois, je n'ai rien contre les amis orléanais, mais il y a un moment donné où il faut savoir choisir. Ce n'est pas à moi qu'il appartiendra de choisir mais je sais que si on prend le scénario qui double, voire qui triple l'emprise foncière dans le département, je pense qu'on se trouvera sur ce chemin-là. Merci en tout cas.

(Applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary et Madame Roecklin, voulez-vous réagir à la présentation de Monsieur Masson ?

Thomas ALLARY : Le premier mot que je voudrais dire c'est que nous avons bien entendu la volonté de concertation, de travail en partenariat, de travail commun tout le long. A ce titre d'ailleurs, je voudrais bien préciser que tout à l'heure, quand nous parlions de groupes de travail thématiques dans une éventuelle suite des études et où on identifiait un groupe étude environnementale, pour nous l'environnement c'est l'ensemble des composantes environnementales dont l'agriculture. Évidemment, c'était inclus.

Par contre, une toute petite correction : dans toutes les études préalables au débat public, nous avons voulu associer le monde agricole autant que possible alors que nous savons très bien que c'est un stade des études où il est extrêmement difficile de rentrer dans des choses précises et concrètes, mais en particulier au séminaire qui parlait des volets environnementaux de ces études, nous avons systématiquement invité les Chambres

Régionales d'Agriculture concernées et nous les avons encore rencontrées pendant la période de préparation du débat public pour à nouveau évoquer ces questions-là. Par contre, je reconnais que l'Assemblée Permanente n'a pas dû être invitée, donc je note bien ce regrettable oubli.

Corinne ROECKLIN : Sur la compensation écologique, vous demandez du 1 pour 1, oui, pourquoi pas ? Mais ce n'est pas RFF qui décide, c'est l'État via ses Services, la DREAL qui est le service en charge de la gestion de l'environnement, et également via le Conseil National pour la Protection de la Nature qui décide également des ratios compensatoires.

Vous nous demandez de privilégier des terrains non-productifs, effectivement, c'est ce que je disais dans mon propos liminaire, nous devons compenser des milieux équivalents. Je vous ai dit que ce qui ouvrirait la compensation c'était des atteintes à des espèces protégées et à des zones humides. Effectivement, on ne reconstitue pas ce type de milieu n'importe où, on le reconstitue sur un terrain qui va présenter exactement les mêmes potentialités et c'est rarement les terrains les plus exploités d'un point de vue agriculture, c'est même très très rarement cela. Il y a donc de fortes chances que nous tombions d'accord sur ce sujet-là, la compensation sera mise en œuvre sur les terrains les moins productifs.

Je répète également que la compensation ne se fait qu'avec un accord amiable, c'est une démarche volontaire. Les agriculteurs qui voudront participer à un programme compensatoire seront volontaires pour le faire, cela ne leur sera jamais imposé, et ils seront indemnisés pour le faire.

Juste un petit éclairage par rapport à votre positionnement sur les scénarios puisque vous dites que les scénarios Ouest consomment moins d'emprise et qu'ils ont l'avantage de présenter des possibilités de jumelage. Je vous rappelle que ce jumelage s'il a lieu, aurait lieu en zone Natura 2000 sur plus de 70 kilomètres et une zone Natura 2000 sur plus de 70 kilomètres, il y a de fortes chances que cela crée énormément de compensations écologiques, jumelage ou pas.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Masson, vous vouliez compléter.

Michel MASSON : Une petite précision concernant les mesures de compensation écologique : vous avez dit que ce n'était pas RFF qui allait les déterminer, nous sommes d'accord, mais on sait très bien que la plupart du temps, cela est fait suivant des méthodes relativement empiriques et qu'on a tendance à être un peu large, sans avoir fait d'études. Ce que nous souhaitons, au niveau de l'APCA, c'est que les mesures envisagées, non pas par RFF mais par l'Administration, soient motivées au plan scientifique et qu'elles démontrent leur efficacité, scientifiquement prouvée par des cabinets indépendants, plutôt que de dire qu'on va compenser à 2 pour 1 ou 2,5 pour 1 telle zone humide parce qu'il y avait une grenouille agile ou je ne sais quoi qui était là. Je pense qu'il faut se baser sur des études scientifiques précises parce qu'aujourd'hui, nous avons l'impression que c'est fait de manière un peu arbitraire. Nous demandons que ce soit démontré scientifiquement et que la véracité de l'utilité de la zone qui sera effectivement prélevée pour être compensée soit patente parce que nous avons vu déjà par le passé récent, je l'ai vu en tout cas sur les compensations écologiques liées à l'A19, on a tapé dans des terres productives pour remplacer des zones humides, ce qui est quand même un peu étonnant mais c'est quand même comme cela que cela se passe.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Lasalle, voulez-vous répondre ?

Patrick LASALLE : Je voudrais compléter les discours de mes collègues sur une partie un peu plus foncière. Vous parliez de protocoles d'accord, vous parliez de Vinci, vous parliez de partenariat, je m'étonnerais, Monsieur, que vous ayez pu être en phase de débat public associé plus que vous ne l'êtes aujourd'hui sur le projet POCL, je ne pense pas. Les

négociations de protocole qui ont eu lieu avec Vinci, je les connais bien, nous aurons l'occasion et le moment de les mettre en œuvre dans les mêmes conditions et l'exemple que vous avez sur l'A19 sera forcément utilisé.

Je voudrais rappeler deux dernières choses.

La première c'est que RFF, au-delà de l'ensemble des mesures que vous entendez ce soir que nous souhaitons mettre en place, a depuis très longtemps été sensibilisé au sujet agricole. J'en veux pour preuve les accords nationaux que nous passons et que nous continuons de passer entre RFF d'une part, l'APCA, l'Association Permanente des Chambres d'Agriculture, et la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles. De nombreux accords ont été signés cette année d'ailleurs au Salon de l'Agriculture, d'autres sont en cours de mise au point, mais tous ces accords prévoient une déclinaison locale de l'accord-cadre. L'accord-cadre national prévoit une déclinaison locale.

La dernière chose : attention, jumelage = danger. Je rappelle qu'une autoroute et une LGV n'ont pas les mêmes contraintes techniques, une voiture tourne à 90°, un TGV a besoin de 8 000 mètres de rayon pour pouvoir tourner, le jumelage à une LGV est consommateur 10 fois plus qu'une LGV seule par la présence des délaissés entre autoroute et TGV. Vous pouvez le vérifier quand vous prenez l'autoroute Aquitaine par exemple. Il n'y a qu'une seule solution c'est de construire l'autoroute après ou en même temps, cela a été fait une seule fois pour la LGV Sud-Est avec l'autoroute A5 à la sortie de Paris, où on voit bien que les deux infrastructures sont complètement collées. Quand on va sur le TGV nord où on a essayé de le faire, quand on va sur le TGV Atlantique, on s'aperçoit qu'on passe notre temps à passer dessus, à passer dessous et à laisser entre les deux des lentilles importantes, inaccessibles, donc incultivables.

Philippe FROMENT, Maire de la Ferté Saint-Aubin : Je voudrais aborder cinq points dans les trois minutes qui me sont imparties en finissant par les aspects environnementaux.

Tout d'abord, sur l'opportunité du projet puisque tout est lié et je crois qu'il faut aussi aborder cette question-là. Je crois que nous sommes dans un pays, dans le contexte que nous connaissons, et l'avenir de notre pays, le développement économique est quelque chose de très important. Je crois qu'on ne peut que valider le principe que le doublement de l'actuelle ligne Paris-Lyon soit pensé pour mieux desservir et donc valoriser tout le centre de la France. Je pense que c'est une idée à laquelle il nous faut adhérer.

Une fois que l'on a dit cela, cela se traduit par le fait que cela met en valeur l'intérêt du mode ferroviaire pour les déplacements, qu'ils soient d'ordre économique, qu'ils soient d'ordre touristique, mais aussi d'ordre éducatif pour nos jeunes qui doivent aller étudier dans des régions autre que la région Centre, voire même dans d'autres pays européens.

Je crois également que le fait que grâce à cette ligne, on soit connecté à d'autres régions sans obligatoirement, comme aujourd'hui, passer par Paris, c'est également un plus qu'il faut noter.

Je crois également qu'il faut noter l'intérêt en termes d'emplois que ce projet peut représenter pendant les travaux, mais également après les travaux, avec tout le dynamisme que cela peut apporter.

Une fois que l'on a dit cela, j'ai quand même une très très grosse interrogation et ce sera mon deuxième point, sur la faisabilité financière de ce projet. Encore une fois, nous sommes dans un contexte que nous connaissons tous, je ne développerai pas, mais à la deuxième réunion qui a eu lieu à Orléans à laquelle j'ai participé, RFF nous a bien dit que sa contribution se bornerait à entre 1,8 à 3,6 milliards d'euros et que donc les autres contributeurs publics, État et Collectivités Locales, devraient déboursier entre 9,5 et 12,2 milliards d'euros. Aujourd'hui,

je voudrais souligner cela pour dire que c'est peut-être le point le plus important. Il ne faudrait pas sacrifier les lignes existantes sur l'autel de la grande vitesse.

Je vais développer ce point-là et ce sera mon troisième point. Aujourd'hui, pour moi, ce qui doit être la priorité c'est améliorer le réseau existant. Nous le savons bien ici, la ligne Paris-Montargis-Gien-La Charité-Nevers pose problème. Là où je suis maire, il y a Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui pose problème. Ces lignes-là, il faut absolument que l'État, RFF, les Collectivités Locales quand elles le peuvent et qu'elles sont sollicitées, continuent d'investir fortement pour améliorer la desserte mais aussi la qualité du service rendu qui laisse un peu à désirer en ce moment.

Cela passe aussi par la réouverture de lignes. Je crois que la Région Centre impulse la réouverture d'Orléans-Chartres, c'est une très bonne chose, elle impulse également la réouverture d'Orléans-Châteauneuf, et je crois qu'il faut encourager ce mouvement pour que cette ligne soit prolongée jusqu'à Montargis et jusqu'à Gien.

(applaudissements).

Il faut favoriser également, je crois, l'intermodalité. Si le mode de financement permet de réaliser à la fois tout ce que je viens de dire en termes d'amélioration de l'existant et de réouverture de lignes, et la ligne à grande vitesse, alors il faudra mettre le paquet sur l'intermodalité entre tout ce réseau rénové, amélioré, et les lignes à grande vitesse, également avec le réseau routier. Gien est complètement délaissé en termes de routes et je ne comprends pas que dans le schéma départemental des déplacements...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur, vous avez déjà très largement dépassé... Il y a eu une panne de chronomètre au départ, je vous demanderais de terminer...

Philippe FROMENT : Je termine en deux mots. Je ne comprends pas que cette ligne routière ne fasse pas l'objet d'une priorité.

Pour terminer sur les aspects environnementaux : d'abord, sur le scénario, je crois que jusqu'à ce que Monsieur Allary intervienne en ouvrant une porte par rapport à une desserte de Gien, le bon sens, le réalisme poussait à dire que le scénario Ouest est celui qui permet d'atteindre tous les objectifs qui sont assignés. Avec cette nouvelle porte, c'est vrai que, il faut le reconnaître, le scénario Médian reprend une bonne place, mais je crois qu'il faut tout mettre sur la table. L'intervention de Michel Masson est très importante en matière de consommation foncière, notamment agricole.

Je termine vraiment avec la Sologne. Certes, c'est un espace Natura 1000, mais je crois qu'il y a le moyen de faire passer une ligne si on le souhaite, avec plein de mesures compensatoires, entre le tracé de l'autoroute et le tracé de la ligne chemin de fer existante, mais pour cela, je crois que cela nécessitera d'avantage de précisions et d'études. Merci de votre attention.

Gaëtan GORCE, Sénateur Maire de La Charité sur Loire : Je m'exprime au nom des élus du nord du département de la Nièvre qui se sont à de multiples reprises mobilisés sur ce sujet, pour défendre le tracé Médian.

Pourquoi défendre le tracé Médian ? D'abord, parce que du point de vue de la question de l'environnement qui nous réunit aujourd'hui, il a été montré, sans doute trop vite et j'aimerais qu'on puisse y revenir, que ce tracé est celui qui, au regard du tracé Ouest, a le moins d'impact sur l'environnement. J'aimerais que nos amis de RFF nous rappellent, précisément, quelles sont les conséquences du tracé Ouest, on vient d'évoquer la Sologne, sur cette zone Natura 2000, et que l'on compare l'impact du tracé Médian en particulier sur les vignobles, puisque le seul problème qui a été soulevé concerne le vignoble du Sancerrois, il est normal qu'il soit abordé, mais j'aimerais que nous ayons des précisions sur ce point.

La seconde raison pour laquelle je défends le tracé Médián, c'est parce que ce tracé est le seul qui permet, avec le décrochement ou le raccrochement qui est proposé ici, de desservir tout un bassin de population qui est celui où vous vivez ici, qui est celui où nous vivons, qui concerne par conséquent Briare, Gien, Cosne et aussi bien sûr le Sud de l'Yonne, le Nord du Cher qui sont directement concernés. Si l'on me fait la démonstration qu'il est possible de desservir ces territoires avec le tracé Ouest, je suis prêt à changer d'avis. Mais si on ne me démontre pas au contraire que c'est possible, alors je m'attache au tracé Médián parce que, pour ce qui nous concerne, la menace est évidemment de voir se réduire les Corail inter-cités. On va nous dire qu'effectivement avec un tracé Ouest ou un tracé Ouest-Sud, nous n'aurons plus qu'à nous raccorder à Paris par le TER, et pour ce qui concerne la Nièvre, à rejoindre la gare de Nevers Sud, là aussi par des TER, avec un délai supplémentaire.

Le tracé Médián, c'est celui qui garantit la meilleure desserte de nos territoires. J'insiste sur ce point, d'autant plus qu'il ne pénalise pas l'agglomération d'Orléans. Si je regarde les chiffres de trajet, ce sont 9 liaisons directes Orléans-Centre allers et retours par jour, dans tous les scénarios, y compris le Médián, et 17 avec Les Aubrais. C'est donc la même situation pour Orléans, alors qu'à l'inverse, si vous gardez Ouest au détriment du Médián, c'est pas de desserte pour Gien, c'est pas de desserte pour Cosne, c'est pas de desserte pour toute cette partie du territoire.

Je pense que cela suppose que nous soyons, de ce point de vue, mobilisés, attentifs, disponibles à des solutions intermédiaires mais, tant que je n'en verrai pas, je continuerai à indiquer dans l'intérêt de nos territoires que le tracé Médián doit être celui qui, du point de vue de l'aménagement du territoire comme de l'environnement, s'imposait.

(applaudissements).

Charles-Éric LEMAIGNEN, Président de la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire : Il faut doubler, de toute façon, Paris-Lyon. RFF et SNCF, pour eux, c'est obligatoire et cela coûte 10 milliards d'euros. On s'est dit qu'il fallait en même temps en faire une opération d'aménagement du territoire. Cela a deux avantages : effectivement, permettre de désenclaver les régions du Centre qui sont totalement oubliées du TGV, et en particulier les deux aires urbaines d'Orléans et de Clermont-Ferrand qui font plus de 400 000 habitants chacune. Cela est fondamental.

Cela permet aussi, deuxième point, que le projet puisse être finançable, parce que s'il est financé par des gens qui n'ont pas... C'est le premier élément et c'est fondamental. Le deuxième élément c'est que, je rappelle qu'il y a une Association TGV Grand Centre Auvergne. Elle s'est réunie le 13 décembre en assemblée générale, il y avait 43 personnes qui représentaient tous les territoires, les principaux territoires : 40 voix pour le tracé Ouest passant par Roanne, parmi lesquels Nevers, le Département de la Nièvre et la Région Bourgogne. Monsieur le Sénateur, je me permets de vous le rappeler. Et là-dedans, il y avait aussi Bourges, Moulins, etc. Si on veut permettre un financement de cette ligne qui est totalement indispensable pour nous tous, il faut bien qu'il y ait aussi un accord des Collectivités locales, sinon il n'y aura pas de financement.

Troisième élément : en termes d'environnement, je conteste complètement la méthode de classement des niveaux de sensibilité environnementale. D'ailleurs, je rejoins Michel Masson, qu'est-ce qu'il y a en matière agricole ? Vous avez la viticulture et la forêt, rien d'autre, vous parlez de terres agricoles quelle que soit leur qualité. En fait, vous changez un niveau dans un autre et le résultat final est totalement différent. Les forêts en Natura 2000 sont pratiquement considérées comme quantité négligeable alors qu'en revanche, les zones urbaines, et c'est là où il est important que le TGV s'arrête et passe, sont pondérées beaucoup plus fort.

Autre élément : il me paraît, comme à Michel Masson, fondamental, comme vous l'avez dit tout à l'heure, d'utiliser les couloirs existants, lignes haute tension, autoroutes, voire voies ferrées. C'est absolument fondamental, cela permettra effectivement de diminuer totalement l'impact environnemental.

Enfin, pour terminer, il me paraît important que l'on puisse effectivement aménager les voies ferrées existantes et bien évidemment, je suis un immense partisan de faire Orléans-Châteauneuf le plus vite possible et de le prolonger jusqu'à Gien. Je vous remercie.

(applaudissements).

Corinne ROECKLIN : Je vais profiter des deux interventions qui viennent d'être faites pour présenter cette étude sur le jumelage en Sologne, étude qui est disponible également sur le site internet de la CPDP.

La Sologne est la plus grande zone Natura 2000 d'Europe puisque c'est un massif forestier peu urbanisé de 350 000 hectares d'un seul tenant qui réunit 60 000 hectares de zones humides, l'un des intérêts majeurs de la Sologne étant ces zones humides qui ont un intérêt européen puisque c'est une zone de halte migratoire pour les oiseaux migrateurs. La particularité de la Sologne c'est que c'est une mosaïque de milieux secs et humides qui créent la riche biodiversité que l'on trouve dans ce massif.

Nous avons procédé à une étude pour essayer de regarder un peu mieux mais des études plus détaillées pourront être poursuivies si nous venions à travailler dans un scénario qui traverse la forêt. Nous avons fait une étude pour examiner la possibilité de jumeler la LGV avec l'autoroute. Il faut savoir, cela vous a été un peu dit tout à l'heure, que ces deux infrastructures, l'autoroute et la LGV, ont des géométries difficilement compatibles puisqu'une LGV est faite pour rouler à 320 km/h, donc l'idée est d'aller le plus droit possible puisqu'à chaque fois qu'on voudra faire un virage, il faudra faire des courbes très larges. Une autoroute est une infrastructure circulée à 130 km/h, donc on voit bien que ces 200 km/h d'écart vont forcément agir sur la possibilité de sillonner à travers la Sologne. L'autoroute A71 a pu éviter un certain nombre de sites sensibles et notamment de zones humides et d'étangs que de fait la LGV écraserait car nous serions obligés d'aller tout droit puisqu'on ne peut pas tourner selon les mêmes courbes que l'autoroute.

De plus, pour se jumeler à une infrastructure autoroutière, il faut également tenir compte de ce que l'on appelle le domaine public autoroutier concédé qui inclut tous les échangeurs autoroutiers, toutes les aires de repos, les stations essence, les barrières de péage, tous les équipements qui récupèrent les eaux de ruissellement. Tout cela doit être inclus car soit, si on passe dessus, il faudra les recréer, soit il faut s'éloigner pour ne pas passer dessus.

En fait, toutes ces contraintes font que nous estimons aujourd'hui qu'un jumelage d'une autoroute et d'une LGV représente un surcoût d'environ 20%, qui peut être supérieur ponctuellement, quand il faut éviter une barrière de péage ou quand il faut reconstruire un échangeur.

Nous nous sommes quand même prêtés à l'exercice dans la traversée de la Sologne. Il faut savoir que la Sologne, dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, est traversée sur 70 kilomètres puisqu'on la traverse de part en part du Nord au Sud. Sur ces 70 kilomètres de traversée de la Sologne, seulement 10 kilomètres seront jumelables. On appelle jumelage quand les deux infrastructures sont à moins de 50 mètres l'une de l'autre, au-delà de 50 mètres, ce n'est plus vraiment du jumelage et dans l'étude que nous avons menée, assez souvent, on est à plus de 100 mètres de l'autoroute. C'est ce que vous voyez, l'autoroute est représentée par le trait orange qui sillonne le plus, la LGV par le trait violet qui va le plus droit possible. Plus on a dessiné en couleur les écarts entre les deux infrastructures, donc en vert, ce sont des zones où il y a moins de 50 mètres entre les deux infrastructures, on passe ensuite dans le jaune, le

orange et le rouge puisqu'on s'éloigne de plus de 200 mètres de l'autoroute. Cela fait un important délaissé entre les deux infrastructures.

Sur 70 kilomètres, seulement 10 kilomètres sont en jumelage. 70 kilomètres de traversée dans la Sologne, c'est en moyenne 700 hectares d'emprise de la LGV. A ces 700 hectares, il faudra rajouter toutes les zones délaissées, toutes les zones interstitielles entre l'autoroute et la LGV qu'on a estimées aujourd'hui, sur la base de l'étude menée, à 400 hectares. Comme en plus, c'est une zone Natura 2000, il y aura des compensations écologiques, donc à ces 1 100 hectares viendront s'ajouter des hectares compensatoires liés aux impacts sur les zones humides, et comme on est en zone forestière, viendront également s'ajouter les hectares compensatoires liés à l'impact sur la forêt. Tout réuni, les scénarios Ouest et Ouest-Sud, dans ce secteur-là, seront beaucoup plus consommateurs de foncier, et notamment de foncier agricole que les scénarios Médian et Est.

Thomas ALLARY : Dans les comparaisons entre scénarios, il a été dit une chose que RFF ne voudrait plus entendre à quelques jours de la fin du débat : Orléans n'est pas en cul-de-sac, dans aucun des scénarios. Je voudrais m'appuyer sur des diapos pour le montrer. Dans les scénarios Ouest ou Ouest-Sud, peu importe, vous voyez le schéma de la LGV en vert et en bleu le réseau existant. Plusieurs types de trains circuleraient vers Orléans :

- des trains Paris-Orléans : on voit que ces trains circulent sur la LGV puis sortent de la LGV pour aller desservir soit les Aubrais, soit la gare d'Orléans Centre,
- des trains qui iraient jusqu'à Blois : de la même façon, ils sortent de la LGV, s'arrêtent aux Aubrais sur le réseau existant, puis poursuivent sur le réseau existant jusqu'à Blois,
- d'autres types de trains qui sont par exemple des Paris-Lyon : ceux-ci doivent avoir le temps, je l'ai dit tout à l'heure, d'1H55 sans arrêt, il n'est pas question que ces trains s'arrêtent au passage dans les villes du territoire, ce ne sont pas ces trains-là qui s'arrêteront dans les villes du grand Centre. Ces trains vont directement de Paris à Lyon et ne sortent pas à Orléans,
- d'autres types de train qui pourraient passer à Orléans : par exemple des Roissy-Marseille qui eux vont de province à province, on ne cherche pas à faire 1H55 à tout prix, donc eux peuvent desservir un maximum de villes au passage dont Orléans, ces trains sortent de la LGV, desservent Orléans, en l'occurrence Orléans-Les Aubrais au passage, puis rentrent à nouveau sur la LGV pour poursuivre leur chemin.

On voit bien qu'il n'y a aucun train en cul-de-sac à Orléans, certains poursuivent vers Blois, d'autres poursuivent vers Lyon et ceux qui ne doivent pas s'arrêter parce qu'ils ont besoin d'un temps minimal entre Paris et Lyon, ne s'arrêtent pas et il n'est pas question qu'ils desservent Orléans puisqu'ils sont sur la ligne à grande vitesse et ne freinent pas.

Tout cela montre qu'Orléans n'est pas en cul-de-sac et deuxièmement que ce n'est pas parce que la ligne va être « près » d'Orléans que les trains vont s'arrêter. Quel que soit le scénario, ils ont besoin de sortir de la ligne à grande vitesse pour aller desservir Orléans en gare Centre ou des Aubrais. Autrement dit, la desserte d'Orléans n'est pas dictée par le scénario, elle est dictée par le potentiel de trafic qui est équivalent selon les scénarios puisque le temps de parcours est le même.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je voudrais simplement rappeler que vous attendez que l'hôtesse vous donne le micro et que c'est moi qui dis à l'hôtesse à qui le donner. J'ai l'impression qu'il y a eu quelques personnes qui essayaient de demander le micro avant d'avoir l'autorisation.

Martine RAGEY : J'habite à Gien et c'est un territoire que je connais depuis pas mal d'années et, je pense, relativement bien.

C'est un territoire rural, c'est pour cela que je n'imagine pas un instant, compte tenu de la place de l'agriculture dans notre secteur, qu'on voudrait par nos demandes y faire une atteinte hors de proportion. Je dis aussi que, dans la répartition de la population de la France à l'heure actuelle, si on a bien regardé les dernières statistiques de l'INSEE et les dernières cartes de l'INSEE, on voit que ce qui l'emporte c'est effectivement la Région Parisienne, qui se tourne également vers l'Atlantique, et également le couloir Rhodanien, bien évidemment.

Cela laisse, au milieu de ces espaces, cette diagonale qu'on appelait « aride » dans les années 1990, qu'on appelle « diagonale vide » aujourd'hui selon les statistiques de l'INSEE et qui comprend le Massif Central, notre région bien sûr et qui se continue vers le Nord-Est de la France. Nous sommes aujourd'hui dans cette diagonale « vide », je ne vais pas l'appeler « vide » parce que cela me gêne un petit peu, mais « aride », pour un certain nombre de raisons qui sont notamment le manque de dessertes intéressantes. Concernant l'aménagement du territoire, il y avait un rapport de 1993 qui avait été fait par Monsieur Cherèque qui dénonçait déjà d'ailleurs le déséquilibre entre les différentes régions, l'enclavement et toutes ces questions, alors si certains ont trop de pression sur le foncier, sur l'agriculture par les infrastructures, par les lotissements, le bâti, les équipements collectifs, etc., nous, dans notre secteur, on se plaindrait plutôt d'un manque.

Je crois aussi qu'il faut penser qu'à un moment donné, lorsque nous avons des services qui commencent à se dégrader un petit peu ou qui sont moins intéressants, nous finissons par trouver d'autres solutions et ne plus les utiliser, ce qui peut conduire un jour à les voir supprimer, ce qui n'est pas très intéressant non plus.

Nous avons besoin véritablement, dans ce secteur Sud-Est du département du Loiret, nous avons besoin de trouver avec nos voisins, plus au Sud, une région plus forte, économiquement mieux desservie, parce que nous sommes, il faut bien le reconnaître et cela a été dit tout à l'heure, dans ce secteur, un peu les « oubliés » du département du Loiret.

(applaudissements).

Jean-François SULLET, chef d'entreprise : Je suis chef d'entreprise, parfois l'homme à abattre mais qui crée quand même de la richesse. J'ai la particularité d'employer 80 personnes sur la région dans différents magasins, notamment sur Orléans, sur Montargis, sur Gien, sur Nevers, sur Blois et sur Tours. Depuis ces années, il est force de constater qu'économiquement, ma région première, le Giennois, s'appauvrit. Je suis très content d'être à Orléans, je travaille très bien, la qualité de vie est bonne, tout va bien. Malheureusement, je ne peux pas en dire autant pour l'Est du département. C'est tout ce que j'avais à dire. Donc, Messieurs de RFF, si vous voulez redynamiser un peu l'Est du département, profitez-en, c'est le moment. Merci.

(applaudissements).

Jean-Noël CARDOUX, Sénateur du Loiret : Nous sommes donc deux sénateurs dans cette salle qui nous côtoyons au Palais du Luxembourg, nous ne sommes pas du même parti politique mais nous sommes d'accord, ce n'est pas tellement fréquent, malheureusement, avec mon ami Charles Lemaignan, nous ne sommes pas d'accord. Je vais m'expliquer très simplement.

Je suis aussi un élu de la Région Est et j'ai écouté tous les arguments qu'a développés Gaëtan Gorce que je soutiens totalement en la matière, je voudrais rajouter un certain nombre d'éléments. J'avoue d'un autre côté avoir mal compris la position de Monsieur Froment, je n'ai pas bien compris s'il était pour la LGV, s'il était pour les lignes traditionnelles, s'il était

pour le développement routier. Nous sommes ici pour donner une option sur un tracé, c'est ce que j'avais compris dans le grand débat, avec un fondement environnemental.

Sur l'opportunité du projet, je dirai simplement que tous les élus du Loiret soutiennent l'opportunité du projet et sont d'accord pour que cet investissement se réalise. Il y a une petite divergence dans le Conseil Général puisque nous avons la moitié des élus qui sont pour le tracé Médian et l'autre pour le tracé Ouest. J'ajoute aux arguments qu'a développés mon collègue de la Nièvre un argument qui me paraît fondamental et que Claude de Ganay partage puisque nous en avons discuté en aparté, c'est que nous sommes dans une logique d'aménagement du territoire et le tracé Médian, en ce qui concerne le département du Loiret, est le seul qui peut à la fois desservir deux grandes agglomérations, Orléans et Gien, avec un décrochement à chaque fois. Si l'on se borne au tracé Ouest, seul Orléans sera desservi, donc je pense, comme l'ont souligné les précédents interlocuteurs, que c'est une chance à saisir pour donner un peu plus de dynamique à la partie Est du département.

En revanche, pour ce qui concerne le choix qui nous est présenté pour l'environnement, je suis un peu sur ma faim parce que j'ai vu le premier panneau qui a été présenté avec les impacts humains, environnementaux, etc., et j'ai constaté que le tracé Médian était quand même le plus clair. Je pense qu'il aurait fallu développer un peu plus et nous donner des arguments. Nous avons entendu les éléments concernant la Sologne, auxquels je souscris totalement. J'ajoute que le tracé Ouest-Sud, pour ce qui me concerne, a pour moi un défaut rédhibitoire, c'est de couper en deux la forêt de Tronçay ce qui serait une catastrophe écologique, donc il faut s'en souvenir. Je crois que le tracé Médian est celui qui, sur le plan environnemental, est le plus léger, alors bien sûr, malheureusement, nos amis agriculteurs, j'ai bien reconnu la fougue de Monsieur Masson, mais vous l'avez dit, l'exemple de l'A19 est là pour montrer la voie à suivre et trouver des compromis. J'aurais aimé qu'on aille plus loin dans le coût éventuel des compensations ou des impacts environnementaux, en particulier pour la Sologne extrêmement fragile. A mon sens, le coût en résultant n'a pas été totalement maîtrisé et risque de donner des surprises désagréables à la fin de l'étude.

Anne LECLERCQ, Conseillère Régionale : Dans un premier temps, je voudrais rappeler la position de la région. La région se situe, dans un premier temps, pour le développement de notre territoire et si vous prenez la forme de la région géographique, il était nécessaire qu'en termes de tracé, elle se positionne pour le tracé qui dessert le maximum de villes de la région, qui est donc un tracé Ouest ou Ouest-Sud.

Néanmoins, la priorité de la région n'est pas le POCL. La priorité de la région c'est d'irriguer le maximum de la région, d'être en lien avec la région parisienne, mais aussi avec le Sud, de promouvoir un maximum de liens entre ces différents territoires, et là, nous ne parlons plus de la région globalement mais de notre territoire, et notamment de notre territoire du Giennois. Je pense que notre premier combat c'est de relier Gien avec Orléans, c'est notre gros souci, quand nous parlons de l'enclavement du Giennois. Nous avons une ligne sur Paris qu'il y a besoin de sécuriser, de moderniser, il faut qu'elle existe, il faut qu'elle se développe pour les voyageurs et pour le fret. Mais il faut aussi du lien avec Orléans parce que, j'ai bien entendu vos projets et j'en conçois effectivement tout l'intérêt pour vous, élus du Giennois, élus du Nivernais, j'entends, je ne suis pas forcément contre ce décrochement, mais je pense que cela ne répond pas du tout sur le lien entre notre territoire et notre capitale départementale et notre capitale régionale. C'est là qu'il y a un très gros effort à faire et c'est là-dessus que je me bats.

Je voulais aussi signaler que, tout en rejoignant Monsieur Masson, je pense que les impacts sur notre territoire agricole sont d'autant plus forts ici que nous avons une agriculture, je pense notamment à la partie Sud Loire, au Berry qui est une région d'élevage, qui est le moins à opposer à l'écologie, c'est là où l'écologie et l'agriculture se vivent le mieux ensemble. Je pense que plutôt que de compenser, il vaut mieux éviter de traverser un tel territoire.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je voudrais des questions en rapport avec le thème.

Florent LEPRETRE, agriculteur dans le Loir et Cher, représentant la Chambre d'Agriculture du Loir et Cher et agriculteur en Sologne : Je souhaiterais revenir sans opposer, parce que je n'ai pas l'habitude d'opposer les uns aux autres, mais je veux appeler à la cohérence sur le gaspillage du foncier, et derrière cela, c'est bien en essayant de mettre un tracé dans un couloir qui existe, le long de l'autoroute A71, et la ligne Orléans-Bourges, je crois que si on veut, on peut.

Je vais prendre juste un petit exemple. Vous avez dit qu'il fallait une grande distance avec la courbe, nous sommes d'accord, mais je vais vous amener un contre-exemple : dans le département de l'Ain, cela a été possible, il y a 11 mètres d'emprise. Je cite cela, donc quand on veut, on peut essayer de rechercher et d'éviter de gaspiller du foncier. C'est le premier point.

(applaudissements).

L'autre chose : je ne cherche pas à opposer l'agriculture avec l'écologie et avec la biodiversité. Sur la carte qui nous a été présentée, j'ai participé au débat public à Blois, à la Maison de la Magie, je me suis exprimé mais il est important de se répéter, surtout dans un débat public. La biodiversité dans le couloir, sur les 70 kilomètres, vous dites que ce n'est pas possible. Nous, nous disons qu'avant de dire que ce n'est pas possible, mettons toutes les énergies pour réfléchir. Je pense qu'on peut si on veut. La biodiversité, vous savez, je suis agriculteur en Sologne, la biodiversité dans ce couloir, il n'y a pas que des sangliers, il y a de l'agriculture mais elle est quand même atténuée et n'est quand même pas si riche que vous le dites. Oui, il y a Natura 2000, mais je crois que ce n'est pas parce qu'il y a Natura 2000, d'abord je rappellerai qu'il n'y a pas que Natura 2000 en Sologne, parce que sinon ce serait un peu négligeable et cela ne voudrait pas dire grand-chose à l'appellation Natura 2000. Je le rappelle, quand même, c'est important.

Pour finir, je pense que plus on anticipera sur l'emprise du foncier, plus on aura de chance de faire le moins de mécontents et de le faire en pleine harmonie avec les acteurs et l'agriculture. Je vous remercie.

(applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Si je ne me trompe pas, nous allons aborder un autre aspect de l'agriculture qui est la viticulture.

Mathilde NATTER, membre de l'Union Viticole Sancerroise, habitante du Cher : Je remercie Monsieur Masson pour son intervention et pour sa défense du monde agricole.

Le tracé Médian traverse des zones d'appellation contrôlée. Avec ce scénario, RFF met la barre très haut puisque celui-ci traverse pas moins de trois zones AOC, reconnues mondialement, à savoir : les appellations Chavignol, Menetou-Salon et Sancerre. Et, comme si cela ne suffisait pas, des lieux d'exception comme le Bec d'Allier, le Pays Fort seront saccagés.

Une question me vient à l'esprit : de quoi débattons-nous ? Trouver le meilleur scénario qui protégera les biens matériels et immatériels des hommes, de l'environnement, de notre patrimoine. Nous comprenons que les villes cherchent à se développer mais nous voudrions un scénario qui réponde à l'outil d'aménagement du territoire de la Région Centre.

Rappelons utilement que les aires d'appellation Menetou-Salon et Sancerre englobent 24 villages vigneronnes où des familles transmettent des biens et des savoir-faire depuis des générations. Si RFF a su mettre en place une chose, ce sont bien les expropriations des

terrains de ces familles attachées à leur terroir et à la beauté de la campagne. RFF n'en est pas à son premier coup d'essai : avant de s'attaquer au Sancerrois, il s'est attelé à aller chatouiller les plus prestigieuses appellations de France, comme on l'a vu dans le Bordelais.

Est-ce qu'à force de travailler dans le réseau ferré RFF subit une déformation professionnelle en envisageant le notourisme à grande vitesse ?

(applaudissements).

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je reprends deux questions puis nous passerons aux présentations de la deuxième partie, ce qui n'empêchera pas de poser des questions après.

Maurice CAUQUIS, Comité de Défense des Usagers des Services Publics : Le Comité de Défense des Services Publics s'est déjà prononcé pour le choix du parcours Médián. Les arguments sont les mêmes que ceux qui ont été évoqués déjà, je ne reviens pas dessus.

Par contre, le Comité restera vigilant pour que ces investissements n'empêchent pas l'amélioration, je dis bien l'amélioration du trafic voyageurs sur la ligne Paris-Nevers, notamment en ce qui concerne les retards fréquents. C'est une demande forte des usagers du train qui se rendent dans la région parisienne notamment pour y travailler, mais aussi pour d'autres motifs.

Deuxièmement, le Comité veillera à ce que les budgets de la Région Centre concernant le projet de la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien ne soient pas détournés de son affectation pour financer la ligne à grande vitesse.

Pour le Comité, l'intérêt d'un arrêt du TGV à Gien rejoint l'intérêt de l'ouverture d'une ligne TER Orléans-Châteauneuf-Gien pour laquelle nous nous battons depuis des années et des années et ce devrait être pour nous l'occasion de mener simultanément les deux études.

Je suis court parce que j'estime que toutes les personnes qui le désirent doivent pouvoir s'exprimer.

Michel TISSIER : J'anime, depuis à peu près un an et demi, un petit groupe, trop petit hélas, de Giennois qui ont lancé un pari fou, celui d'impulser à Gien un débat pour aboutir à un passage du TGV Paris-Clermont-Lyon par Gien, avec un arrêt en pays giennois. Nous remercions vivement la Communauté de Communes Giennoise, la municipalité de Gien, les deux candidats aux législatives qui nous ont tout de suite donné un avis favorable et les deux journaux de la presse locale d'avoir compris notre volonté et de l'avoir développée.

Parmi les quatre scénarii proposés, nous avons fait un choix, face surtout à Ouest/Sud-Ouest, celui du trajet Médián, avec un arrêt à Gien, conforté depuis par les propositions extrêmement positives des villes de Cosne et de La Charité. Notre volonté est d'abord une volonté de développement d'un pays giennois oublié des structures régionales et départementales, au service d'une politique de mégapole de la capitale de Région.

La politique de développement exige pour les entreprises qui souhaitent s'installer certes d'autres critères que le transport, mais ce dernier est un volant essentiel de leur implantation. Le rail est la solution pour organiser efficacement et écologiquement le déplacement des cadres décideurs, la solution au travers de centres techniques reliés, leur transport et stockage et l'éventuelle possibilité annexe de centres de maintenance créateurs d'emplois.

L'atout de la technologie de qualité qui est celle, rappelons-le, des ingénieurs de la SNCF nous permet de poursuivre ce projet.

Notre volonté de développement trouve sa source certes dans notre amour de ce pays mais se base sur des éléments environnementaux.

Premier élément : une préférence écologique, celle du rail sur la route. Notre bassin de vie pour le Giennois se situe autour de 50 238. Si nous ajoutons Le Sullias, Lorris, Chatillon-Coligny, nous sommes à 82 257, pour atteindre avec les communes concernées de l'Yonne, de la Nièvre et du Cher 165 180. Nous sommes à 150 kilomètres de Paris, c'est-à-dire plus éloignés d'un tiers de la capitale que la gare d'Orléans-Les Aubrais. Nous bénéficions, si l'on peut dire, de liaisons plus que discutables et uniquement au tiers avec Orléans, Auxerre et Bourges. Les seules liaisons ferroviaires se font avec Paris et Nevers, dans certaines conditions de régularité horaire.

La distance de 150 kilomètres pour un arrêt TGV nous paraît aussi viable que le projet Ouest qui prévoit un arrêt à Les Aubrais, soit exactement à 100 kilomètres de Paris.

J'avais beaucoup d'autres choses à dire, simplement je conclurai en disant que l'environnemental c'est un développement harmonieux des territoires, un équilibre subtil entre agglomérations, entre zones urbaines et rurales, or ce qui se passe aujourd'hui c'est le développement démesuré de quelques mégapoles et la désertification de territoires entiers comme le nôtre.

Pierre MARCILLE, Vice-président de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France :

Je tiens à rappeler quand même que, tout à l'heure on a dit qu'il n'y avait que 10 lignes dans le rapport sur l'agriculture, ce soir la réunion était sur l'agriculture, on s'est déplacé de nos territoires pour venir ici à Gien, on est très bien à Gien mais on voudrait quand même parler d'agriculture.

(applaudissements).

Mon intervention concerne le territoire qui pourrait être concerné par la sortie du tunnel, donc dans le département de l'Essonne, je rappelle que je suis Vice-président de la Chambre d'Agriculture d'Ile-de-France et agriculteur sur la commune de Vert-le-Grand.

Le plateau de Vert-le-Grand est majoritairement agricole. Conscientes de la fragilité de ce secteur sujet à de fortes pressions foncières et conscientes de l'enjeu de préserver l'équilibre agricole de ce secteur, la Région, les Collectivités, la profession agricole se sont engagées dans une réflexion globale d'organisation et de structuration du plateau de Vert-le-Grand.

La fermeture de la base aérienne de Brétigny sur Orge a été l'occasion d'un déploiement important de moyens de la part de l'État, des Collectivités, des Organismes consulaires, de l'Institut National de la Recherche Agricole pour concevoir un espace agricole comprenant de l'agriculture traditionnelle, un lotissement agricole majoritairement bio et un équipement de recherche d'envergure européenne. Comment peut-on aujourd'hui, dans le projet du POCL, affirmer qu'il s'agit d'un secteur de moindre impact à partir duquel le projet peut devenir aérien et donc y localiser le tunnel de sortie ?

L'effet serait désastreux sur les projets de la base aérienne et induirait une urbanisation galopante, totalement destructrice pour l'ensemble du plateau et du département. C'est une raison supplémentaire de réaffirmer soit notre opposition à ce projet, soit la nécessité d'un passage en souterrain sur un linéaire plus important.

Alain LÉBOULANGER, Maire d'Isdes : Je vais essayer de concourir pour le prix de l'intervention la plus courte.

Je suis maire d'Isdes qui est un village du Sullias. Je ne vais pas répéter tous les arguments qui ont déjà été développés, simplement pour faire un argument à la disposition de la

Commission, nous avons, en ce qui nous concerne, toute cette région de Sologne, beaucoup d'affection pour telle ou telle ville, que ce soit Orléans, Gien, etc., mais puisque le débat est ici, juste une remarque de bon sens : Orléans, victime de son succès, va, dans les années qui viennent souffrir de problèmes d'encombrement. Quand vous habitez dans le sud du département, tous les prétextes qui nous seront donnés de ne pas venir augmenter l'encombrement routier sont des bons prétextes à prendre. Dans ce sens, je soutiens le projet Médián qui a d'autres avantages que je ne répète pas, ils ont déjà été développés.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary, voulez-vous faire des commentaires sur ce que vous avez entendu ? Je demanderai ensuite à Corinne Roecklin de faire la présentation de la deuxième partie.

Thomas ALLARY : Nous allons revenir juste après sur la comparaison et la précision sur les analyses environnementales que nous avons pu faire sur les scénarios Médián et Ouest dans la grande Région Centre. Je voudrais redire un mot avant sur le stade d'étude où nous sommes.

Nous ne disposons actuellement d'aucun tracé, nous n'avons aucune étude technique pour un tracé. Nous en sommes, en débat public, sur des options de passage de plus de 10 kilomètres de large et à ce stade nous essayons de caractériser les grands scénarios qui pourraient répondre aux enjeux que nous avons identifiés. Nous ne sommes pas du tout à l'étape où il y a un tracé dont on peut dire qu'il passe à tel endroit, avec tel impact. Autrement dit, ce sont les risques d'impacts que nous avons identifiés en fonction de toutes les grandes sensibilités environnementales qui sont sous l'option de passage mais, évidemment, au fur et à mesure, il va falloir préciser et c'est à ce moment-là que nous pourrions savoir comment éviter les zones les plus sensibles, réduire éventuellement, compenser en tout dernier recours.

Je dis tout cela parce qu'en particulier, nous n'avons jamais dit qu'il n'était pas possible de faire un jumelage en Sologne. Nous avons seulement dit que le risque d'impacts était plus important parce qu'on traverse des zones dont les sensibilités ont été jugées plus fortes. Comme la question du jumelage a été posée très tôt dans le débat public, nous avons produit l'étude complémentaire dont les résultats vous ont été présentés tout à l'heure, qui dit, sur la base d'un tracé théorique que nous avons essayé d'optimiser en théorie pour optimiser le jumelage, « voilà les résultats, en termes de délaisés, en termes de consommation foncière, ce n'est pas idéal ». Nous disons donc à ce stade que nous ne pouvons pas garantir que l'on saura faire un jumelage qui répondra à toutes les problématiques. On ne peut pas à ce stade diminuer le niveau de risque d'impacts que nous présentons. Vous dites que l'on peut toujours faire de très bons jumelages dans l'Ain, évidemment, ce sont des lignes droites donc c'est forcément beaucoup plus simple.

Par ailleurs, vous évoquiez la sortie de tunnel dans le secteur de Brétigny. Pour les mêmes raisons, nous ne savons absolument pas où sortirait le tunnel puisque nous n'avons pas du tout identifié de limite, nous avons proposé des variantes en Ile-de-France pour montrer ce qu'il était possible d'envisager et qu'à un moment on peut rentrer en tunnel, qu'à un moment on peut en sortir, cela peut être vers Choisy, cela peut être vers Austerlitz en arrivant. Nous voulions en Ile-de-France caractériser le champ des possibles, montrer tout ce que nous savions faire, mais vraiment, géographiquement, nous ne savons pas du tout où cela peut être. Je tenais vraiment à préciser cela. Si nous devons travailler sur ces éventualités, ce ne sera pas comme cela présenté dans une réunion publique ou dans un dossier, nous travaillerons avec vous, bien en amont, sur ce sujet-là.

Corinne ROECKLIN : Je vais faire un balayage sur la comparaison environnementale des enjeux en présence entre le Médián et les scénarios Ouest. Sur la diapositive 277, on peut voir tous les enjeux que nous avons identifiés dans le secteur et qui sont présents dans les options de passage. Il s'agit de la carte des enjeux hiérarchisés que je vous ai présentés en début de réunion et les traits verts représentent les scénarios, les scénarios Ouest et Ouest-Sud qui

sont communs dans la traversée d'Orléans et de la Sologne, et à l'Est du Massif de la Sologne, on reconnaît d'abord le scénario Médian puis le scénario Est, le plus à droite.

Nous avons identifié dans le secteur, tout au Nord, toute la zone agricole qu'on a appelée ici « la bosse », avec une activité agricole intense, des sites Natura 2000 présents et des risques liés à l'eau puisque des nappes souterraines importantes alimentent une bonne partie de la région parisienne.

Plus au Sud, au niveau d'Orléans, nous avons tous les enjeux liés à l'agglomération d'Orléans, donc des enjeux liés au tissu urbain, des enjeux liés, je vous le disais, à la présence du Val de Loire qui est un site, ce qui correspond à toute la vallée de la Loire, classé au patrimoine mondial de l'humanité. Nous avons également plusieurs sites inscrits pour les qualités paysagères de la Loire dans la traversée d'Orléans. Toujours lié à la Loire, est également présent un périmètre de protection des risques d'inondation. La Loire est également en zone Natura 2000. Est également présente sur la Loire la réserve naturelle de Saint-Mesmin. Tout cela est au niveau d'Orléans et c'est bien le cumul de l'ensemble de ces enjeux qui fait que la couleur devient très foncée, ce n'est pas parce que les zones urbaines sont plus importantes que les zones forestières ou inversement dans les propos que j'ai cru entendre pendant la soirée, c'est vraiment le cumul de l'ensemble de ces enjeux qui crée une très forte sensibilité dans la traversée de l'agglomération d'Orléans.

Plus au Sud, dans les scénarios Ouest et Ouest-Sud, on traverse la Sologne. Vous remarquerez que l'option de passage a été dessinée de manière à pouvoir envisager le jumelage avec l'A71, cela n'a pas du tout été envisagé autrement. Dans le massif forestier de la Sologne, il y a la grande zone Natura 2000, puis d'autres secteurs Natura 2000, notamment les Étangs de Saint-Viatre, il y a des arrêtés de protection de Biotop, il y a des zones humides avec leurs sensibilités particulière, et bien sûr toutes les activités cynégétiques qui sont particulièrement prépondérantes dans ce massif forestier, auxquelles sont liées toutes les activités touristiques et commerciales qui vont avec.

Plus au Sud, quand on quitte la Sologne, sur les tracés Ouest et Ouest-Sud, on tombe dans la traversée du Berry : Vierzon, Bourges, toutes les villes qui doivent être desservies par POCL. Là aussi, un certain nombre d'enjeux se cumulent puisqu'il y a les tissus urbains des agglomérations concernées, plusieurs forêts domaniales, la cathédrale de Bourges mais il y a peu de chances qu'elle soit impactée, le périmètre de protection contre les risques d'inondation qui va avec la Vallée du Cher puisqu'elle est aussi incluse partiellement dans les options de passage, tout le secteur de la Champagne Berrichonne qui est reconnue pour son activité agricole mais également pour ses qualités paysagères, de bocages notamment, plusieurs sites Natura 2000, plusieurs sites inscrits, une activité agricole liée aux vergers qui est une activité particulièrement sensible et, bien sûr, le vignoble AOC du Menetou-Salon, Madame l'avait cité.

Plus à l'Est, avec les scénarios Est et Médian, on constate qu'on traverse toute la zone agricole qui pourrait être qualifiée dans le même secteur que la bosse, donc il y a un impact agricole, il y a une traversée de la Loire dans un secteur en-dehors du périmètre classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco et qui est également dans un secteur où le risque d'inondation est plus faible.

On passe ensuite, c'est un des points sensibles du scénario Médian, entre le Pays Fort et le vignoble du Sancerrois. Une partie du vignoble est incluse dans l'option de passage et l'option de passage faisant plus de 10 kilomètres, les possibilités d'évitement sont réelles à l'intérieur de l'option de passage, donc il y a vraiment moyen de trouver des opportunités de ne pas impacter le vignoble AOC.

Plus au Sud, on récupère les secteurs que j'ai cités jusqu'au Bec d'Allier qui est un secteur particulièrement sensible.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Nous allons passer à la présentation de la dernière partie, puis vous pourrez poser toutes les questions et nous pourrions revenir et répondre aux questions sur l'agriculture s'il y en a encore.

Corinne ROECKLIN : Je vais vous dresser la liste, comme j'ai pu le faire précédemment, de tous les impacts potentiels concernant le cadre de vie, donc plutôt les aspects milieux humains.

La méthode de recensement et d'identification des sensibilités et des risques d'impacts est tout à fait similaire à celle que j'ai présentée précédemment. Nous allons retrouver le même type d'effets : des effets directs, des effets induits, des effets temporaires et des effets indirects.

Le passage d'une infrastructure nouvelle sur le cadre de vie peut avoir plusieurs types d'impacts :

- des impacts liés à l'emprise : le fait de créer une ligne emprise sur des espaces urbanisés,
- des impacts acoustiques et vibratoires liés au passage des trains,
- des impacts visuels directs par la proximité de la ligne,
- des impacts sur le grand paysage d'inscription dans des paysages de qualité.

Dans le milieu humain, pour les riverains, la ligne représente également un obstacle aux déplacements et peut avoir des impacts sur l'outil économique industriel et commercial puisqu'on peut impacter des activités, cela arrive.

Il y aura bien sûr tous les effets de la phase travaux qui sont liés au bruit des engins de chantier, aux poussières soulevées, à des problèmes d'accès au chantier, à des risques de pollution. Tous ces effets sont liés à la phase travaux donc ce sont des effets temporaires.

Parmi les effets indirects, nous avons conservé ceux qui sont liés à l'étalement urbain au niveau des gares nouvelles.

Comme pour tous les autres sujets de conception du tracé, le principe c'est d'éviter, de réduire et de compenser.

Éviter, cela va consister à éviter la proximité des zones urbanisées, donc s'inscrire le plus loin possible des agglomérations pour éviter tous les impacts acoustiques, pour éviter les impacts directs sur le bâti et sur les activités.

On peut également, pour éviter les impacts, notamment en termes de paysage et covisibilité, mais également d'acoustique, agir sur le profil de la ligne, c'est-à-dire la possibilité de l'enterrer plus ou de la faire sortir en surface. On peut donc agir sur le profil de la ligne pour mieux l'inscrire dans son environnement.

En termes de mesures de réduction, il sera procédé au rétablissement de tous les réseaux bien sûr, les réseaux électriques, d'alimentation en eau, tous les réseaux qui seront impactés par le passage de la ligne, au rétablissement de toutes les voiries et de tous les cheminements parce qu'on ne pense pas qu'aux voiries, il y a également tous les cheminements piétons et les chemins verts pour les circulations douces.

Il y aura également des aménagements de la ligne et des espaces attenants à l'échelle du grand paysage, en jouant sur la topographie, c'est ce que je vous expliquais, en essayant

d'inscrire la ligne au mieux dans le grand paysage pour qu'elle soit la plus discrète possible, mais aussi à l'échelle du paysage local avec des aménagements paysagés pour masquer la ligne plus localement.

Nous réduirons également les impacts acoustiques et les impacts vibratoires.

En termes de compensations, les compensations concerneront surtout des compensations économiques en cas d'impacts sur des activités économiques et commerciales par des systèmes d'indemnisation ou de relocalisation des activités.

Quelques photos pour illustrer ce que je viens de vous dire : la première pour illustrer la notion de rétablissement routier, avec le passage de la LGV ; à droite, c'est un peu « cherchez la ligne » puisqu'il y a une inscription dans le paysage qui est plutôt bien faite pour qu'on ne voit plus la ligne ; en bas à gauche, le passage en viaduc qui permet de minimiser les emprises et de faire quelque chose de plus aérien ; la dernière image est l'illustration d'un mur antibruit, le long d'une LGV.

Je passe la parole à Anne Guerrero, qui va vous parler plus spécifiquement des impacts acoustiques d'une LGV.

Anne GUERRERO, chargée de mission Environnement et Développement durable de RFF : Je vais vous présenter ce qu'est le bruit ferroviaire, le cadre réglementaire et surtout les moyens techniques de réduire le bruit. C'est un sujet qui a été très peu abordé jusqu'à présent et nous allons regarder quels sont les risques majeurs de nuisances acoustiques sur les habitations riveraines de la ligne nouvelle.

C'est une question qui fait partie intégrante de nos réflexions et de nos préoccupations, que nous prenons très en amont de nos études et que nous prenons en compte dès le stade de la conception.

Le bruit des trains et les émissions sonores d'une voie ferrée sont liés essentiellement à trois mécanismes : s'il y a une voie ferrée mais pas de train dessus, cela ne fait pas de bruit, s'il y a des trains mais qu'il n'y a pas de voie, cela ne fait pas de bruit non plus. C'est bien le contact entre la roue et le rail qui produit ce mécanisme de bruit et, selon la vitesse à laquelle on va rouler, les bruits de roulement vont être plus ou moins importants, de même que les bruits des auxiliaires ou les bruits aérodynamiques.

Au-dessus de 320 km/h, c'est le bruit d'origine aérodynamique qui va être prépondérant, entre 60 et 320 km/h, c'est le bruit de roulement qui va être prépondérant, à des vitesses inférieures, c'est le bruit de traction.

Je vous donne ici une échelle comparative du bruit : l'unité acoustique c'est le décibel A, permettant d'avoir un repère, entre une zone autour de 0 dB(A), c'est le seuil d'audibilité, le seuil de danger situé autour de 90 dB(A), le seuil de la douleur étant placé au-delà de 120 dB(A).

La réglementation a pour objectif de limiter la contribution sonore de l'infrastructure en façade des bâtiments dont la construction est antérieure à la ligne nouvelle. Elle définit des niveaux sonores maximaux admissibles. Ceux-ci dépendent de la période de la journée, c'est ce qui est affiché sur la diapositive présentée, jour ou nuit, de l'ambiance sonore globale préexistante et également de la vitesse de circulation.

Il y a deux cas : les lignes à grande vitesse qui roulent exclusivement à des vitesses supérieures à 250 km/h, pour lesquelles la réglementation fournit des seuils maximaux admissibles, sur la période de jour 6 heures/22 heures. En zone d'ambiance sonore modérée la limite à ne pas dépasser est de 60 dB(A), alors qu'en zone d'ambiance sonore non modérée,

le seuil est à 65 d(B)A. Je ne vais pas tous les décliner puisqu'on me demande d'aller vite, mais le principe est celui de préserver les zones d'ambiance qui étaient plutôt calmes auparavant.

Sur les autres lignes, le seuil est légèrement supérieur.

Comment limiter le bruit ? Il y a trois façons assez simples :

Au stade de la conception : en s'éloignant au maximum des zones bâties. Sur le graphique, vous voyez un train sur une voie ferrée et la distance depuis le train. Ce qui est communément admis et vérifié, c'est qu'il y a une diminution de 4 d(B) A par doublement de la distance. Plus on va s'éloigner des zones bâties, moins le bruit sera important, c'est facilement compréhensible.

La deuxième solution, c'est de jouer sur le profil en long, le niveau de la voie ferrée par rapport au terrain naturel. Sur le graphique, vous voyez la ligne à grande vitesse sur un axe qui va de gauche à droite et l'empreinte sonore. Plus l'empreinte sonore est large, plus cela signifie que le son se propage loin dans l'environnement. En fonction du profil en long, on voit bien que, tout à fait à gauche de l'image, on est en situation de remblai de grande hauteur, à plus de 8 mètres. Grosso modo, la courbe de bruit est à peu près égale à 48 d(B)A à peu près à 1 000 mètres. Si on diminue cette hauteur de remblai à une hauteur de 4 mètres, cela va être à peu près équivalent. En revanche, si on abaisse le profil en long de la voie pour la ramener au niveau du terrain naturel, la propagation du bruit est moins importante et va toucher beaucoup moins d'environnement qu'en situation de remblai.

Vous avez ensuite les situations de déblai où on voit que le champ de propagation se réduit de plus en plus.

Néanmoins, il ne sera pas possible d'éviter toutes les zones de bruit, il y aura forcément des zones ponctuelles de bruit qui vont exister. Dans ces cas-là, il existe des dispositifs et des protections qui peuvent être mis en place. Il y a deux grands types de solutions :

Des solutions dites de type actives : on va implanter un obstacle entre la voie ferrée et l'habitat, de façon à bloquer la propagation du bruit. Il s'agit de merlons acoustiques qui sont en fait des buttes de terre le long de l'ouvrage. Ces merlons ont les mêmes avantages en termes acoustiques que les murs anti-bruit, ils s'intègrent mieux au paysage, néanmoins, ils ont une emprise sur le monde agricole qui est évidemment plus importante.

Les murs anti-bruit sont des ouvrages que l'on peut implanter au plus près de la source de bruit et peuvent être faits avec des matériaux très divers et pourront donc s'intégrer dans le paysage.

Si ces solutions ne sont pas suffisantes et uniquement dans ce cas-là, c'est-à-dire par exemple dans le cas d'immeubles de grande hauteur dont on ne peut pas protéger les niveaux supérieurs et notamment les logements, on fait appel à de la protection de façade et à du double vitrage. C'est aussi le cas lorsqu'on se trouve avec des bâtis isolés et en fonction des sites, nous aurons recours à cette solution qui est plutôt une solution de dernier recours.

Pour résumer, le moyen de limiter le bruit c'est, au stade de la conception, être le plus loin possible des habitations riveraines, jouer sur le profil en long de la voie, construire un obstacle entre la ligne et la zone habitée, et des protections de façade avec des efficacités qui peuvent aller jusqu'à 10 dB(A) pour les obstacles entre la voie et l'habitat, et des isolations de façade qui peuvent aller jusqu'à des isolations de 35 à 40 dB(A).

Ce sont les études et les modélisations qui vont permettre au fur et à mesure de prédire le bruit, de l'évaluer et de dimensionner ces protections.

Voici quelques exemples de protections.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je vous propose de reprendre les questions.

Xavier DESCHAMPS, élu Solognot, Maire de Marcilly en Villette et Président de la Communauté de Communes du Canton de La Ferté Saint-Aubin : Je comprends tout à fait que les élus de l'agglomération orléanaise soient favorables au scénario Ouest mais ils se donnent bonne conscience avec deux arguments. Le premier c'est qu'en ce qui concerne l'agglomération orléanaise, on va utiliser la ligne existante, cela fera moins de dégâts. Je pose la question à Monsieur Allary : est-ce que, véritablement, cette hypothèse peut exister ? Vous avez fait un zoom tout à l'heure sur la Gare des Aubrais où on voyait bien qu'on n'utilisait pas la ligne existante. C'est le premier point.

Le deuxième point : je suis très content, en tant qu'élusolognot, que l'on démontre que le jumelage, l'adossement, provoque autant de dégâts et même plus de dégâts que si c'était une ligne neuve, à l'écart de toute autre infrastructure.

Je voudrais que vous réalisiez un peu ce qu'est la Sologne actuellement. Elle est découpée en lanières : la lanière de la nationale 20, la lanière de la ligne de chemin de fer, la lanière de l'A71, et on veut mettre une quatrième lanière avec sur 70 kilomètres, 140 kilomètres de clôtures de part et d'autre. Adieu la Sologne, et moi je défends la Sologne.

(applaudissements).

Pierre KALUSNY, du Collectif « Stop LGV POCL » : Nous nous opposons clairement et définitivement à ce projet.

Tout d'abord, nous nous interrogeons vraiment sur le sens du progrès, du mode de développement qui artificialise sans cesse la nature, les terres nourricières et à ce rythme, dans 25 ans, la moitié du territoire français sera goudronnée, artificialisée, sectionnée, fragmentée. Jusqu'où va-t-on aller dans ce sens ?

Pourquoi dépenser des millions, des milliards pour permettre à quelques privilégiés d'utiliser des trains non rentables, à la charge de la collectivité ?

La grande vitesse ne favorise pas les échanges entre les gens, elle ne fait que raccourcir les distances, c'est une réflexion sur notre espace-temps qu'il faut vraiment avoir.

Nous remettons en cause les objectifs du SNIT. Partout, on nous dit que la ligne Paris-Lyon est saturée, allons-y, il faut en faire d'autres. Non, la ligne Paris-Lyon, aujourd'hui, n'est pas saturée, en 2025, elle ne le sera pas non plus, on l'a déjà démontré à plusieurs reprises, et on poursuit dans ce sens-là et on le réaffirme haut et fort.

Nous remettons en cause les objectifs du projet POCL tels qu'ils sont inscrits au SNIT, c'est-à-dire aussi de mettre Clermont-Ferrand à 2 heures de Paris, je pense qu'il y a bien d'autres objectifs qu'il faut suivre et non pas ceux-là.

Depuis le début du débat public, personne n'a pu nous expliquer concrètement quelle était la corrélation entre la grande vitesse et le développement économique. Si, ce soir, quelqu'un veut bien le démontrer, après la séance, je suis prêt à l'écouter. Il n'y a aucun lien entre les deux. Dès maintenant, la LGV divise et met en compétition les territoires. Avant même qu'elle n'existe, les territoires sont déjà en compétition et on le voit à travers les différents tracés, chacun y va pour effectivement prendre le maximum de services aux territoires voisins. Effectivement, de proche en proche, les métropoles régionales viennent prendre les services des villes moyennes, les villes moyennes viennent prendre les services des bourgs de campagne et des territoires ruraux.

A ce titre, vous pourrez lire le cahier d'acteur de la SNCF où, clairement, on voit bien que POCL c'est fait pour faire du Paris-Lyon-Marseille et le plus vite possible.

A ce jeu, c'est toujours le plus fort qui gagne, en poursuivant le vidage des territoires les plus pauvres et ruraux. Nous en appelons aux élus et à la population pour un aménagement du territoire équilibré et équitable, au lieu de se déchirer, de se diviser, de détruire les terres et l'environnement, nous appelons les représentants du Grand Centre à coopérer, à s'entendre pour créer un ensemble territorial dynamique, basé sur un réseau ferroviaire modernisé, performant, qui utilise le réseau existant et sur des lignes de proximité. Cela est tout à fait possible en modernisant les lignes actuelles, de rouler sur les grandes lignes à 200 ou 220 km/h, et après, on verra très bien que les distances, les temps de parcours entre les grandes villes sont très proches de ceux prévus avec la LGV.

Nous militons pour des territoires faits d'inter-relations équilibrées. Dans ce cas, la LGV traversante n'a vraiment plus de sens.

Nous regrettons qu'il n'y ait aucun élu de poids, aucun acteur suffisamment d'envergure pour sortir du conformisme de pensée, l'addiction à la grande vitesse et bien sûr, dans ce cas, le Grand Centre et son agriculture risquent de payer bien cher une LGV conçue pour faire du Paris-Lyon-Marseille.

(applaudissements).

Thierry SOLER, Conseiller Général du Loiret : Je vais faire un tir groupé avec la personne qui m'a précédé et malheureusement contredire mon collègue sénateur, Jean-Noël Cardoux, puisqu'il y a donc bien des élus qui ne sont pas du tout convaincus à cette heure-ci par l'opportunité de faire cette infrastructure.

Je ne rentrerai pas dans la polémique avec Monsieur Masson parce qu'il y a au moins une chose dont je suis convaincu, c'est que l'impact sur les terres agricoles sera considérable par rapport au bénéfice que l'on peut attendre d'une telle infrastructure. Par contre, je ne suis pas sûr ce que ce soit très serein de voir l'avenir avec l'agriculture plus forte que tout et plus forte que l'écologie. Il vous faudra quand même quelques années pour polliniser.

Je crois qu'il y a un argument fondamental sur l'opportunité qui a été donné par Monsieur Froment, qui est l'argument du coût, cela va coûter extrêmement cher, nous allons le payer essentiellement dans les collectivités territoriales, avec les contribuables des régions traversées et le bénéfice pour ces régions-là ne me paraît pas vraiment comparable aux coûts que cela va engendrer.

Je reviendrai uniquement, puisque j'ai dit un mot de l'agriculture et que nous parlons de différents thèmes environnementaux, sur la consommation d'espaces naturels et l'impact sur la biodiversité, je crois que tout le monde en est conscient, c'est un peu difficile à mesurer, c'est un peu difficile à évaluer aussi parce que l'impact ne sera pas dans un an ou dans deux ans, alors que quand on supprime une exploitation agricole, c'est tout de suite, quand on attend à la biodiversité, ce sont plutôt les enfants qui risquent d'en voir les conséquences plus tard, ou les agriculteurs futurs qui risquent d'en être pénalisés. C'est un peu difficile à mesurer mais je pense que c'est considérable, on l'a vu notamment pour la zone de Sologne.

Il y a un élément qui n'est pas trop développé, c'est l'avantage, sur d'autres aspects du développement durable, de la LGV, notamment par rapport aux trains normaux. On pense toujours que puisque c'est un train, c'est forcément bon pour la planète. Ce n'est pas vrai, je crois que du point de vue énergétique et climatique, la LGV, il n'est pas du tout prouvé que cela apporte un très grand bénéfice par rapport à d'autres modes de transport parce que cela consomme plus d'énergie que les autres trains et surtout, si cela nécessite une intermodalité avec la voiture très longue, à la fin, on finit par y perdre sur l'impact global des modes de

déplacement. On gagne du temps, c'est vrai, mais là aussi, je m'interroge sur la nécessité et sur la fonction sociale du temps gagné. Je crois que parfois, en ralentissant un petit peu, on vit mieux aussi.

L'impact énergétique n'est donc pas prouvé dans le sens de la diminution de consommation d'énergie, d'autant plus que, nous le savons très bien, l'objectif pour RFF, et c'est tout à fait légitime, et pour la SNCF c'est d'attirer plus de voyageurs, donc d'attirer des gens qui ne voyageraient pas et qui, du coup, vont se mettre à voyager. Donc, énergétiquement, sur l'ensemble des bilans planétaires, cela risque d'être négatif.

(applaudissements).

Marius COLLOT, Maire de Briare : Pour une information fort modeste et fort sage, je pense qu'un certain nombre de personnes en conviendront : nous parlons de grande vitesse, est-ce qu'on pourrait de temps en temps parler de moyenne vitesse ou de vitesse régulière ? Je dis, comme la personne qui a parlé tout à l'heure, qu'avant de faire ce projet mirifique qu'on verra peut-être dans 25 ans, pas moi en tout cas, on pourrait améliorer, moderniser ce qui existe et revenir à ces notions que j'évoquais : moyenne vitesse et vitesse régulière. Nos clients du train, ceux qui embarquent, dans ma commune en tout cas, vont travailler, ne peuvent pas arriver à Paris à des heures variables. Il faut absolument arriver à un système régulier et je pense que la modernisation de la ligne Paris-Nevers, après ce n'est plus mon problème, est quelque chose qui serait beaucoup moins coûteux et certainement plus utile à grand nombre de personnes. Je vous remercie de votre attention.

(applaudissements).

Éric FOUCAULT, Chef d'entreprise : Je suis chef d'entreprise comme le Monsieur tout à l'heure, sauf que je n'ai pas 80 employés, j'en ai 15, c'est moi, je suis agriculteur. Ce que je crains avec cette ligne à grande vitesse, c'est que pour nous, agriculteurs, elle va nous enlever notre outil de travail, encore une fois. Notre outil de travail en fin de compte c'est la terre, le paysage, et c'est à chaque fois là-dessus qu'on est obligé de prendre, c'est vrai, mais c'est peut-être 80 exploitations qui vont mourir avec cette ligne à grande vitesse. Encore une fois, nous souhaiterions, moi je suis dans l'Essonne, que cette ligne longe les couloirs existants et qu'aussi, elle traverse le département en souterrain jusqu'au bout, mais là j'aurais un peu peur parce qu'on risque de rester dans le noir.

(applaudissements).

Sylvie VAUVILLIERS, Conseillère municipale de Gien : Anciennement Conseillère régionale, je suis bien contente de ne pas l'être parce que je n'aurais pas voté la position de la Région qui, une fois de plus, favorise la zone orléanaise au détriment de l'Est du département. Je trouve que la position de la Région ne vient pas au bon moment dans ce débat, c'est-à-dire que prendre une position avant que le débat public ait lieu, c'est ne pas écouter les citoyens. Je trouve que c'est vraiment dommage d'avoir pris une position à ce moment-là, peut-être que s'ils avaient attendu, elle aurait été différente. C'est une première chose.

En ce qui concerne la position du Département : je n'ai pas entendu tout à l'heure qu'il ait été dit que la position des élus du département, c'était match nul, 50/50, et je ne vois pas pourquoi le Département dépense de l'argent pour promouvoir le tracé Ouest sur les autobus, c'est un gaspillage de l'argent public.

En ce qui concerne la desserte de Gien, j'ai deux questions :

J'ai toujours défendu la ligne existante et les salariés qui vont travailler tous les jours à Paris en utilisant cette ligne. Quand je vois les atouts qui ont été donnés tout à l'heure : on

maintient 3 Corail inter-cités et on met 3 TGV. Le Corail inter-cités, c'est 1h30, le TGV 40 minutes. Si effectivement les TGV sont placés le matin et le soir pour permettre aux salariés d'aller à Paris en 40 minutes au départ de Gien, en conséquence aussi pour Nevers, je pense que c'est très bien, mais je ne suis pas sûre que ce soit la démarche de RFF et de la SNCF et que malheureusement, les salariés continuent à utiliser les Corail inter-cités et n'aient pas accès aux TGV.

C'est une question : avez-vous déjà envisagé l'accès sur Paris qui est très encombré, à cause des retards de notre ligne et qu'est-ce que la disparition de 3 Corail inter-cités pourrait apporter à la ligne Paris-Nevers en termes de désencombrement, et qu'est-ce que les 3 TGV pourraient apporter ?

Deuxième question : quel est le coût du trajet ? Pour un salarié, c'est déjà élevé comme coût pour aller sur Paris et le TGV, si c'est inabordable, cela réduira d'autant le nombre de passagers.

Je tiens à rappeler quand même à tous les gens qui défendent l'agriculture que ce n'est pas une ligne LGV qui contribue le plus à la disparition des exploitations agricoles parce que sinon on aurait gardé toutes nos exploitations agricoles dans notre secteur.

Alain LEBIGUE, retraité : Je suis né à Gien, personne n'étant parfait, je pense connaître à peu près cette ville et surtout, j'y suis très attaché.

Ce que je peux voir à travers tous ces projets, c'est qu'en tant que contribuable lambda, j'ai beaucoup de mal à comprendre la position et de la Région, et du Conseil Général sur la prise de position ou non-prise de position pour un tracé qui permettrait de désenclaver et de redynamiser un secteur qui, depuis trois décennies, est en perte de vitesse du fait du manque d'infrastructures de transports.

Quand je vois le tracé Ouest, on fait la promotion de certaines associations qui défendent ce trajet ce qui est tout à fait louable et ce que je respecte, au niveau environnemental, on parle de l'environnement écologique, on parle bien sûr et à juste titre de préserver le monde rural, ce qui est primordial, on omet ce soir de dire que ce tracé va également passer à côté d'entreprises classées SEVESO seuil haut. Cela aussi, au niveau environnemental, ce n'est pas négatif.

Ma question est la suivante : j'ai vraiment l'impression, en tant que contribuable lambda, que les impôts payés par l'Est du département profitent au déploiement sur l'Ouest du département. Il y a là une forme d'iniquité et je souhaiterais que le Conseil Régional et que le Conseil Général puissent prendre une position claire sur le sujet : veut-on la désertification massive de l'Est du département et son déclin ?

Je rejoins ceux qui sont pour le tracé Médian parce que c'est celui qui me semble présenter le moins de contraintes, et le Sénateur Gorce, et Christian Bouleau, et Jean-Pierre Hurtiger, et tous ceux qui se sont prononcés pour ce tracé Médian.

Le deuxième point que je souhaiterais aborder, c'est que face à ces lobbyings, et cela a déjà commencé ce soir, contre toute attente, on vient d'Orléans nous expliquer que ce ne serait quand même pas bien que cela passe à Gien, il vaudrait mieux que cela passe à Orléans. Je suis estomaqué par ce manque de courtoisie lorsque l'on reçoit quelqu'un dans sa ville et que l'on vienne nous donner la leçon. En tant que Giennois et Giennois indépendant, je suis fortement courroucé par ce type d'attitude.

Ce que je souhaiterais c'est que, au-delà de trajectoires électorales et d'échéances électorales rapprochées, on puisse penser au développement de cette région, on puisse penser à 2025 que je ne verrai peut-être pas d'ailleurs, je voudrais vraiment que l'on parle d'intérêt général

et qu'on ne vienne pas défendre des prés carrés. Je souhaiterais savoir comment RFF et la SNCF vont pouvoir garder le recul nécessaire pour prendre en toute équité une décision face aux pressions qui n'auront pas manqué de s'exercer.

(applaudissements).

Pierre KALUZNY, Collectif « Stop LGV » : Vous deviez me faire intervenir.

Bernard LAFITTE, Giennois : Je suis bien content d'être resté parce que tout le monde était pour la ligne, j'ai entendu quand même d'autres avis sur la fin.

Mon inquiétude c'est l'argent public puisque RFF ne va en fait que financer très peu, 10% environ, le reste c'est notre argent. Effectivement, je préférerais que notre argent puisse améliorer les lignes de chemin de fer existantes, Gien-Paris, qu'il y ait plus de trains puisqu'il y en a moins, qu'il y ait Gien-Orléans effectivement, que cela puisse exister, et puis surtout, ma dernière question portait sur le fret : est-ce que le train à grande vitesse améliore le fret ? Si on veut désenclaver la région, c'est peut-être avec le fret or, actuellement, à Aubigny par exemple, on a supprimé le fret, on a supprimé la ligne qui emmenait les citernes de gaz qui maintenant sont sur la route.

Est-ce que la ligne LGV et est-ce que notre argent vont permettre d'augmenter le fret ?

(applaudissements)

Jean-Pierre HURTIGER : J'ai dit tout à l'heure : le dernier qui parle a toujours raison.

Je tiens à vous remercier d'abord tous de ce débat. Je rejoins nos amis agriculteurs pour qui j'ai beaucoup d'admiration et, Monsieur Masson peut en témoigner, j'ai toujours défendu au sein des Collectivités où je siège la profession agricole, profession laborieuse, qui gagne peu et qui soutient la France.

Ce que je voudrais dire aussi c'est rejoindre mon ami Lebigue concernant Monsieur Lemaignan et ce manque de bienséance qu'il a eu dans notre Est du département. Nous n'aurons pas de cahiers d'acteurs de la part de nos industriels. La pression d'une certaine Chambre consulaire les a amenés à être muets. Pourquoi muets ? Ils dépendent, pour beaucoup de dossiers, de la Chambre de Commerce, ils dépendent pour beaucoup d'écoulement de leur production de clients orléanais et ils n'ont pas osé s'exprimer. Cela est pour illustrer les propos de mon collègue Lebigue et j'espère que Monsieur Lemaignan battra sa coulpe sur cette route merdeuse qui le remmène à Orléans, qu'il pensera un peu aux copains de l'Est et surtout, qu'il se souviendra, son grand-père était de Poilly, il a été élevé à Saint-Gourdon, éduqué à Gien. On ne t'en veut pas, on t'aime quand même, mais fais attention à ce que tu dis.

(applaudissements)

Marie-Françoise SÉVRAIN : Monsieur Allary, vous avez été interpellé tout à l'heure, je pense que vous souhaitez répondre.

Thomas ALLARY : Il y a eu énormément d'interventions et de questions, je vais essayer d'aller le plus vite possible.

Pour répondre à une question qui avait été posée par Monsieur le Conseiller Général de la Ferté Saint-Aubin qui portait sur l'utilisation de la ligne existante à Orléans : la traversée d'Orléans par une LGV étant extrêmement compliquée, l'idée c'est de se raccorder au Nord et de se raccorder au Sud et que tous les TGV empruntent le réseau existant dans la traversée d'Orléans du Nord jusqu'au Sud.

Il y a deux points à retenir : d'abord, cela augmente le temps de trajet puisqu'évidemment dans la traversée d'Orléans, on ne peut plus aller à la vitesse de 320 km/h, donc cela augmente le temps de parcours entre Paris et Lyon. Cela est schématisé sur un tracé Ouest ou Ouest-Sud, cela augmente le temps de parcours entre Paris et Lyon d'environ 10 minutes, soit Paris-Lyon en 2 H 05. Nous ne sommes donc plus dans les objectifs fixés par l'État d'avoir un temps de parcours au moins équivalent au temps actuel entre Paris et Lyon.

Il serait possible d'imaginer que cela requestionne les objectifs fixés par l'État, mais nous avons un deuxième problème avec cette alternative : en ajoutant le nombre de trains qui devraient traverser Orléans, les TER, les trains de fret, quelques trains grandes lignes qui resteraient et les TGV qui devraient circuler sur l'ensemble de cette ligne, en fait, nous sommes à l'extrême limite de ce que ne nous savons passer en termes de capacité. Il est très probable que nous ne saurions même pas, compte tenu des différences de vitesse, construire le graphique horaire et nous n'arriverions pas à passer tous ces trains. Même si nous y parvenions par miracle, nous n'aurions plus aucune marge d'évolution dès l'ouverture de la ligne, nous ne pouvons plus ajouter un seul train, dès l'ouverture de la ligne. C'est ce qui nous conduit à dire que l'utilisation du réseau existant dans la traversée d'Orléans ne répond absolument pas aux objectifs du projet et est impossible.

Je voulais revenir sur le fait qu'il n'aurait pas été prouvé qu'une LGV soit meilleure en termes écologiques que d'autres modes de transport.

Je voudrais quand même rappeler que le train ne consomme que 1,7% de l'énergie du secteur des transports, il me semble que c'est bien inférieur à tout le reste, 95% des émissions de gaz à effet de serre des transports sont dus aux transports routiers et aériens. Toute l'idée de la LGV POCL, c'est de permettre que l'augmentation du trafic sur Paris-Lyon et sur Paris-Marseille puisse se faire dans l'idée de capter des trafics au mode aérien. Nous sommes donc en train de faire du report modal de l'avion vers le TGV et c'est donc extrêmement bénéfique en termes d'économie de gaz à effet de serre. On ne peut quand même pas dire que la LGV ne répond pas aux enjeux écologiques, c'est pour cela que cette LGV est inscrite au Grenelle de l'Environnement.

De façon plus générale, la question de la modernisation immédiate de l'existant a été posée. Je voudrais rappeler que nous parlons là d'un projet de LGV à l'horizon de 15 ans, dans le meilleur des cas. La modernisation de l'existant, c'est aujourd'hui, et aujourd'hui, c'est déjà la priorité de Réseau Ferré de France. L'entreprise est engagée dans un plan de rénovation du réseau de 13 milliards d'euros d'ici 2015. Ce sont 1 000 kilomètres de lignes qui sont rénovées chaque année, c'est le maximum de ce que le réseau peut supporter tout en continuant de fonctionner. Nous répondons donc bien dès aujourd'hui à cette priorité qui est la modernisation du réseau existant.

En revanche, un projet de LGV répond à d'autres types de déplacements et à un plus long terme. J'entendais tout à l'heure que peut-être que la modernisation de l'existant sur Paris-Nevers serait moins coûteuse et toute aussi utile. Pour faire Paris-Nevers, sans aucun doute, en revanche, pour faire Paris-Marseille, je vous assure que c'est une LGV qui permet de le faire et de prendre du trafic au mode aérien. L'idée de POCL est bien de desservir les territoires du Grand Centre de la France, grâce au doublement de Paris-Lyon. Si on ne double pas Paris-Lyon, il n'y aura pas de LGV dans le centre de la France, il y a déjà eu des projets, TGV Auvergne, TGV Limousin, ils ne se sont jamais faits pour des considérations très clairement économiques.

Sur la desserte de Gien : Madame posait des questions sur le positionnement horaire des trains. Très clairement, à ce stade, nous n'avons aucune idée du positionnement horaire des trains et nous ne sommes pas du tout capables d'imaginer quels TGV ou quels Corail inter-cités pourraient être positionnés et à quel moment. Ce sont des choses qui devront être travaillées ultérieurement.

Il y avait une question concernant le prix du billet. Il faut bien voir qu'en termes de service, le service TGV n'est pas le même, ce n'est pas le même confort, ce n'est pas le même temps de parcours, cela a un coût qui est répercuté sur le prix du billet. Dans le cadre de nos études, nous avons incorporé l'hypothèse d'une augmentation du prix du billet lorsque nous calculons les trafics possibles, en nous appuyant sur ce qui a été constaté sur d'autres LGV déjà mises en service. L'hypothèse qui a été prise est de 13 centimes d'euros par minute gagnée, cela revient pour l'hypothèse présentée sur Paris-Gien à une augmentation du prix du billet de l'ordre de 5 euros en moyenne. Évidemment, c'est la politique tarifaire de l'opérateur, de la SNCF, qui fixerait cette donnée le moment venu.

Il y avait une question sur le fret. Le projet de LGV POCL, c'est très clairement un projet voyageurs, c'est pour faire du Paris-Lyon, Paris-Marseille, Paris-Châteauroux, etc. En revanche, en transformant certaines dessertes existantes sur le réseau classique en le transformant en TGV sur la ligne nouvelle, cela offre de nouvelles capacités avec des sillons libérés sur les lignes existantes, en particulier sur Paris-Orléans, sur Paris-Nevers-Clermont, et nous pouvons très bien imaginer que ces sillons soient utilisés, si le besoin existe, pour des circulations fret.

Je voulais terminer par la question : comment RFF prendra sa décision au milieu de « toutes les pressions » qu'il a pu avoir ? Juste un mot pour dire que RFF n'a pas ressenti de pression dans ce débat. RFF est venu présenter ses réflexions par rapport aux enjeux qui existaient, l'état de ses réflexions sur le dossier. Nous n'étions pas du tout en train de présenter un projet ficelé, nous présentions nos réflexions pour pouvoir améliorer le projet et pour voir si nous devons le poursuivre et dans quelles directions nous devons orienter nos études. Tout ce qui a été dit, c'était pour nous des arguments, nous avons essayé en tout cas d'en tirer les arguments principaux et ce sont ces arguments qu'à l'issue du débat nous essaierons d'utiliser pour construire une décision.

Michel GAILLARD : Si vous voulez bien, nous allons conclure cette rencontre. Toute l'expérience montre que dans une réunion, après 2 H 30 ou 3 heures, la moitié de l'assistance est partie et l'assistance qui reste attend que le mot de la fin soit donné.

Tenons-nous en-là et si vous le voulez bien. Juste deux ou trois mots : je crois qu'il était important que nous fassions cette réunion pour évoquer la question du monde agricole. Elle a été évoquée dans d'autres rencontres, elle l'a été, aujourd'hui aussi très clairement. Elle a été évoquée, traitée dans toutes ses dimensions.

Je voudrais rappeler que nous aurons une clôture de ce débat public la semaine prochaine, qui sera une occasion de restituer un certain nombre de choses que nous avons entendues dans ce débat.

Je terminerai par une remarque : c'est un débat public qui a été extrêmement suivi. Nous donnerons quelques statistiques la semaine prochaine, mais c'est vraiment un débat qui a fortement motivé le public à participer. Merci à tous et à bientôt.